



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

**Dinsdag**

**03-10-2017**

**Namiddag**

**Mardi**

**03-10-2017**

**Après-midi**

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

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

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

## INHOUD

Vraag van de heer Philippe Pivin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het voorstadsnet van de NMBS" (nr. 19880)

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

Samengevoegde vragen van

- de heer Benoit Hellings aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het vonnis van de Brusselse rechtbank van eerste aanleg waarbij de Belgische Staat ertoe veroordeeld wordt het besluit van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest over de geluidsnormen te doen naleven" (nr. 20051)

- mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vluchten boven Brussel" (nr. 20181)

- de heer Hans Bonte aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de open brief van het Platform Luchthavenregio Vlaams-Brabant" (nr. 20794)

*Sprekers:* **Benoit Hellings, Karine Lalieux, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de investering van 2,7 miljard euro van de EU in projecten inzake vervoer" (nr. 19939)

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

Vraag van de heer Dirk Janssens aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stopplaats Schepdaal" (nr. 19007)

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

Vraag van mevrouw Caroline Cassart-Mailleux

## SOMMAIRE

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 réseau SNCB suburbain" (n° 19880)

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

Questions jointes de

- M. Benoit Hellings au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le jugement du tribunal de première instance de Bruxelles condamnant l'État belge à faire cesser les violations de l'arrêté bruit de la Région de Bruxelles-Capitale" (n° 20051)

- Mme Karine Lalieux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le survol de Bruxelles" (n° 20181)

- M. Hans Bonte au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la lettre ouverte de la Platform Luchthavenregio Vlaams-Brabant" (n° 20794)

*Orateurs:* **Benoit Hellings, Karine Lalieux, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

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 "l'investissement de 2,7 milliards d'euros de l'UE en matière de transport" (n° 19939)

*Orateurs:* **Jean-Jacques Flahaux, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Question de M. Dirk Janssens au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'arrêt Schepdaal" (n° 19007)

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

Question de Mme Caroline Cassart-Mailleux au

aan de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel, over "het niet eerbiedigen van de passagiersrechten door vliegtuigmaatschappijen" (nr. 19996)

*Sprekers:* **Caroline Cassart-Mailleux, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et des Consommateurs, chargé du Commerce extérieur, sur "le non-respect des droits des passagers par les compagnies aériennes" (n° 19996)

*Orateurs:* **Caroline Cassart-Mailleux, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Samengevoegde vragen van	8	Questions jointes de	8
- mevrouw Annick Lambrecht aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de bakfietsen" (nr. 20021)	8	- Mme Annick Lambrecht au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les triporteurs" (n° 20021)	8
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de regelgeving inzake bakfietsen" (nr. 20884)	9	- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la réglementation relative aux triporteurs" (n° 20884)	9
<i>Sprekers:</i> <b>Annick Lambrecht, François Bellot</b> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> <b>Annick Lambrecht, François Bellot</b> , 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 Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "agressie tegen treinbegeleiders" (nr. 20102)	9	- M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les agressions visant les accompagnateurs de train" (n° 20102)	9
- de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stijging van het aantal gevallen van agressie tegen NMBS-personeel" (nr. 20905)	10	- M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la hausse du nombre d'agressions envers les agents de la SNCB" (n° 20905)	10
<i>Sprekers:</i> <b>Marco Van Hees, Emir Kir, François Bellot</b> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> <b>Marco Van Hees, Emir Kir, François Bellot</b> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het aantal incidenten met migranten die zich verstoppen onder goederentreinen" (nr. 20106)	11	Question de M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le nombre d'incidents impliquant des migrants se cachant sous des trains de marchandises" (n° 20106)	11
<i>Sprekers:</i> <b>Wouter Raskin, François Bellot</b> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> <b>Wouter Raskin, François Bellot</b> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de verkoop van het Kolenspoor" (nr. 20107)	12	Question de M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la vente du Chemin de fer de la mine" (n° 20107)	12
<i>Sprekers:</i> <b>Wouter Raskin, François Bellot</b> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische		<i>Orateurs:</i> <b>Wouter Raskin, François Bellot</b> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer	

Sporwegen		Belges	
Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de Mercurius-databank" (nr. 20059)	13	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 "la banque de données Mercurius" (n° 20059)	13
<i>Sprekers:</i> <b>Jef Van den Bergh, François Bellot</b> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> <b>Jef Van den Bergh, François Bellot</b> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Samengevoegde vragen van	14	Questions jointes de	14
- mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de privatisering van de NMBS-Groep" (nr. 20133)	14	- Mme Isabelle Poncelet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la privatisation du Groupe SNCB" (n° 20133)	14
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de uitspraken van de heer Van Overtveldt, minister van Financiën, over de privatisering van de NMBS" (nr. 20280)	14	- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les propos de M. Van Overtveldt, ministre des Finances, concernant la privatisation de la SNCB" (n° 20280)	14
- de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de oproep van de minister van Financiën om de NMBS te privatiseren" (nr. 20919)	14	- M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le plaidoyer du ministre des Finances en faveur de la privatisation de la SNCB" (n° 20919)	14
<i>Sprekers:</i> <b>Isabelle Poncelet, David Geerts, Marco Van Hees, François Bellot</b> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> <b>Isabelle Poncelet, David Geerts, Marco Van Hees, François Bellot</b> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Samengevoegde vragen van	16	Questions jointes de	16
- mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het beperken van de openingstijden van stationsloketten" (nr. 20182)	16	- Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'ouverture réduite de guichets de gare" (n° 20182)	16
- mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de sluiting van 33 loketten" (nr. 20196)	16	- Mme Isabelle Poncelet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la fermeture de 33 guichets" (n° 20196)	16
- mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de automaten van de NMBS" (nr. 20242)	16	- Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les automates de la SNCB" (n° 20242)	16
- de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de gedeeltelijke sluiting van 33 loketten op 2 oktober 2017" (nr. 20489)	16	- M. Marcel Cheron au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la fermeture partielle de 33 guichets au 2 octobre 2017" (n° 20489)	16

<p>- mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de opening van het loket in het station Libramont in het weekend" (nr. 20674)</p>	16	<p>- Mme Isabelle Poncelet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'ouverture du guichet en gare de Libramont durant le week-end" (n° 20674)</p>	16
<p>- mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de kortere openingsuren van het loket van het station Tubeke" (nr. 20878)</p>	16	<p>- Mme Karine Lalieux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la restriction des heures d'ouverture du guichet de la gare de Tubize" (n° 20878)</p>	16
<p>- mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de automaten van de NMBS" (nr. 20879)</p>	16	<p>- Mme Karine Lalieux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les automates de la SNCB" (n° 20879)</p>	16
<p>- de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het sluiten van 33 loketten in de middag en het weekend" (nr. 20923)</p> <p><i>Sprekers: Isabelle Poncelet, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</i></p>	16	<p>- M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la fermeture de 33 guichets l'après-midi et le week-end" (n° 20923)</p> <p><i>Orateurs: Isabelle Poncelet, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</i></p>	16
<p>Vraag van de heer Benoît Piedboeuf aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de informatie voor kopers en verkopers van drones betreffende de in het koninklijk besluit van 10 april 2016 vastgelegde gebruiksregels" (nr. 20203)</p> <p><i>Sprekers: Benoît Piedboeuf, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</i></p>	18	<p>Question de M. Benoît Piedboeuf au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'information donnée aux vendeurs et acheteurs de drones quant aux règles d'utilisation fixées par l'arrêté royal du 10 avril 2016" (n° 20203)</p> <p><i>Orateurs: Benoît Piedboeuf, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</i></p>	18
<p>Samengevoegde vragen van</p>	19	<p>Questions jointes de</p>	19
<p>- de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de uitbreiding van het aantal treinhaltens in Limburg" (nr. 20241)</p>	19	<p>- M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'augmentation du nombre de points d'arrêt ferroviaires dans le Limbourg" (n° 20241)</p>	19
<p>- de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de verwachte reizigersaantallen bij de heropening van de stopplaats in Chaudfontaine" (nr. 20507)</p> <p><i>Sprekers: Wouter Raskin, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</i></p>	20	<p>- M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le nombre attendu de voyageurs à la réouverture de l'arrêt ferroviaire de Chaudfontaine" (n° 20507)</p> <p><i>Orateurs: Wouter Raskin, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</i></p>	20
<p>Samengevoegde vragen van</p>	21	<p>Questions jointes de</p>	21
<p>- mevrouw Karin Temmerman aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale</p>	21	<p>- Mme Karin Temmerman au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société</p>	21

Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de ingebruikname van spoorlijn 204 voor reizigersvervoer" (nr. 20286)		Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la mise en service de la ligne ferroviaire 204 pour le transport de voyageurs" (n° 20286)	
- de heer Veli Yüksel aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "spoorlijn 204" (nr. 20525)	21	- M. Veli Yüksel au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la ligne ferroviaire 204" (n° 20525)	21
- de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "spoorlijn 204" (nr. 20920)	21	- M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la ligne ferroviaire 204" (n° 20920)	21
<i>Sprekers: Veli Yüksel, Marco Van Hees, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: Veli Yüksel, Marco Van Hees, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van de heer Daniel Senesael aan de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel, over "mogelijk gesjoemel met dieselmotoren door de PSA-groep" (nr. 20285)	23	Question de M. Daniel Senesael au vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et des Consommateurs, chargé du Commerce extérieur, sur "les potentielles manipulations des moteurs diesel du groupe PSA" (n° 20285)	23
<i>Sprekers: Daniel Senesael, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: Daniel Senesael, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Samengevoegde vragen van	24	Questions jointes de	24
- mevrouw Kattrin Jadin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het personeelstekort bij de spoorberoepen" (nr. 20312)	24	- Mme Kattrin Jadin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la pénurie dans les métiers des chemins de fer" (n° 20312)	24
- de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het mogelijke personeelstekort voor het in werking treden van het nieuwe vervoersplan" (nr. 20921)	24	- M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'éventuelle pénurie de personnel et l'entrée en vigueur du nouveau plan de transport" (n° 20921)	24
<i>Sprekers: Marco Van Hees, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: Marco Van Hees, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Samengevoegde vragen van	26	Questions jointes de	26
- de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de investeringen in Blue-bike" (nr. 20402)	26	- M. Stefaan Van Hecke au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les investissements dans Blue-bike" (n° 20402)	26
- mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toekomst van Blue-bike" (nr. 20429)	26	- Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'avenir de Blue-bike" (n° 20429)	26
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over	26	- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'avenir de Blue-	26

"de toekomst voor Blue-mobility en de uitbreiding van Blue-bike" (nr. 20609)		mobility et l'extension de Blue-bike" (n° 20609)	
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het businessplan Blue-bike" (nr. 20854)	26	- 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 <i>business plan</i> de Blue-bike" (n° 20854)	26
<i>Sprekers: Stefaan Van Hecke, David Geerts, Jef Van den Bergh, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: Stefaan Van Hecke, 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	
Samengevoegde vragen van	28	Questions jointes de	28
- de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het opstellen van een nieuwe vertrekprocedure bij de NMBS" (nr. 20454)	28	- M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'élaboration d'une nouvelle procédure de départ à la SNCB" (n° 20454)	28
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stopzetting van de vertrekprocedure DICE" (nr. 20527)	28	- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la suspension de la procédure de départ DICE" (n° 20527)	28
- de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de herziening van de vertrekprocedure van treinen" (nr. 20628)	28	- M. Stefaan Van Hecke au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la révision de la procédure de départ des trains" (n° 20628)	28
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vertrekprocedure bij de NMBS" (nr. 20863)	29	- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la procédure de départ à la SNCB" (n° 20863)	29
<i>Sprekers: Marco Van Hees, David Geerts, Stefaan Van Hecke, Jef Van den Bergh, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: Marco Van Hees, David Geerts, 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	
Samengevoegde vragen van	32	Questions jointes de	32
- de heer Peter Vanvelthoven aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het stiptheidsrapport van TreinTramBus en Test-Aankoop over de NMBS" (nr. 20627)	32	- M. Peter Vanvelthoven au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le rapport de TreinTramBus et Test-Achats sur la ponctualité à la SNCB" (n° 20627)	32
- de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het actieplan inzake stiptheid" (nr. 20911)	32	- M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le plan d'action ponctualité" (n° 20911)	32
<i>Sprekers: Emir Kir, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: Emir Kir, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Samengevoegde vragen van	33	Questions jointes de	33



- |  |    |   |    |
|--|----|---|----|
| <p>- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het dodelijk ongeval van een spoorarbeider in Oostende" (nr. 20745)</p>   | 33 | <p>- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'accident mortel dont a été victime un cheminot à Ostende" (n° 20745)</p>   | 33 |
| <p>- de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het dodelijke ongeval in het station van Oostende op 21 september" (nr. 20922)</p> <p><i>Sprekers:</i> <b>David Geerts, Marco Van Hees, François Bellot</b>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p> | 33 | <p>- M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'accident mortel survenu à la gare d'Ostende le 21 septembre" (n° 20922)</p> <p><i>Orateurs:</i> <b>David Geerts, Marco Van Hees, François Bellot</b>, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p> | 33 |



COMMISSIE VOOR DE  
INFRASTRUCTUUR, HET  
VERKEER EN DE  
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

DINSDAG 03 OKTOBER 2017

Namiddag

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

du

MARDI 03 OCTOBRE 2017

Après-midi

De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.17 uur en voorgezeten door mevrouw Karine Lalieux.

**01** Vraag van de heer Philippe Pivin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het voorstadsnet van de NMBS" (nr. 19880)

**01.01** Philippe Pivin (MR): Het wachten is op het GEN, maar sinds 2015 heeft de NMBS haar voorstadsverbindingen met het S-net, dat uitgestrekerd is dan dat van de metro, versterkt. Dat net heeft echter niet veel succes, misschien omdat er in sommige stations slechts één trein per uur stopt.

Hoeveel reizigers hebben er sinds 2015 van het S-net gebruik gemaakt?

Welke stations van het S-net worden er het meest gebruikt? Kan u de cijfers per station meedelen?

Welke middelen hebben de NMBS en Infrabel sinds de oprichting van het S-net voor de infrastructuur uitgetrokken?

Welk budget zal de NMBS uittrekken om het publiek te sensibiliseren en de branding van de S-lijnen te verbeteren?

Met welke initiatieven werd het publiek op de hoogte gesteld van het vervoersaanbod op het S-net?

Hoe zal het S-net versterkt worden?

**01.02** Minister François Bellot (*Frans*): De NMBS

La réunion publique de commission est ouverte à 14 h 17 par Mme Karine Lalieux, présidente.

**01** 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 réseau SNCB suburbain" (n° 19880)

**01.01** Philippe Pivin (MR): Il faudra encore attendre le réseau RER mais, dès 2015, la SNCB a renforcé son offre de transport suburbain au travers du réseau S, plus étendu que celui du métro. Ce réseau reste pourtant méconnu, peut-être parce que certaines gares n'ont qu'un passage par heure.

Depuis 2015, combien d'usagers ont-ils emprunté le réseau S?

Quelles gares du réseau S sont-elles les plus fréquentées? Quelles sont leurs statistiques?

Depuis sa création, quel budget le réseau S s'est-il vu allouer par la SNCB et par Infrabel pour ses infrastructures?

Quel budget la SNCB a-t-elle prévu pour sensibiliser le public et renforcer la signalétique du réseau S?

Par quelles initiatives le public a-t-il été informé de l'offre de transport S?

Comment le réseau S sera-t-il renforcé?

**01.02** François Bellot, ministre (*en français*): La

is niet in staat het aantal reizigers voor een bepaalde trein mee te delen.

Wat het GEN betreft, heeft de NMBS in 2015 5,4 miljoen euro, in 2016 900.000 euro en in 2017 2,6 miljoen euro geïnvesteerd.

Infrabel investeerde 109,7 miljoen euro in 2015, 52,8 miljoen in 2016 en 44,1 miljoen in 2017.

In oktober 2015 waren de drukste stations van het voorstadsnet Brussel-Zuid, Brussel-Noord, Brussel-Centraal, Gent-Sint-Pieters, Leuven, Ottignies, Mechelen, Luik-Guillemins, Charleroi-Zuid en Denderleeuw.

De NMBS wijst op het verschil tussen het GEN, een geïntegreerde, multimodale mobiliteitsoplossing die wordt ontwikkeld voor het gebied in een straal van 30 km rond Brussel, en het S-aanbod, dat de spoorcomponent van het GEN vormt. Dat aanbod bestaat sinds 2015 en staat los van de werken voor het op vier sporen brengen van bepaalde lijnen.

De NMBS is ervan overtuigd dat er meer bekendheid moet worden gegeven aan het S-aanbod. De maatschappij onderneemt verschillende acties en ze bereidt er andere voor, zoals de plaatsing van zuilen met het B- en S-logo aan de ingang van de 34 S-stations in Brussel. De treinen zijn klaar, maar de behandeling van de aanvragen van stedenbouwkundige vergunningen door het Brusselse Gewest sleept zich al een jaar voort!

Er loopt momenteel een promotiecampagne voor het S-aanbod via de communicatiekanalen van de NMBS, zoals de website. Daarnaast worden er twee promotiecampagnes gevoerd via diverse media en met verschillende instrumenten. De NMBS is begonnen met een reeks ontmoetingen met de betrokken burgemeesters en schepenen van Mobiliteit om het S-aanbod en de voordelen voor de gemeente uit de doeken te doen en promotiemateriaal te overhandigen.

**01.03 Philippe Pivin (MR):** Als men niet kan berekenen hoeveel reizigers er van het S-net gebruikmaken, hoe kan de bekendheidsgraad dan vastgesteld worden?

**01.04 Minister François Bellot (Frans):** Men zou een telling in de stations moeten uitvoeren, wat nu niet gebeurt. Vandaag melden reizigers dat de treinen nagenoeg leeg zijn.

*Het incident is gesloten.*

SNCB n'est pas en mesure d'indiquer le nombre d'usagers de tel ou tel train.

Pour le RER, la SNCB a investi 5,4 millions d'euros en 2015, 900 000 euros en 2016 et 2,6 millions en 2017.

Infrabel a investi 109,7 millions d'euros en 2015, 52,8 millions en 2016 et 44,1 millions en 2017.

En octobre 2015, les gares du réseau suburbain les plus fréquentées étaient Bruxelles-Midi, Bruxelles-Nord, Bruxelles-Central, Gand-Saint-Pierre, Leuven, Ottignies, Mechelen, Liège-Guillemins, Charleroi-Sud et Denderleeuw.

La SNCB rappelle la distinction entre le RER, solution de mobilité intégrée multimodale dans un rayon de 30 km autour de Bruxelles, et l'offre S qui est sa composante ferroviaire. Cette dernière existe depuis décembre 2015 et se différencie des travaux de mise à quatre voies de certaines lignes.

La SNCB est convaincue qu'il faut mieux faire connaître l'offre S. Elle mène et prépare différentes actions notamment l'installation de colonnes avec les logos B et S pour indiquer les accès aux 34 gares S de Bruxelles. Or, alors que les trains sont prêts, les demandes de permis d'urbanisme auprès de la Région bruxelloise et des communes traînent depuis un an!

Une campagne de promotion de l'offre S est en cours sur les canaux de la SNCB, par exemple sur son site web. Elle est renforcée par deux campagnes de publicité sur des supports divers. La SNCB a commencé à rencontrer les bourgmestres et les échevins de la mobilité concernés pour leur expliquer l'offre S et ses avantages pour la commune et leur fournir du matériel promotionnel.

**01.03 Philippe Pivin (MR):** Si on ne peut calculer le nombre d'usagers du réseau S, comment établit-on le degré de méconnaissance?

**01.04 François Bellot, ministre (en français):** Il faudrait un comptage dans les gares, ce qui n'est pas le cas. Pour l'instant, des usagers témoignent du fait que les trains sont pratiquement vides.

*L'incident est clos.*

De **voorzitter**: Vraag nr. 19924 van mevrouw Jadin wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

La **présidente**: La question n° 19924 de Mme Jadin est transformée en question écrite.

**02** **Samengevoegde vragen van**

- de heer Benoit Hellings aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het vonnis van de Brusselse rechtbank van eerste aanleg waarbij de Belgische Staat ertoe veroordeeld wordt het besluit van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest over de geluidsnormen te doen naleven" (nr. 20051)
- mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vluchten boven Brussel" (nr. 20181)
- de heer Hans Bonte aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de open brief van het Platform Luchthavenregio Vlaams-Brabant" (nr. 20794)

**02** **Questions jointes de**

- M. Benoit Hellings au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le jugement du tribunal de première instance de Bruxelles condamnant l'État belge à faire cesser les violations de l'arrêté bruit de la Région de Bruxelles-Capitale" (n° 20051)
- Mme Karine Lalieux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le survol de Bruxelles" (n° 20181)
- M. Hans Bonte au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la lettre ouverte de la Platform Luchthavenregio Vlaams-Brabant" (n° 20794)

**02.01** **Benoit Hellings** (Ecolo-Groen): Op 20 juli heeft de Brusselse rechtbank van eerste aanleg de Belgische Staat ertoe veroordeeld het besluit van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest over de geluidsnormen te doen naleven. Voor wat de Kanaalroute betreft, moeten de geluidsnormen overdag en 's nachts nageleefd worden. Voor wat de Ringroute en de landingen op baan 01 betreft, mogen de geluidsnormen 's nachts niet meer overschreden worden. Bovendien moet u een milieueffectenstudie laten uitvoeren over de hinder die Brussels Airport veroorzaakt. U hebt vier maanden om een oplossing te vinden, op straffe van een dwangsom van 100.000 euro per week.

**02.01** **Benoit Hellings** (Ecolo-Groen): Le 20 juillet, le tribunal de Bruxelles a condamné l'État à faire cesser les violations de l'arrêté bruit de la Région de Bruxelles-Capitale. Pour la route "du canal", les infractions doivent cesser le jour et la nuit; pour la route "du ring" et les atterrissages en piste 01, elles doivent cesser la nuit. En outre, vous devez mener une étude d'incidence environnementale sur toutes les nuisances provoquées par Brussels Airport. Vous avez quatre mois pour trouver une solution, sous peine d'astreinte de 100 000 euros par semaine.

Wanneer zult u uw globale oplossing voorleggen? Zal uw vliegwetontwerp rekening houden met de jurisprudentie, waaronder het voormelde vonnis, en dus de naleving van de gewestelijke milieunormen en het invoeren van een 'stille nacht' voor alle omwonenden vooropstellen? Hoe en wanneer zult u met de wijziging van de routes in de AIP's tegemoetkomen aan het vonnis? Volgens welk tijdpad en welke methode zult u te werk gaan? Zal er bij elke wijziging een milieueffectenstudie uitgevoerd worden, zoals in het vonnis gevraagd wordt?

Quand présenterez-vous votre solution globale? Votre projet de *vliegwet* tiendra-t-il compte de la jurisprudence dont le jugement cité, à savoir le respect des normes environnementales régionales et l'instauration d'une nuit environnementale pour tous les riverains? Comment répondrez-vous à ce jugement par la modification des routes aux AIP et selon quel délai? Quels sont votre calendrier et votre méthode? Pour chaque modification, y aura-t-il une étude d'incidence environnementale, requise par le jugement?

**02.02** **Karine Lalieux** (PS): Welke maatregelen zult u nemen om u te schikken naar het vonnis van de rechtbank en om de hinder voor de omwonenden van de Kanaalroute te verminderen?

**02.02** **Karine Lalieux** (PS): Quelles mesures prendrez-vous pour vous conformer au jugement du tribunal et soulager les riverains de la route du canal?

**02.03** **Minister François Bellot** (*Frans*): Op mijn

**02.03** **François Bellot**, ministre (*en français*): Sur

voorstel is de regering niet in beroep gegaan tegen het vonnis en heeft ze mij de opdracht gegeven om de maatregelen te onderzoeken teneinde aan het vonnis tegemoet te komen.

In het vonnis worden geen vluchten boven bepaalde zones verboden en wordt er verzocht om maatregelen te nemen zonder te raken aan de capaciteit van de luchthaven.

De geluidsnormen moeten worden nageleefd, ten eerste op de Kanaalroute en ten tweede op de Ringroute en de landingsroute 01 tussen 23.00 uur en 7.00 uur. Voorts moet er een studie worden uitgevoerd over de milieueffecten van de luchthaven en ten slotte moet er een lijst opgesteld worden van vliegtuigen die de Kanaalroute nemen tussen 23.00 uur en 7.00 uur.

Ik zal voor eind november maatregelen en een bijbehorend tijdspad voorstellen aan de regering. Ze zullen vervolgens aan het Brussels Gewest worden voorgelegd. In het vonnis staat dat ze de luchthavencapaciteit niet in het gedrang mogen brengen.

Hoewel het vonnis maar op een deel van het Brussels Gewest slaat, wil ik een globale oplossing vinden. Ik heb mijn administratie gevraagd een bestek en een uitvoeringsprocedure op te stellen voor een impactstudie. In de studie zullen alternatieven worden geformuleerd. Om komaf te maken met de uiteenlopende interpretaties wil ik de windnormen en het PRS verduidelijken.

**02.04 Benoit Hellings** (Ecolo-Groen): Eind november komt u dus met een uitgebreid antwoord op het vonnis, maar als ik het goed begrijp is dat nog niet uw globaal plan.

Het is niet de bedoeling van de rechter de luchthavencapaciteit te beperken, maar wel de milieunormen te doen naleven. De meest luidruchtige vliegtuigen zullen moeten verhuizen. Niet iedereen zal daarmee opgezet zijn, maar het staat alle gewesten vrij milieunormen uit te vaardigen om het recht op gezondheid van zijn burgers te doen naleven.

Het is een goede zaak dat u een overheidsopdracht voor een impactstudie hebt uitgeschreven. Ik hoop dat het debat eind november zal kunnen worden gevoerd op basis van studies die voor iedereen toegankelijk zijn.

**02.05 Karine Lalieux** (PS): We zullen uw maatregelen snel kunnen bespreken. Het is belangrijk om het PRS te verduidelijken omdat het

ma proposition, le gouvernement n'a pas interjeté appel du jugement et m'a chargé d'étudier des mesures répondant à celui-ci.

Le jugement n'interdit le survol d'aucune zone et invite à prendre des mesures sans porter atteinte à la capacité de l'aéroport.

Il prévoit de faire cesser les violations à l'arrêté bruit premièrement sur la route "du canal", deuxièmement sur la route "du ring" et la route des atterrissages 01 entre 23 heures et 07 heures du matin, ensuite de mener une étude d'incidence de l'aéroport sur l'environnement et enfin de communiquer la liste des avions empruntant la route du canal de 23 h 00 à 07 h 00 du matin.

Je vais proposer au gouvernement des mesures assorties d'un agenda avant fin novembre. Elles seront ensuite présentées à la Région bruxelloise. Le jugement précise qu'elles ne doivent pas porter atteinte à la capacité de l'aéroport.

Alors que le jugement ne porte que sur une partie de la Région bruxelloise, je souhaite trouver une solution globale. J'ai chargé mon administration de rédiger un cahier des charges et une procédure de mise en œuvre de l'étude d'incidence. L'étude formulera des alternatives. Pour mettre fin aux polémiques d'interprétation, j'ai l'intention de clarifier les normes de vent et le PRS.

**02.04 Benoit Hellings** (Ecolo-Groen): Votre réponse circonstanciée ne sera pas encore le plan global annoncé.

La juge ne veut pas réduire la capacité de l'aéroport, elle demande le respect des normes environnementales. Les avions les plus bruyants devront passer ailleurs. Cela ne plaira pas à tout le monde, mais toutes les régions peuvent édicter des normes environnementales pour faire respecter le droit à la santé de leurs citoyens.

Le lancement du marché de l'étude d'incidence est une excellente nouvelle. J'espère que fin novembre, nos discussions pourront se baser sur des études rendues publiques.

**02.05 Karine Lalieux** (PS): Nous pourrions débattre rapidement de vos mesures. La clarification du PRS est importante, tant les

afhankelijk van de route volledig anders wordt ingevuld.

U bent nog niet verder geraakt dan de redactie van het bestek van de impactstudie.

**02.06** Minister **François Bellot** (*Frans*): Het vonnis voorziet in een maximumtermijn van twaalf maanden.

*Het incident is gesloten.*

**03** **Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de investering van 2,7 miljard euro van de EU in projecten inzake vervoer" (nr. 19939)**

**03.01** **Jean-Jacques Flahaux** (MR): In juni 2017 heeft de Europese Commissie voorgesteld 2,7 miljard euro te investeren in 152 projecten, voornamelijk spoorwegprojecten, voor concurrerende, schone en geconnecteerde mobiliteit in Europa.

Welke spoorwegprojecten heeft België ingediend? Commissaris Bulc had het over het wegwerken van knelpunten. Komt er een oplossing om de Noord-Zuidverbinding in Brussel te vermijden? Behoort een Europese herfinanciering van het GEN tot de mogelijkheden? Welke middelen kan België nog verkrijgen om het ATM-systeem te wijzigen?

**03.02** Minister **François Bellot** (*Frans*): In juni heeft de Europese Commissie de resultaten bekendgemaakt van de projectoproep *Connecting Europe Facility* die in oktober 2016 gedaan werd. België heeft de volgende spoorwegprojecten ingediend: de elektrificatie van de lijn Mol-Weert op Belgisch grondgebied, de aansluiting van het logistieke platform in Athus op het Franse spoorwegnet, een studie over de optimalisatie van de spoorweginfrastructuur tussen de havens van Gent en Terneuzen en een aanpassing van de remsystemen van 4.157 goederenwagons om ze stiller te maken.

Er werden ook kleinere projecten ingediend om het ETCS-systeem te installeren op verschillende secties van het Belgische spoorwegnet en op het rollend materieel. Buiten die laatste heeft de Europese Commissie al onze projecten aanvaard.

Mijn diensten hebben de aandacht van de Europese Commissie meermaals gevestigd op het knelpunt dat die verbinding vormt. Infrabel en de NMBS voeren momenteel een door de Commissie mee

interprétations varient en fonction des routes.

Vous rédigez le cahier des charges de l'étude d'incidences.

**02.06** **François Bellot**, ministre (*en français*): Le jugement prévoit "dans les douze mois".

*L'incident est clos.*

**03** **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 "l'investissement de 2,7 milliards d'euros de l'UE en matière de transport" (n° 19939)**

**03.01** **Jean-Jacques Flahaux** (MR): En juin 2017, la Commission européenne a proposé d'investir 2,7 milliards d'euros dans 152 projets, essentiellement ferroviaires, en vue d'une mobilité compétitive, propre et connectée en Europe.

Quels projets ferroviaires la Belgique a-t-elle déposés? La commissaire Bulc évoque la suppression des goulets d'étranglement. Peut-on rêver d'une solution pour contourner la liaison Nord-Midi à Bruxelles? Un refinancement européen du RER est-il possible? Quels moyens la Belgique peut-elle obtenir pour modifier le système ATM?

**03.02** **François Bellot**, ministre (*en français*): En juin, la Commission européenne a annoncé les résultats de l'appel à projets *Connecting Europe Facility* lancé en octobre 2016. La Belgique a introduit les projets ferroviaires suivants: l'électrification de la ligne Mol-Weert sur le territoire belge; la connexion de la plate-forme logistique d'Athus au réseau ferroviaire français; une étude sur l'optimisation de l'infrastructure ferroviaire entre les ports de Gand et de Terneuzen et l'adaptation des systèmes de freinage plus silencieux de 4 157 wagons de marchandises.

Des projets réduits pour installer l'ETCS sur différentes sections du réseau ferroviaire belge et sur le matériel roulant ont aussi été déposés. Mis à part ces derniers, la Commission européenne a accepté tous nos projets.

Mes services ont attiré l'attention de la Commission européenne à diverses reprises sur le problème de goulot d'étranglement que pose la jonction. Une étude cofinancée par celle-ci est actuellement

gefinancierde studie uit om naar oplossingen te zoeken. Afhankelijk van de resultaten kan er een subsidieaanvraag worden ingediend om de gevonden oplossingen ten uitvoer te leggen.

De Europese financiering is beperkter voor het GEN-project, dat een nationaal project is. We blijven evenwel alert op elke financieringsbron, ook al wordt de overheidsfinanciering door het besluit van de ministerraad van 22 maart 2017 gegarandeerd.

Voor de luchtvaartsectoren, Air Traffic Management (ATM) en dergelijke, werden de volgende projecten geselecteerd: 5,55 miljoen voor het SAS 2 (*Shared Air Traffic Services System 2*) om de luchtverkeersleiding van Defensie te vernieuwen op basis van een dienst met door het centrum van EUROCONTROL in Maastricht verstrekte gegevens; 13,4 miljoen voor het *Deployment Programme 2016* van de SESAR Deployment Manager om het grondradarsysteem van Brussels Airport te verbeteren en 140.000 euro voor het *Network Operations Plan* tussen Brussels Airport en EUROCONTROL als beheerder van het ATM-netwerk. De in België gevestigde internationale organisaties, en met name EUROCONTROL en SESAR, ontvangen los van die projecten Europese steun.

Het project inzake de uitrusting van de voor de algemene luchtvaart ingezette vloot met op 8,3 kHz afgestemde radio's ten voordele van vliegclubs van meerdere Europese lidstaten werd niet geselecteerd.

**03.03** **Jean-Jacques Flahaux** (MR): Ik wil u complimenteren omdat u voor de spoorwegprojecten zoveel successen heeft kunnen boeken.

Als ik het goed begrepen heb, heeft u geen project voor de verbinding Valenciennes-Le Borinage ingediend.

**03.04** Minister **François Bellot** (*Frans*): Neen, omdat men nog onvoldoende onderzocht heeft hoe sterk dat project in het licht van de internationale akkoorden staat. Het vertegenwoordigt echter slechts twee miljoen euro voor België.

*Het incident is gesloten.*

**04** **Vraag van de heer Dirk Janssens aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stopplaats Schepdaal" (nr. 19007)**

menée par Infrabel et la SNCB pour identifier des solutions. En fonction des résultats, une demande de subsides pourra être introduite pour les mettre en œuvre.

Les financements européens sont plus limités pour le projet RER qui est national. Nous resterons néanmoins attentifs à toute source de financement même si la décision du Conseil des ministres du 22 mars 2017 garantit le financement par l'État.

Pour les secteurs aériens, ATM et son environnement, les projets sélectionnés sont les suivants: 5,55 millions pour le SAS 2 (*Shared ATS System 2*) pour renouveler le contrôle aérien de la Défense sur la base d'un service de données fournies par le centre EUROCONTROL à Maastricht; 13,4 millions pour le projet SESAR-déploiement du programme d'implémentation 2016 pour améliorer le système de radars au sol de l'aéroport de Bruxelles; 140 000 euros pour le *Network Operations Plan* entre l'aéroport et EUROCONTROL en tant que gestionnaire du réseau ATM. Les organisations internationales établies en Belgique, notamment Eurocontrol et SESAR, bénéficient d'aides européennes en dehors de ces projets.

Le projet d'équipement de la flotte avec des radios à la norme de 8,3 kHz au profit des clubs aéronautiques de plusieurs États membres n'a pas été retenu.

**03.03** **Jean-Jacques Flahaux** (MR): Je vous félicite pour le taux de réussite en matière de chemins de fer.

Si j'ai bien compris, la liaison Valenciennes-Le Borinage n'était pas dans les projets déposés.

**03.04** **François Bellot**, ministre (*en français*): Non, car la robustesse de ce projet dans les accords internationaux n'est pas encore assez étudiée. Toutefois, il ne représente que deux millions pour la Belgique.

*L'incident est clos.*

**04** **Question de M. Dirk Janssens au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'arrêt Schepdaal" (n° 19007)**



**04.01 Dirk Janssens** (Open Vld): De verkeersdrukke vanuit het Pajottenland naar Brussel en terug is een jarenlang oud zeer. De verdubbeling van de spoorwegcapaciteit tussen Denderleeuw en Brussel van twee naar vier sporen op de lijn 50A in het kader van het GEN biedt een buitenkans om die verkeersproblematiek op te lossen. De rendabiliteit van het GEN kan verder verhoogd worden verhogen door een stopplaats te openen in Schepdaal.

Beseft de minister de positieve mobiliteitseffecten van een dergelijke stopplaats in Schepdaal? Is hij bereid de NMBS op te dragen om te onderzoeken of zo een stopplaats in Schepdaal inderdaad opportuun is? Het perron ligt er alvast.

**04.02 Minister François Bellot** (Nederlands): De NMBS heeft deze vraag al onderzocht. Een nieuw treinstation in Schepdaal ter hoogte van de Ninoofsesteenweg was een optie die uitgebreid werd bestudeerd in het officiële milieu-effectenrapport. Volgens dat rapport zou een station in Schepdaal amper vijftig nieuwe openbaarvervoergebruikers opleveren, onder meer omdat vooral reizigers vanuit andere stations naar Schepdaal zouden verschuiven. Omdat de aanleg van een extra station in Schepdaal dan ook meer na- dan voordelen zou opleveren, is dit niet opgenomen in de bouwaanvraag.

**04.03 Dirk Janssens** (Open Vld): Ik ben absoluut teleurgesteld. Het gaat over een regio met meer dan 100.000 inwoners en het perron ligt er al. Ik blijf hopen dat er ooit een station in Schepdaal komt.

*Het incident is gesloten.*

De **voorzitter**: Vragen nrs. 19959 van mevrouw Inez De Coninck en 20269 en 20270 van de heer Flahaux worden omgezet in een schriftelijke vraag.

**05 Vraag van mevrouw Caroline Cassart-Mailleux aan de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel, over "het niet eerbiedigen van de passagiersrechten door vliegtuigmaatschappijen"** (nr. 19996)

**05.01 Caroline Cassart-Mailleux** (MR): Uit een internationale studie waaraan ook Test-Aankoop heeft meegewerkt, blijkt dat de rechten van de passagiers in 75% van de gevallen met voeten

**04.01 Dirk Janssens** (Open Vld): Cela fait des années que les embouteillages entre le Pajottenland et Bruxelles sont une véritable plaie. Le doublement de la capacité ferroviaire entre Denderleeuw et Bruxelles, grâce au passage de deux à quatre voies sur la ligne 50A dans le cadre du RER, offre une occasion unique d'y remédier. L'ouverture d'un point d'arrêt à Schepdaal augmenterait encore la rentabilité du RER.

Le ministre est-il conscient de l'incidence positive sur la mobilité que comporterait la création d'un point d'arrêt à Schepdaal? Est-il disposé à ordonner à la SNCB d'examiner l'opportunité de la création d'un point d'arrêt à cet endroit? Un quai est, en tout cas, déjà aménagé.

**04.02 François Bellot**, ministre (en néerlandais): La question a déjà été examinée par la SNCB. L'option de la création d'une nouvelle gare ferroviaire à Schepdaal, à la hauteur de la chaussée de Ninove, a été longuement étudiée dans le rapport officiel de l'étude d'incidence. Selon celui-ci, l'ouverture d'une gare à cet endroit attirerait tout au plus cinquante nouveaux usagers des transports publics, notamment parce que ce sont principalement les voyageurs embarquant dans d'autres gares qui se déplaceraient jusqu'à Schepdaal. La construction d'une nouvelle gare à Schepdaal présentant dès lors plus d'inconvénients que d'avantages, cette option n'a donc pas été intégrée dans la demande de permis de bâtir.

**04.03 Dirk Janssens** (Open Vld): Je suis profondément déçu. Cette région compte plus de 100 000 habitants et le quai existe déjà. Je continue à espérer que Schepdaal aura un jour sa gare.

*L'incident est clos.*

La **présidente**: Les questions n<sup>os</sup> 19959 de Mme Inez De Coninck et 20269 et 20270 de M. Flahaux sont transformées en questions écrites.

**05 Question de Mme Caroline Cassart-Mailleux au vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et des Consommateurs, chargé du Commerce extérieur, sur "le non-respect des droits des passagers par les compagnies aériennes"** (n° 19996)

**05.01 Caroline Cassart-Mailleux** (MR): Une étude réalisée notamment par *Test-Achats* montre que les droits des passagers sont bafoués dans 75 % des cas. En cas de retard supérieur à 3 heures, le

worden getreden. Wanneer zich een vertraging van meer dan 3 uur voordoet, moet de passagier worden vergoed, maar dat gebeurt slechts in 25% van de gevallen. Een vertraagde vlucht kan voor de reiziger financieel nadelige gevolgen hebben.

Welke lering trekt u uit die studie? Moeten er geen wettelijke regels komen om de consument beter te beschermen? Hoe?

**05.02** Minister **François Bellot** (*Frans*): Volgens die internationale studie beschermen de luchtvaartmaatschappijen de passagier-consument niet altijd en maken ze al te vaak misbruik van de onwetendheid van de reizigers.

Een ontevreden reiziger kan een klacht indienen bij de FOD Mobiliteit en Vervoer. Indien er geen minnelijke schikking kan worden getroffen, kan hij gerechtelijke stappen ondernemen. Wanneer blijkt dat een luchtvaartmaatschappij herhaaldelijk laks optreedt, zal de inspectie een rapport opstellen en kan ze een administratieve boete opleggen.

Wanneer er werd geboekt met een aansluiting tussen twee of meer vliegtuigen, is verordening 261/2004 van toepassing. Dat geldt niet voor twee afzonderlijke boekingen.

Verordening (EG) nr. 261/2004 is niet van toepassing op de multimodale trajecten, op meer dan één vervoersmodus en evenmin op een vervoersovereenkomst. Als een passagier zijn vlucht mist als gevolg van een treinvertraging, heeft hij enkel recht op vergoeding en bijstand zoals vastgelegd in verordening EG nr. 1371/2007 voor zover hij meer dan 60 minuten vertraging heeft bij aankomst. Krachtens richtlijnen 90/314/EEG en (EU) 2015/2302 kunnen de touroperators aansprakelijk worden gesteld voor gemiste vluchten en de impact op het gehele reisarrangement.

Er worden controles en inspecties uitgevoerd in verband met de informatieverplichting. De informatie is terug te vinden op de website van de luchtvaartmaatschappijen, die van de Commissie en die van de FOD Mobiliteit en Vervoer – de FOD heeft die informatie trouwens vóór de u welbekende massale schrapping van vluchten op grote schaal verspreid.

**05.03** **Caroline Cassart-Mailleux** (MR): De consumentenbescherming moet verbeterd worden!

*Het incident is gesloten.*

**06** **Samengevoegde vragen van - mevrouw Annick Lambrecht aan de minister van**

passager doit être indemnisé, mais seuls 25 % le sont. Un vol retardé peut entraîner des pertes financières pour le voyageur.

Que retenez-vous de cette étude? Ne faudrait-il pas légiférer pour protéger davantage le consommateur? Comment?

**05.02** **François Bellot**, ministre (*en français*): Cette étude internationale conclut que les compagnies aériennes ne protègent pas toujours les passagers-consommateurs et tirent encore trop d'avantages de l'ignorance des passagers.

Un passager mécontent peut porter plainte auprès du SPF Mobilité et Transport. Si aucun accord amiable n'est trouvé, il pourra saisir un tribunal. Si une compagnie aérienne est négligente à plusieurs reprises, l'inspection établira un rapport et pourra imposer une amende administrative.

En cas de réservation incluant une correspondance entre deux ou plusieurs avions, le règlement 261/2004 s'applique. S'il s'agit de deux réservations différentes, ce n'est pas le cas.

Le règlement 261/2004 ne s'applique pas aux trajets multimodaux, à plus d'un mode de transport ni à un contrat de transport. Si un passager manque un vol en raison d'un retard de train, il n'a droit qu'à la compensation et à l'assistance prévues par le règlement 1371/2007, à condition qu'il ait plus de 60 minutes de retard à son arrivée. En vertu des directives 90/314/CEE et 2015/2302, les tour-opérateurs peuvent être tenus responsables de vols manqués et de l'impact sur le forfait dans son ensemble.

L'obligation d'information est soumise à un contrôle et à une inspection. Les informations sont présentes sur les sites web des compagnies aériennes, sur celui de la Commission et sur celui du SPF Mobilité et transports – qui a diffusé largement l'information avant l'épisode d'annulation massive de vols que vous connaissez.

**05.03** **Caroline Cassart-Mailleux** (MR): Il faut améliorer la protection du consommateur!

*L'incident est clos.*

**06** **Questions jointes de - Mme Annick Lambrecht au ministre de la**

**Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de bakfietsen" (nr. 20021)**  
 - de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de regelgeving inzake bakfietsen" (nr. 20884)

**06.01 Annick Lambrecht** (sp.a): Binnenkort hebben alle bakfietsen die niet breder zijn dan 1 meter, hetzelfde statuut als een fiets en moeten ze dan ook op het fietspad rijden. Nu mag dat alleen maar als het om een tweewieler gaat. De aanpassing van de wegcode zou wellicht nog dit jaar in werking treden.

Zal de minister dit voorstel van zijn administratie volgen? Waren er veel problemen met de huidige situatie? Wat zijn de huidige regels, want die zijn zeer complex? Wanneer zal de nieuwe regeling in werking treden?

**06.02 Minister François Bellot** (*Nederlands*): Het is geen voorstel van mijn administratie maar van een werkgroep die een herziening van de wegcode voorbereidt.

Een fiets heeft volgens het verkeersreglement twee wielen. Volgens de huidige wegcode zijn bakfietsen met drie wielen gelijkgesteld met driewielers, mogen ze niet tegen de richting in eenrichtingsstraten rijden en mogen ze geen gebruik maken van de gelijkgrondse berm en parkeerzones en buiten de bebouwde kom van de stoepen en de verhoogde berm. Fietsers mogen dat wel. Bakfietsen met drie wielen die maximum een meter breed zijn, kunnen kiezen tussen het fietspad en de rijweg.

In de aanpassing van de Wegcode zouden rijwielen met een maximale breedte van een meter gelijk gesteld worden met fietsen.

Ik heb geen gegevens over problemen met de huidige situatie. Het lijkt mij echter evident dat politiediensten bakfietsen van maximaal een meter breed als fietsen beschouwen.

De werkgroep zou eind 2017 zijn werkzaamheden afronden met het oog op een definitieve publicatie eind 2018.

*Het incident is gesloten.*

**07 Samengevoegde vragen van**  
 - de heer Marco Van Hees aan de minister van

**Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les triporteurs" (n° 20021)**  
 - M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la réglementation relative aux triporteurs" (n° 20884)

**06.01 Annick Lambrecht** (sp.a): Tous les vélos de transport dont la largeur n'excède pas un mètre auront bientôt le même statut que les vélos et devront donc emprunter les pistes cyclables. À l'heure actuelle, celles-ci sont réservées aux deux roues. Le code de la route devrait être adapté dans sens cette année encore.

Le ministre suivra-t-il cette proposition de son administration? La situation actuelle générerait-elle de nombreux problèmes? Quelles sont les règles actuelles, car elles sont très complexes? Quand la nouvelle réglementation entrera-t-elle en vigueur?

**06.02 François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): Il ne s'agit pas d'une proposition de mon administration mais d'un groupe de travail qui prépare une révision du code de la route.

Légalement, une bicyclette a deux roues. Selon l'actuel code de la route, les vélos de transport à trois roues sont assimilés aux tricycles et ne sont pas autorisés, contrairement aux bicyclettes, à emprunter à contresens les rues à sens unique, à emprunter les accotements de plain-pied et les zones de stationnement, ni encore à utiliser les trottoirs et les accotements en saillie en dehors des agglomérations. Les vélos de transport à trois roues dont la largeur n'excède pas un mètre peuvent opter entre la piste cyclable et la chaussée.

Dans la nouvelle version du Code de la route, les véhicules non motorisés d'une largeur maximale d'un mètre seraient assimilés à des vélos.

Je n'ai pas de données relatives à d'éventuels problèmes liés à l'état actuel de la réglementation. Il me paraît toutefois logique que les services de police assimilent les triporteurs d'une largeur maximale d'un mètre à des vélos.

Les travaux du groupe de travail devraient s'achever à la fin de cette année, dans la perspective d'une publication définitive fin 2018.

*L'incident est clos.*

**07 Questions jointes de**  
 - M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité,

**Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "agressie tegen treinbegeleiders" (nr. 20102)**  
 - de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stijging van het aantal gevallen van agressie tegen NMBS-personeel" (nr. 20905)

**chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les agressions visant les accompagnateurs de train" (n° 20102)**  
 - M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la hausse du nombre d'agressions envers les agents de la SNCB" (n° 20905)

**07.01 Marco Van Hees (PTB-GO!):** Het aantal gevallen van agressie tegen personeelsleden van de NMBS gaat opnieuw in stijgende lijn terwijl er sinds 2010 een dalende trend werd vastgesteld. Die agressie heeft tijdens het eerste kwartaal van 2017 tot 592 dagen arbeidsongeschiktheid geleid.

**07.01 Marco Van Hees (PTB-GO!):** Les agressions envers le personnel de la SNCB sont à la hausse, alors qu'elles avaient tendance à diminuer depuis 2010. Les agressions répertoriées au premier trimestre 2017 ont donné lieu à 592 jours d'incapacité de travail.

Hoe is het aantal vaststellingen van onregelmatigheid en van agressie die met die inbreuken verband houden de afgelopen vijf jaar geëvolueerd? Wie zijn de slachtoffers? Treinbegeleiders, veiligheidsagenten, anderen? Is er een verband met de invoering van het 'boordtarief' en de toeslag van 7 euro? Wat is het gevaarlijkste moment van de dag? Kan men de indruk bevestigen dat er meer problemen van agressie zijn met personen aan de zelfkant van de maatschappij?

Quelle est l'évolution du nombre de constats d'irrégularité depuis cinq ans et celle des agressions en lien avec ces infractions? Qui sont les victimes: accompagnateurs, agents de sécurité, autres? Y a-t-il un lien avec l'introduction du "tarif à bord" et son supplément de 7 euros? Quel est le moment le plus dangereux de la journée? Peut-on corroborer l'impression que les problèmes d'agressivité augmentent avec des personnes en décrochage de la société?

**07.02 Emir Kir (PS):** Voor het eerst sinds 2010 neemt het aantal gevallen van agressie tegen personeelsleden van de NMBS opnieuw toe.

**07.02 Emir Kir (PS):** Pour la première fois depuis 2010, les agressions contre le personnel de la SNCB repartent à la hausse.

Wat zijn uw conclusies? Hoe zal u het probleem aanpakken? Wat zijn de belangrijkste oorzaken van die feiten? Hoe worden de beambten na die nare ervaringen begeleid?

Quelles sont vos conclusions? Comment comptez-vous remédier au problème? Quelles sont les raisons principales de ces faits? Quel soutien apporte-t-on aux agents après ces moments éprouvants?

**07.03 Minister François Bellot (Frans):** In 2012 werden er 517.467 onregelmatigheden vastgesteld, in 2013 554.079; in 2014 531.145; en 2015 360.041 en in 2016 266.500.

**07.03 François Bellot, ministre (en français):** En 2012, on a constaté 517 467 irrégularités; en 2013, 554 079; en 2014, 531 145; en 2015, 360 041 et en 2016, 266 500.

Het aantal gevallen van agressie tegen treinbegeleiders is in 2015 en in 2016 ook gedaald, terwijl het boordtarief in februari 2015 werd ingevoerd!

Les agressions sur les accompagnateurs ont aussi diminué en 2015 et en 2016, alors que la mise en place du tarif à bord date de février 2015!

De voorbije maanden werd er een stijging vastgesteld. Die houdt geen verband met de aankoop van vervoersbewijzen in de trein, maar met de vertrekprocedure. De NMBS heeft in het eerste semester van 2017 456 feiten geregistreerd, tegenover 421 feiten tijdens dezelfde periode in 2016.

Ces derniers mois, une hausse a été constatée, non pour des motifs liés aux titres de transport à bord mais pour la procédure de départ. La SNCB a recensé 456 faits au premier semestre 2017, contre 421 pour la même période en 2016.

Ik wijs erop dat de treinen vorig jaar twintig dagen niet gereden hebben. De regel van drie werd niet

Je rappelle que l'an passé, les trains n'ont pas circulé durant vingt jours. On n'a pas appliqué la

toegepast, maar misschien zou men dat wel moeten doen!

Betwistingen over vervoersbewijzen blijven weliswaar de voornaamste oorzaak van agressie, maar dat aantal stijgt niet. Het aantal gevallen van agressie die te maken hebben met de vertrekprocedure neemt daarentegen wel toe. De vertrekprocedure schrijft voor dat de treinbegeleider alle deuren sluit, behalve zijn eigen deur. Laatkomers proberen dan met geweld nog op de trein te stappen.

Men stelt vast dat de gevallen van agressie zich vooral voordoen tussen 15.00 uur en 21.00 uur.

De NMBS laat mij weten dat er geen tellingen in functie van het daderprofiel worden uitgevoerd. Dit zou trouwens een schending zijn de wetgeving op de bescherming van de persoonlijke levenssfeer.

Ik bezorg u tabellen met de evolutie van het aantal gevallen van agressie tegen treinbegeleiders sinds 2013, met vermelding van de redenen van de betwistingen, het aantal gevallen van agressie per soort betwisting en de opsplitsing in functie van de spoorbeambten.

Het slachtoffer kan een beroep doen op het buddiesysteem. Een buddy is een collega die is opgeleid om morele steun te verlenen. Het slachtoffer kan ook ten rade gaan bij psychologen of preventieadviseurs.

**07.04 Marco Van Hees (PTB-GO!):** De sluiting van de deuren bij het vertrek vormt een probleem. De toeslag van 7 euro lijkt niet tot een stijging van het aantal gevallen van agressie te leiden. Ik ben als reiziger getuige van pittige woordenwisselingen. Ik zal de door u meegedeelde cijfers analyseren en u hierover indien nodig nog ondervragen.

**07.05 Emir Kir (PS):** Ik bedank de minister voor zijn volledige antwoord. Wat de stakingsperiode betreft, zou de evolutie voor hetzelfde aantal gewerkte dagen moeten worden vergeleken.

Wij zullen de cijfers ook analyseren om na te gaan waarom er problemen zijn bij het vertrek.

*Het incident is gesloten.*

**08 Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het aantal incidenten met migranten die zich verstoppen onder goederentreinen" (nr. 20106)**

règle de trois, mais le sujet mériterait de le faire!

Si les litiges liés aux titres de transport restent la cause principale des agressions, ils n'augmentent pas, contrairement à ceux liés à la procédure de départ des trains. Lors de celle-ci, l'accompagnateur ferme les portes sauf la sienne mais des retardataires veulent forcer le passage.

On observe que les agressions surviennent surtout entre 15 h 00 et 21 h 00.

La SNCB m'informe qu'aucun recensement n'est effectué en fonction du profil des auteurs, ce qui irait à l'encontre de la législation sur la protection de la vie privée.

Je vous fournis des tableaux de l'évolution du nombre d'agressions sur accompagnateurs depuis 2013, reprenant les raisons des litiges, le nombre d'agressions par type de litige et la ventilation en fonction des agents.

La victime peut faire appel au système du *buddy*. Des collègues sont formés pour apporter un soutien moral. Des psychologues ou des conseillers en prévention peuvent également être consultés.

**07.04 Marco Van Hees (PTB-GO!):** La fermeture des portes au démarrage du train est un problème. Le supplément de 7 euros ne semble pas causer une hausse des agressions. En tant que voyageur, j'assiste à des échanges verbaux musclés. Je vais analyser les chiffres que vous m'avez fournis et revenir vers vous le cas échéant.

**07.05 Emir Kir (PS):** Je remercie le ministre pour sa réponse complète. Concernant la période de grève, il faudrait comparer l'évolution pour un même nombre de jours de travail.

Nous allons également analyser les chiffres afin de comprendre pourquoi les départs posent problème.

*L'incident est clos.*

**08 Question de M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le nombre d'incidentes impliquant des migrants se cachant sous des trains de marchandises" (n° 20106)**

**08.01 Wouter Raskin (N-VA):** Cijfers wijzen uit dat het aantal migranten dat zich in Europa onder goederentreinen verstoopt om het land van bestemming binnen te komen, de afgelopen maanden sterk is toegenomen.

Komt dat fenomeen ook in België voor? Hoeveel migranten werden er hier de afgelopen twaalf maanden onderschept? Is er bij het spoortransportbedrijf Lineas, waarvan de NMBS aandeelhouder is, een procedure die voorschrijft hoe het personeel moet omgaan met dergelijke situaties?

**08.02 Minister François Bellot (Nederlands):** Als privébedrijf is Lineas niet verplicht parlementaire vragen te beantwoorden. Die onderneming is ook slechts een van de spelers op het goederennetwerk. Voor een vollediger beeld te krijgen kan deze vraag overigens beter worden gesteld aan de minister van Binnenlandse Zaken.

Lineas zelf heeft maar met een enkel geval te maken gekregen en neemt alle mogelijke veiligheidsmaatregelen om dergelijke incidenten zoveel mogelijk te vermijden. Elke trein wordt grondig gecontroleerd voor, tijdens en na elke rit. Bij incidenten worden Infrabel en de lokale autoriteiten verwittigd. Lineas wordt eerder geplaagd door diefstallen en pogingen daartoe. Maatregelen als antidiefstalbalken en bewaking aan het rangeerstation Milano moeten dit voorkomen.

*Het incident is gesloten.*

**09 Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de verkoop van het Kolenspoor" (nr. 20107)**

**09.01 Wouter Raskin (N-VA):** In het strategisch project Kolenspoor, gesubsidieerd door de Vlaamse overheid, moeten de projecten gerealiseerd worden in samenwerking met diverse partners waaronder de NMBS en Infrabel.

Hoe verlopen de contacten met de projectcoördinator Tweeperenboom? Zal de NMBS delen van het Kolenspoor verkopen? Tegen welke prijs? Zijn er al geïnteresseerden?

**09.02 Minister François Bellot (Nederlands):** Tot nog toe had de NMBS altijd goede contacten met

**08.01 Wouter Raskin (N-VA):** Les chiffres indiquent une hausse considérable, ces derniers mois, du nombre de migrants qui, en Europe, se dissimulent sous un train de marchandises afin d'entrer sur le territoire de leur pays de destination.

Le phénomène est-il également observé en Belgique? Combien de migrants ont-ils été interceptés sur notre territoire au cours des douze derniers mois? L'entreprise de transport Lineas, dont la SNCB est actionnaire, a-t-elle élaboré une procédure prescrivant aux membres de son personnel comment gérer de telles situations?

**08.02 François Bellot, ministre (en néerlandais):** En tant qu'entreprise privée, Lineas n'est pas obligée de répondre aux questions parlementaires. De plus, elle n'est que l'un des opérateurs du réseau de transport de marchandises. Il serait, du reste, plus judicieux d'adresser cette question au ministre de l'Intérieur, mieux placé pour fournir un état des lieux global de la situation.

Lineas n'a été confronté à ce phénomène qu'à une seule reprise. L'entreprise prend toutes les mesures de sécurité possibles pour éviter, autant que faire se peut, ces incidents. Chaque train fait l'objet d'un contrôle approfondi avant, pendant et après chaque trajet. En cas d'incident, tant Infrabel que les autorités locales sont avertis. Lineas est davantage la cible de vols et de tentatives de vols. Des mesures de prévention telles que le placement de barres antivol et l'organisation d'une surveillance sont en vigueur dans la gare de formation de Milan.

*L'incident est clos.*

**09 Question de M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la vente du Chemin de fer de la mine" (n° 20107)**

**09.01 Wouter Raskin (N-VA):** Le plan stratégique du "Kolenspoor", subventionné par le gouvernement flamand, impose la collaboration avec différents partenaires dont la SNCB et Infrabel pour la réalisation de projets.

Comment se passent les contacts avec le coordinateur de projet Tweeperenboom? La SNCB vendra-t-elle des parties du "Kolenspoor"? À quel prix le fera-t-elle? Des acheteurs ont-ils déjà manifesté de l'intérêt?

**09.02 François Bellot, ministre (en néerlandais):** Jusqu'à présent la SNCB entretenait toujours de

de diverse stakeholders. De NMBS zal het deel van het Kolenspoor dat ze niet meer gebruikt, gelegen tussen As, Genk, Maaseik en Maasmechelen, in de loop van de volgende maanden verkopen. De verkoopprijs zal gebaseerd zijn op de ingediende offertes. Er is zeker belangstelling voor.

*Het incident is gesloten.*

**10** **Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de Mercurius-databank" (nr. 20059)**

**10.01** **Jef Van den Bergh** (CD&V): Het is de bedoeling om van de Mercuriusdatabank, die de identiteitsgegevens van het Rijksregister, de rijexamenresultaten en gegevens van buitenlandse rijbewijzen bevat, een realtime databank te maken waarin meteen alle gegevens over vervallenverklaringen, onmiddellijke intrekkingen en tijdelijke rijverboden kunnen worden opgezocht.

De testfase van deze toepassing ging op 1 januari 2017 van start. Is ze ondertussen al afgelopen? Kunnen gemeenten, politie en Justitie vandaag alle informatie over het statuut van het rijbewijs in realtime raadplegen? Zijn er wetswijzigingen nodig om dit alsnog mogelijk te maken?

**10.02** **Minister François Bellot** (*Nederlands*): De link tussen Mercurius en het datasysteem van de FOD Justitie is gelegd. Sinds juli 2017 kunnen alle gemeenten een nieuw overzichtsscherm raadplegen waarop alle gegevens staan over het verval van het recht tot sturen en de onmiddellijke intrekking. Er is geen testfase, maar we vragen de gemeenten wel om eventuele problemen te melden. De werking wordt opgevolgd door een werkgroep van de FOD Justitie en de politiediensten.

Voor de FOD Mobiliteit is dit project afgerond. Het ging om een louter operationeel project waarvoor er geen wetsaanpassing nodig was.

**10.03** **Jef Van den Bergh** (CD&V): Het is goed dat de realtime databank vandaag operationeel is, maar het is jammer dat we geen beeld krijgen van het gebruik ervan door politie en Justitie. De meerwaarde ligt er immers in dat de politie de databank kan raadplegen wanneer ze iemand

bons contacts avec les différents intervenants. La SNCB vendra au cours des prochains mois le segment de la ligne "Kolenspoor" qu'elle n'utilise plus, lequel est situé entre As, Genk, Maaseik et Maasmechelen. Le prix de vente sera déterminé en fonction des offres introduites. Le projet suscite indéniablement de l'intérêt.

*L'incident est clos.*

**10** **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 "la banque de données Mercurius" (n° 20059)**

**10.01** **Jef Van den Bergh** (CD&V): La banque de données Mercurius, laquelle renferme les données relatives à l'identité du Registre national, les résultats des examens du permis de conduire et les données concernant des permis de conduire étrangers, est appelée à devenir une banque de données en temps réel, où toutes les données concernant les déclarations de déchéance du droit de conduire, les retraits immédiats et provisoires du permis de conduire pourront être immédiatement consultées.

Les tests de l'application précitée ont débuté le 1<sup>er</sup> janvier 2017. Les essais sont-ils déjà terminés? Les communes, la police et la Justice peuvent-elles, dès à présent, consulter en temps réel les différentes information relatives au statut du permis de conduire? Faudra-t-il adapter la législation pour atteindre cet objectif?

**10.02** **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): Mercurius et la banque de données du SPF Justice sont à présent connectées. Depuis juillet 2017, toutes les communes peuvent consulter un nouvel écran synoptique présentant l'ensemble des informations concernant les déchéances du droit de conduire et les retraits immédiats. Il n'est pas prévu de phase test mais nous demandons aux communes de signaler d'éventuels problèmes. Un groupe de travail du SPF Justice et les services de police évaluent le fonctionnement de ce projet.

Pour le SPF Mobilité, ce dossier est clôturé. Il s'agissait d'un projet purement opérationnel ne nécessitant pas une adaptation législative.

**10.03** **Jef Van den Bergh** (CD&V): Je me réjouis que la banque de données en temps réel soit aujourd'hui opérationnelle tout en regrettant que nous ne puissions pas nous faire une idée de son utilisation par la police et la Justice. La plus-value de ce projet est en effet la possibilité, pour la police,

staande houdt. Ik zal aan de bevoegde ministers vragen of een en ander vlot verloopt.

*Het incident is gesloten.*

**11** **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de privatisering van de NMBS-Groep" (nr. 20133)
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de uitspraken van de heer Van Overtveldt, minister van Financiën, over de privatisering van de NMBS" (nr. 20280)
- de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de oproep van de minister van Financiën om de NMBS te privatiseren" (nr. 20919)

**11.01** **Isabelle Poncelet** (cdH): Na de verklaringen van de minister van Financiën in *L'Echo* over een mogelijke privatisering van de NMBS heeft de eerste minister gepreciseerd dat een dergelijke privatisering niet aan de orde is, maar dat een werkgroep zich zou buigen over de overheidsparticipaties in het kader van een dynamisch beheer.

Wat is uw standpunt over een eventuele privatisering van de NMBS-Groep? Wanneer zal de werkgroep bijeenkomen?

**11.02** **David Geerts** (sp.a): Minister van Financiën Van Overtveldt liet onlangs een ballonnetje op over de privatisering van de NMBS en andere overheidsparticipaties. Ook al werd hij onmiddellijk teruggefloten door de premier, toch kunnen dergelijke uitspraken gevolgen hebben voor het sociale klimaat.

Wat is het officiële standpunt van de regering? Zijn er al effectief stappen ondernomen om een privatisering te onderzoeken?

**11.03** **Marco Van Hees** (PTB-GO!): Verscheidene van uw collega's hebben gewag gemaakt van een privatisering van de NMBS. De eerste minister preciseerde dat dit voor de regering geen prioriteit is, en dat de NMBS niet volledig geprivatiseerd zal worden, maar bevestigt dat een werkgroep de mogelijke verkoop van overheidsparticipaties zal

de consulter la banque de données lors d'une arrestation. Je demanderai aux ministres compétents si ce projet se déroule sans encombre.

*L'incident est clos.*

**11** **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 "la privatisation du Groupe SNCB" (n° 20133)
- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les propos de M. Van Overtveldt, ministre des Finances, concernant la privatisation de la SNCB" (n° 20280)
- M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le plaidoyer du ministre des Finances en faveur de la privatisation de la SNCB" (n° 20919)

**11.01** **Isabelle Poncelet** (cdH): Les propos du ministre des Finances, dans *L'Echo*, concernant la possibilité d'une privatisation de la SNCB ont poussé le premier ministre à préciser qu'une telle privatisation n'était pas l'ordre du jour mais qu'un groupe de travail se pencherait sur les participations publiques dans le cadre d'une "gestion dynamique".

Quelle est votre position quant à une éventuelle privatisation du Groupe SNCB? Quand se réunira le groupe de travail?

**11.02** **David Geerts** (sp.a): Le ministre des Finances M. Van Overtveldt a récemment lancé un ballon d'essai au sujet de la privatisation de la SNCB et d'autres participations publiques. Bien que le premier ministre l'ait immédiatement rappelé à l'ordre, le fait qu'il ait tenu de tels propos peut avoir des conséquences pour le climat social.

Quelle est la position officielle du gouvernement à cet égard? Des démarches ont-elles déjà effectivement été entreprises en vue d'examiner l'éventualité d'une privatisation?

**11.03** **Marco Van Hees** (PTB-GO!): Plusieurs de vos collègues du gouvernement ont évoqué une privatisation de la SNCB. Le premier ministre précise que ce n'est pas une priorité du gouvernement et que la SNCB ne sera pas privatisée complètement, mais confirme qu'un groupe de travail analysera les possibilités de vente



analyseren.

Bevestigt u dat de regering een mogelijke – zelfs gedeeltelijke – privatisering onderzoekt? Is de werkgroep al actief? Denkt u dat een privatisering een degelijke piste is?

**11.04** Minister **François Bellot** (*Frans*): Na de verschillende verklaringen die op 25 augustus 2017 in de pers werden afgelegd hebben de eerste minister en ikzelf die informatie tegengesproken.

De regering evalueert, overeenkomstig het regeerakkoord, de activiteiten van de dochterondernemingen van de NMBS en Infrabel in het licht van de opdrachten van beide bedrijven, en de wijze waarop ze indien nodig kunnen worden afgebouwd. Er zijn geen plannen voor een privatisering van de NMBS of Infrabel.

(*Nederlands*) Een privatisering van de NMBS – zelfs maar gedeeltelijk – is niet aan de orde.

**11.05** **Marco Van Hees** (PTB-GO!): Ook een gedeeltelijke privatisering niet?

**11.06** Minister **François Bellot** (*Frans*): Noch een volledige, noch een gedeeltelijke privatisering.

Zo een project is geen haalbare kaart voor de Belgische spoorwegen. We willen de NMBS omvormen tot een bestendige en efficiënte onderneming.

(*Nederlands*) Ik zal worden betrokken bij de groep die zich binnen de federale regering zal buigen over het verminderen van de staatsschuld en de overheidsparticipaties. De regering zal zich houden aan het regeerakkoord, waarin staat dat alle participaties van de NMBS in haar dochterondernemingen onder de loep zullen genomen worden en dat enkel de participaties behouden zullen worden die een verband hebben met de kernfuncties van de NMBS.

(*Frans*) In dat kader heeft het bedrijf CMI onlangs de activiteiten van de gewezen NMBS-dochter Transurb overgenomen.

**11.07** **Isabelle Poncelet** (cdH): Wij willen dat de NMBS en Infrabel in overheidshanden blijven.

**11.08** **David Geerts** (sp.a): Een eventuele privatisering van de NMBS zal de overheid nog meer geld kosten. Dergelijke uitspraken zou een minister dan ook beter niet doen.

de participations publiques.

Confirmez-vous que le gouvernement étudie la possibilité d'une privatisation, même partielle? Le groupe de travail est-il déjà actif? Estimez-vous qu'une privatisation constitue une piste valable?

**11.04** **François Bellot**, ministre (*en français*): Suite aux diverses déclarations faites dans la presse ce 25 août 2017, le premier ministre et moi-même avons démenti cette information.

Le gouvernement évalue les activités exercées par les filiales de la SNCB et d'Infrabel au regard des missions des sociétés, conformément à l'accord de majorité, et la façon dont, si nécessaire, elles peuvent être réduites. Il n'est pas question de privatiser la SNCB ni Infrabel.

(*En néerlandais*) Une privatisation de la SNCB, même partielle, n'est pas à l'ordre du jour.

**11.05** **Marco Van Hees** (PTB-GO!): Et partiellement?

**11.06** **François Bellot**, ministre (*en français*): Ni partiellement ni totalement.

Un tel projet n'est pas envisageable dans le cas du rail belge. Nous préparons une SNCB pérenne et efficace.

(*En néerlandais*) Je serai associé au groupe qui, au sein du gouvernement fédéral, étudiera le problème de la réduction de la dette de l'État et des participations publiques. Le gouvernement respectera l'accord de gouvernement, lequel stipule que toutes les participations de la SNCB dans ses filiales seront analysées et que seules les participations ayant un lien avec le cœur de métier de l'entreprise ferroviaire seront conservées.

(*En français*) Dans ce cadre, l'entreprise CMI a récemment repris les activités de l'ex-filiale Transurb.

**11.07** **Isabelle Poncelet** (cdH): Nous souhaitons que la SNCB et Infrabel restent des sociétés publiques.

**11.08** **David Geerts** (sp.a): Une privatisation éventuelle de la SNCB coûtera encore plus d'argent au gouvernement. Un ministre devrait donc s'abstenir de tels propos.

*Het incident is gesloten.*

**12** **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het beperken van de openingstijden van stationsloketten" (nr. 20182)
- mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de sluiting van 33 loketten" (nr. 20196)
- mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de automaten van de NMBS" (nr. 20242)
- de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de gedeeltelijke sluiting van 33 loketten op 2 oktober 2017" (nr. 20489)
- mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de opening van het loket in het station Libramont in het weekend" (nr. 20674)
- mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de kortere openingsuren van het loket van het station Tubeke" (nr. 20878)
- mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de automaten van de NMBS" (nr. 20879)
- de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het sluiten van 33 loketten in de middag en het weekend" (nr. 20923)

**12.01** **Isabelle Poncelet** (cdH): De NMBS heeft aangekondigd dat de loketten in 33 stations vanaf 2 oktober minder vaak open zullen zijn. De reizigers zouden steeds vaker voor de automaten en de digitale verkoopkanalen opteren.

De beperking van de openingstijden van de loketten zal de kwaliteit van de dienstverlening aan het publiek niet ten goede komen. De NMBS moet alle gebruikers een goede dienstverlening aanbieden en het aanbod in de landelijke gebieden vrijwaren. Een dergelijke beperking dreigt bepaalde lijnen minder aantrekkelijk te maken, waardoor het aantal

*L'incident est clos.*

**12** **Questions jointes de**

- Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'ouverture réduite de guichets de gare" (n° 20182)
- Mme Isabelle Poncelet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la fermeture de 33 guichets" (n° 20196)
- Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les automates de la SNCB" (n° 20242)
- M. Marcel Cheron au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la fermeture partielle de 33 guichets au 2 octobre 2017" (n° 20489)
- Mme Isabelle Poncelet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'ouverture du guichet en gare de Libramont durant le week-end" (n° 20674)
- Mme Karine Lalieux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la restriction des heures d'ouverture du guichet de la gare de Tubize" (n° 20878)
- Mme Karine Lalieux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les automates de la SNCB" (n° 20879)
- M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la fermeture de 33 guichets l'après-midi et le week-end" (n° 20923)

**12.01** **Isabelle Poncelet** (cdH): La SNCB a annoncé qu'à partir du 2 octobre, les heures d'ouverture des guichets de 33 gares seront réduites. Les voyageurs opéreraient de plus en plus pour les automates et les canaux de vente numériques.

La réduction des heures d'ouverture des guichets aura un impact négatif sur la qualité du service offert au public. Le rôle de la SNCB est d'offrir un service de qualité à tous les utilisateurs en préservant le transport rural. Une telle réduction risque de diminuer l'attractivité de certaines lignes, donc d'entraîner leur remise en question. La

reizigers zal dalen en het behoud van die lijnen ter discussie zal worden gesteld. De sluiting van minder gebruikte loketten speelt in het voordeel van het IC-verkeer. Dit brengt opnieuw een zware slag toe aan de mobiliteit op het platteland.

Welke stations worden er door die maatregel getroffen? Worden de loketten enkel tijdens het weekend gesloten of ook 's namiddags op weekdagen? Hoe staat u tegenover die sluitingen? Wat blijft er over van het begrip openbare dienstverlening?

Sinds gisteren is het loket van het station Libramont 's zaterdags enkel open tussen 8.15 uur en 15.40 uur en 's zondags tussen 11.15 uur en 18.40 uur. Er werd onlangs fors in dat station geïnvesteerd, en het lijkt dan ook onbegrijpelijk dat de dienstverlening wordt beperkt. Dagelijks stappen er tal van reizigers in dat station op of af, ook in het weekend. Het is onzinnig de loketten 's zondags om 18.40 uur te sluiten terwijl veel studenten dan nog niet naar hun kot zijn vertrokken.

Wat zijn de objectieve redenen voor die wijziging? Kunt u uw besluit herroepen?

**12.02** Minister **François Bellot** (*Frans*): Reizigers kiezen er steeds vaker voor hun tickets aan een automaat of online te kopen. De jongste jaren kwamen er erg veel automaten bij, waardoor de verkoop aan de loketten steeds meer afneemt. De NMBS heeft eveneens rekening gehouden met de natuurlijke evolutie van het personeelsbestand ten gevolge van de pensioneringen. Daarom heeft de maatschappij besloten de openingstijden van de loketten in 33 stations vanaf 2 oktober 2017 aan te passen, voornamelijk voor de namiddagen en de weekends. De NMBS heeft daarover de afgelopen jaren meermaals gecommuniceerd.

Dankzij die maatregel kunnen de middelen worden ingezet waar ze de reizigers ten goede komen. De NMBS heeft geen plannen om voor 2020 nog meer loketten volledig te sluiten. U vindt de details met betrekking tot de gewijzigde openingsuren in de bijlage terug.

U zult zien dat er ook wijzigingen zijn in het station Rochefort-Jemelle. Ik heb dus geen voorkeursbehandeling gekregen.

Aan de automaten kan men met een bankkaart betalen en tot 35 euro – dat is het maximumbedrag van een eersteklasseticket enkele reis – ook cash met muntstukken. Bankbiljetten worden om veiligheidsredenen niet aanvaard. In juli 2017 bedroeg de gemiddelde beschikbaarheid van de

suppression de guichets moins fréquentés privilégie le transport de grandes villes à grandes villes. C'est un nouveau coup dur pour la mobilité dans les zones rurales.

Quelles gares sont-elles concernées? S'agit-il de fermetures uniquement le week-end ou également l'après-midi en semaine? Quelle est votre position face à ces fermetures? Que devient la notion de service public?

Par ailleurs, depuis hier, le guichet de la gare de Libramont n'est plus ouvert le samedi que de 8 h 15 à 15 h 40 et le dimanche de 11 h 15 à 18 h 40. Alors que de nombreux investissements viennent d'y être réalisés, une réduction de l'offre de services semble incompréhensible. De nombreux voyageurs empruntent cette gare chaque jour, week-end compris. Fermer à 18 h 40 le dimanche alors que de nombreux étudiants ne sont pas encore repartis vers leurs kots est un non-sens.

Quels sont les raisons objectives de cette modification? Votre décision est-elle révocable?

**12.02** **François Bellot**, ministre (*en français*): Les voyageurs optent de plus en plus pour les automates et les canaux numériques de vente de billets. Le parc d'automates a été fortement élargi ces dernières années, entraînant une diminution continue des ventes aux guichets. La SNCB a également tenu compte de l'évolution naturelle de l'effectif avec les départs à la retraite. Ainsi, elle a décidé d'adapter les horaires des guichets dans 33 gares dès le 2 octobre 2017, essentiellement l'après-midi et le week-end. La SNCB a communiqué à ce sujet à de nombreuses reprises ces dernières années.

Cette mesure permettra d'affecter les moyens là où ils sont utiles pour les clients. La SNCB ne prévoit plus de fermetures totales de guichets avant 2020. Le détail des horaires de guichets sera annexé.

La gare de Jemelle étant concernée, je n'ai bénéficié d'aucune faveur clientéliste.

Via les automates, on peut payer par carte bancaire et, jusqu'à 35 euros, tarif maximum d'un aller simple en 1<sup>ère</sup> classe, par monnaie. Les billets ne sont pas acceptés par sécurité. En juillet 2017, la disponibilité moyenne des automates était de 98,7 %.

automaten 98,7%.

Wanneer er na de betaling een defect optreedt, kan de reiziger met het kasticket een klacht indienen aan elk loket en kan hij in elk geval terecht bij de klantendienst via een formulier dat in de stations en op de website van de NMBS ter beschikking is. Wanneer de klant zich vergist, kan hij zich kosteloos laten terugbetalen aan een loket tot de vooravond van zijn reis. Wanneer het foute ticket de dag zelf van de reis wordt aangekocht, kan hij het binnen de 30 minuten laten terugbetalen aan een loket. De NMBS heeft een procedure ontwikkeld waardoor de stationshallen en de bijbehorende uitrusting toegankelijk zijn.

Mevrouw Poncelet, ik bezorg u de lijst met de sluitingsuren van de loketten, geklasseerd op basis van het ogenblik waarop ze dicht zijn.

**12.03 Isabelle Poncelet** (cdH): De NMBS gaat met haar tijd mee. De ticketautomaten mogen dan een oplossing zijn voor het sluiten van de loketten, oudere mensen hebben soms moeilijkheden om ze te gebruiken. We hadden daarom graag gehoord dat u de ouderen tegemoet zult komen.

Als een reiziger een vergissing maakt aan de automaat, kan hij zijn foute ticket binnen de dertig minuten terugbetaald krijgen aan een loket. Als het loket gesloten is, kan de reiziger echter geen terugbetaling krijgen. Kan deze terugbetaling ook niet op een later moment gebeuren?

**12.04 Minister François Bellot** (*Frans*): Daarom willen we externe verkooppunten uitbouwen, ook via internet.

Als men op de trein zit, is het moeilijk om snel een fout ticket terugbetaald te krijgen in een ander station. De treinbegeleider kan informatie geven over de procedure.

**12.05 Isabelle Poncelet** (cdH): U hebt de procedure en de bijbehorende flexibiliteit helder uitgelegd, waarvoor dank.

*Het incident is gesloten.*

De **voorzitter**: Vraag nr. 20145 van mevrouw Lalieux wordt uitgesteld. Vraag nr. 20180 van de heer Gilkinet wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

**13 Vraag van de heer Benoît Piedboeuf aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de informatie voor kopers en**

En cas d'erreur d'émission après paiement, le client peut réclamer avec le ticket de caisse au guichet de son choix, et, dans tous les cas, au service clientèle via un formulaire disponible en gare ou sur le site de la SNCB. Lorsque le client se trompe, il peut se faire rembourser sans frais à un guichet, jusqu'à la veille de la date du voyage. Si l'achat a lieu le jour du voyage, le remboursement est possible dans les 30 minutes suivant l'achat, à un guichet. La SNCB a développé une procédure garantissant un accès aux gares et à leurs équipements.

Madame Poncelet, je vous remets la liste des guichets classés selon leurs moments de fermetures.

**12.03 Isabelle Poncelet** (cdH): La SNCB se modernise. Même si l'automate est une solution à la fermeture de guichet, certaines personnes âgées ne parviennent pas à s'en servir et nous aurions aimé l'annonce d'une aide à leur endroit.

Pour le remboursement à obtenir au guichet dans les trente minutes, s'il est fermé, les intéressés ne peuvent être remboursés. Ne pourrait-on exécuter l'opération ultérieurement?

**12.04 François Bellot**, ministre (*en français*): Aussi souhaitons-nous développer des modes de vente externes, avec internet.

Quand on est dans le train, il est difficile de se faire rembourser rapidement un mauvais ticket dans une autre gare. L'accompagnateur peut informer de la procédure.

**12.05 Isabelle Poncelet** (cdH): Je vous remercie de la souplesse que vous avez bien expliquée.

*L'incident est clos.*

La **présidente**: La question n° 20145 de Mme Lalieux est reportée. La question n° 20180 de M. Gilkinet est transformée en question écrite.

**13 Question de M. Benoît Piedboeuf au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'information donnée aux vendeurs et acheteurs**

**verkopers van drones betreffende de in het koninklijk besluit van 10 april 2016 vastgelegde gebruiksregels" (nr. 20203)**

**13.01** **Benoît Piedboeuf** (MR): Heel veel kopers van drones denken dat ze hun drone naar goeddunken kunnen gebruiken. Het koninklijk besluit van 10 april 2016 voorziet echter in voorwaarden voor het gebruik ervan.

Worden verkopers en kopers ingelicht over die regels?

Kan de verkoper aansprakelijk worden gesteld voor het ongepaste gebruik van een drone door een koper? Indien dat niet zo is, kan u dan in het kader van de lopende herziening van het koninklijk besluit een hoofdstuk inlassen over voorlichting inzake verantwoordelijkheden?

Ik beoog inderdaad de openbare veiligheid en de bescherming van het beroep van dronepiloot, dat te lijden heeft onder de verwarring tussen het gebruik van een drone voor vrijetijdsactiviteiten en het professionele gebruik ervan.

**13.02** Minister **François Bellot** (*Frans*): Er is geen enkele wettelijke basis om de verkopers ertoe te verplichten de kopers in te lichten over de bestaande wetgeving.

De volgende Europese verordening over drones, die gepland is voor 2020, zal voorzien in de plicht voor de fabrikanten om informatie over de algemene gebruiksregels aan de verpakking toe te voegen. De FOD Economie zal de toepassing ervan moeten controleren.

De FOD Mobiliteit en Vervoer deelt voorlichtingsmateriaal uit aan de gebruikersverenigingen die het vragen en de gegevens staan ook op zijn website. In 2016 werd er een sensibiliseringscampagne georganiseerd met de FOD Economie en de sector.

Aangezien heel veel gebruikers hun drone via het internet in het buitenland kopen, is het moeilijk om na te gaan of ze over de geldende regels beschikken. Daarom blijft goede algemene communicatie primordiaal.

*Het incident is gesloten.*

**14** **Samengevoegde vragen van**  
- de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de uitbreiding van het aantal

**de drones quant aux règles d'utilisation fixées par l'arrêté royal du 10 avril 2016" (n° 20203)**

**13.01** **Benoît Piedboeuf** (MR): Nombre d'acheteurs de drones pensent pouvoir les utiliser comme bon leur semble. Or l'arrêté royal du 10 avril 2016 pose des conditions à leur usage.

Une information sur ces règles est-elle donnée aux vendeurs et aux acheteurs?

Le vendeur peut-il être responsable d'un usage indu d'un drone par un acheteur? Si non, lors de la révision en cours de l'arrêté, pouvez-vous réserver un chapitre à l'information responsabilisante?

Je veille en effet à la sécurité publique et à la protection de la profession de télé-pilote, qui souffre de l'amalgame entre usage amateur et professionnel du drone.

**13.02** **François Bellot**, ministre (*en français*): Il n'existe pas de base légale pour contraindre les vendeurs à informer les acheteurs de la législation existante.

Dans le prochain règlement européen "Drones" prévu pour 2020, on envisage d'obliger les fabricants à inclure, dans l'emballage, une information sur les principales règles d'utilisation. Il reviendra au SPF Économie d'en vérifier l'application.

Le SPF Mobiliteit et Transports distribue du matériel d'information aux associations d'utilisateurs qui le demandent et les données sont accessibles sur son site web. Une campagne de sensibilisation a été organisée en 2016 avec le SPF Économie et le secteur.

De nombreux utilisateurs achetant leur drone via internet, à l'étranger, il est difficile de s'assurer qu'ils disposent des règles en vigueur. Une bonne communication globale reste donc primordiale.

*L'incident est clos.*

**14** **Questions jointes de**  
- M. Wouter Raskin au ministre de la Mobiliteit, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'augmentation du nombre de points d'arrêt ferroviaires dans le

**treinhaltes in Limburg" (nr. 20241)**

- de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de verwachte reizigersaantallen bij de heropening van de stopplaats in Chaudfontaine" (nr. 20507)

**14.01 Wouter Raskin (N-VA):** In het nieuwe vervoersplan van de NMBS zal het treinaanbod in ons land met iets meer dan 5% toenemen. Klopt het dat er nieuwe haltes komen in Limburg?

In Luik komen er alvast drie nieuwe haltes. Op mijn eerdere vraag naar hoeveel reizigers die zouden gebruiken, antwoordde de minister dat de NMBS reizigerstellingen voortaan als interne gegevens voor operationele doeleinden beschouwt. Maar op een persconferentie in Chaudfontaine zou de minister op 11 september toch gezegd hebben dat er naar verwachting dagelijks 3.115 reizigers de trein zouden nemen in het station van Chaudfontaine.

Klopt die informatie? Waarom werden de cijfers daar wél vrijgegeven? Waarop is dat cijfer gebaseerd? Hoe worden de investeringen in de drie nieuwe haltes gemotiveerd?

**14.02 Minister François Bellot (Nederlands):** De opening van de stopplaatsen in Seraing Ougrée en Chaudfontaine sluit volledig aan op het regeerakkoord. De regering gebruikt de grootte van de steden en gemeenten als criterium.

Alle studies betreffende vraag en aanbod in de Luikse agglomeratie werden uitgevoerd in het kader van de studies rond ANGELIC. De NMBS zal het treinaanbod in Antwerpen en Luik dit jaar verder uitbreiden.

De aanleg van de stopplaatsen in Seraing, Ougrée en Chaudfontaine wordt gefinancierd met het bijkomende miljard voor spoorinvesteringen, bestemd voor de prioriteiten van het Waals Gewest.

Vlaanderen heeft ook een voorstel gekregen om met dat miljard elf Vlaamse prioriteiten te bekostigen. Limburg wordt daarbij niet vergeten. Denk aan de elektrificatie van lijn 15 tussen Zonhoven en Balen, de heropening van lijn 18 tussen Hasselt en Neerpelt, de elektrificatie van lijn 19 tussen Neerpelt en Hamont en het station van

**Limbourg" (n° 20241)**

- M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le nombre attendu de voyageurs à la réouverture de l'arrêt ferroviaire de Chaudfontaine" (n° 20507)

**14.01 Wouter Raskin (N-VA):** Le nouveau plan de transport de la SNCB augmentera l'offre ferroviaire dans notre pays d'un peu plus de 5 %. Est-il exact que de nouveaux arrêts sont prévus dans le Limbourg?

Trois nouveaux arrêts en tout cas sont déjà prévus à Liège. Le ministre a répondu à ma précédente question sur le nombre de voyageurs qui descendraient à ces arrêts que la SNCB considérait désormais les comptages de voyageurs comme des données internes à visée opérationnelle. Mais lors d'une conférence de presse le 11 septembre à Chaudfontaine, le ministre aurait tout de même déclaré que, selon les estimations, 3 115 voyageurs prendraient le train quotidiennement à la gare de Chaudfontaine.

Cette information est-elle exacte? Pourquoi les chiffres ont-ils, en cette occasion particulière, été communiqués? Sur quoi se base ce chiffre? Comment motive-t-on les investissements aux trois nouveaux arrêts?

**14.02 François Bellot, ministre (en néerlandais):** L'ouverture des points d'arrêt à Seraing, Ougrée et Chaudfontaine est parfaitement conforme aux termes de l'accord de gouvernement. Le critère appliqué par le gouvernement dans ce domaine est la taille des villes et des communes.

Les différentes études concernant l'offre et la demande dans l'agglomération liégeoise ont été exécutées dans le cadre des études relatives au projet ANGELIC. La SNCB étoffera, cette année encore, l'offre de trains à Anvers et à Liège.

L'aménagement des points d'arrêt à Seraing, Ougrée et Chaudfontaine sera financé grâce au milliard d'euros supplémentaire dévolu aux investissements ferroviaires pour la réalisation des priorités définies par la Région wallonne.

La Flandre a également reçu une proposition tendant à affecter ce milliard d'euros au financement de onze priorités flamandes. Le Limbourg n'est pas oublié à cet égard. Je songe à l'électrification de la ligne 15 entre Zonhoven et Balen, à la réouverture de la ligne 18 entre Hasselt et Neerpelt, à l'électrification de la ligne 19 entre

Hasselt.

Het blijft natuurlijk een evenwichtsoefening die pas afgerond zal zijn als alle voorstellen het akkoord van de federale en de regionale regeringen hebben gekregen.

Ik stel wel vast dat er bij sommigen meer aandacht gaat naar wat in de Franstalige pers staat dan naar informatie die mijn Vlaamse collega-minister had kunnen verstrekken.

**14.03 Wouter Raskin (N-VA):** Ik heb geen antwoord gekregen op mijn vraag over de heropening van een aantal haltes en op mijn vraag waarom het cijfer van 3.115 reizigers niet in het Parlement kon meegedeeld worden, maar wel op een persconferentie in Chaudfontaine.

**14.04 Minister François Bellot (Nederlands):** Het gaat om een investering van 2,4 miljoen euro voor zo'n 3.100 reizigers in drie stations in het Luikse.

Ik zal voor een volgende vergadering een aantal gegevens verzamelen over de verhouding op andere lijnen tussen investeringen en het aantal reizigers.

*Het incident is gesloten.*

De **voorzitter**: De vragen nrs. 20269 en 20270 van de heer Flahaux en 20243 van mevrouw Grovonius, evenals de samengevoegde vragen nrs. 20244 van mevrouw Grovonius, 20371 van de heer Geerts, 20753 van de heer Gilkinet en 20877 van mevrouw Lalieux worden uitgesteld. De vraag nr. 20258 van mevrouw Inez De Coninck wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

**15 Samengevoegde vragen van**  
 - mevrouw Karin Temmerman aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de ingebruikname van spoorlijn 204 voor reizigersvervoer" (nr. 20286)  
 - de heer Veli Yüksel aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "spoorlijn 204" (nr. 20525)  
 - de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "spoorlijn 204" (nr. 20920)

**15.01 Veli Yüksel (CD&V):** De haven van Gent is moeilijk bereikbaar met het openbaar vervoer. Dat probleem kan worden aangepakt door de

Neerpelt et Hamont et à la gare de Hasselt.

Il s'agit évidemment d'un exercice d'équilibre qui ne se sera terminé que lorsque toutes les propositions auront obtenu l'accord des gouvernements fédéral et régionaux.

Je constate toutefois que certains sont plus attentifs au contenu de la presse francophone qu'aux informations que mon homologue flamand avait fournies.

**14.03 Wouter Raskin (N-VA):** Je n'ai pas obtenu de réponse à ma question sur la remise en service d'une série d'arrêts ni à ma question de savoir pourquoi le chiffre de 3 115 voyageurs n'a pu être communiqué au Parlement mais bien lors d'une conférence de presse à Chaudfontaine.

**14.04 François Bellot, ministre (en néerlandais):** Il s'agit d'un investissement de 2,4 millions d'euros correspondant à quelque 3 100 voyageurs dans trois gares dans la région de Liège.

Je recueillerai d'ici la prochaine réunion une série de données concernant le rapport entre les investissements et le nombre de voyageurs sur d'autres lignes.

*L'incident est clos.*

La **présidente**: Les questions n<sup>os</sup> 20269 et 20270 de M. Flahaux et 20243 de Mme Grovonius, ainsi que les questions jointes n<sup>os</sup> 20244 de Mme Grovonius, 20371 de M. Geerts, 20753 de M. Gilkinet et 20877 de Mme Lalieux sont reportées. La question n<sup>o</sup> 20258 de Mme Inez De Coninck est transformée en question écrite.

**15 Questions jointes de**  
 - Mme Karin Temmerman 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 ferroviaire 204 pour le transport de voyageurs" (n<sup>o</sup> 20286)  
 - M. Veli Yüksel au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la ligne ferroviaire 204" (n<sup>o</sup> 20525)  
 - M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la ligne ferroviaire 204" (n<sup>o</sup> 20920)

**15.01 Veli Yüksel (CD&V):** Le port de Gand est difficilement joignable par les transports en commun. La remise en service de la ligne

reactivering van spoorlijn 204 voor het reizigersvervoer naar Zelzate. Vlaanderen gaf deze heropening in 2013 op als een prioritair project. Een studie uit 2009 raamde de exploitatiekosten op 16 miljoen euro.

Plant de minister een nieuwe behoefteanalyse over spoorlijn 204? Maakt de reactivering deel uit van het ondernemingsplan 2017-2020 van Infrabel? Zijn er nieuwe fiches ingediend bij de investeringscel? Hoeveel zou er moeten geïnvesteerd worden? Wat is de visie van de minister, van Infrabel en van de NMBS op de reactivering van lijn 204?

**15.02 Marco Van Hees (PTB-GO!):** Op 8 juli heeft het Havenbedrijf Gent een studie uitgevoerd over de verbetering van de spoorinfrastructuur in de haven van Gent en Zeeland Seaports. Het reizigersvervoer tussen Gent en Zelzate zou daarbij een belangrijke piste zijn. De bestaande lijn wordt enkel voor het goederenvervoer gebruikt en dus zouden er haltes moeten worden aangelegd. Via deze lijn zouden de 60.000 werknemers in de Gentse havenzone de files kunnen vermijden. In 2016 heeft Infrabel laten weten dat er door de besparingen van de federale regering niet geïnvesteerd kon worden in dit project, dat de laagste prioriteit heeft gekregen.

Wat is volgens de ramingen van Infrabel en de NMBS het potentiële aantal reizigers? Werden er ramingen gemaakt van de investeringen die nodig zijn voor een spoorverbinding zonder bovenleidingen? Zult u aan Infrabel vragen om rekening te houden met de resultaten van het onderzoek van het Havenbedrijf Gent en van de Europese Commissie?

**15.03 Minister François Bellot (Nederlands):** De ingebruikname van lijn 204 is een van de elf Vlaamse spoorprioriteiten. Volgens de Vlaamse fiche die bij de investeringscel is ingediend, is er nood aan het opdrijven van de snelheid van 40 tot 80 km per uur, de inplanting van vijf stopplaatsen en de uitvoering van spoorwerken zonder elektrificatie.

Omdat er nog geen definitieve overeenkomst is met het Vlaamse Gewest over de aanwending van het extra bedrag van 1 miljard boven op de bestaande middelen voor het meerjarenplan, is het te vroeg om al plannen te maken voor de activering van lijn 204.

De meest recente studie over de invoering van een gewestelijk expresnet voor Gent ging enkel uit van de bestaande reizigersinfrastructuur. Later dit jaar

ferroviaire 204 pour le transport de passagers vers Zelzate pourrait résoudre ce problème. La Flandre avait désigné cette remise en service comme un projet prioritaire. Une étude effectuée en 2009 avait estimé les coûts d'exploitation à 16 millions d'euros.

Le ministre prévoit-il une nouvelle analyse des besoins pour la ligne 204? La remise en service est-elle prévue dans le plan d'entreprise 2017-2020 d'Infrabel? De nouvelles fiches ont-elles été présentées à la cellule d'investissement? Quels montants devraient-ils être investis? Quel sont les points de vue du ministre, d'Infrabel et de la SNCB concernant la remise en service de la ligne 204?

**15.02 Marco Van Hees (PTB-GO!):** Le 8 juillet, Havenbedrijf Gent a lancé une étude sur l'amélioration de l'infrastructure ferroviaire dans le port de Gand et le Zeeland Seaports. Le transport de passagers entre Gand et Zelzate serait une piste centrale. La ligne existante n'étant utilisée que pour le transport de marchandises, il faudrait prévoir des arrêts. Cette ligne permettrait aux 60 000 travailleurs de la zone portuaire de Gand d'éviter les embouteillages. En 2016, Infrabel a communiqué que les économies du gouvernement fédéral ne permettraient pas d'investir dans un tel projet, qui a reçu la priorité la plus basse.

Comment Infrabel et la SNCB évaluent-ils le nombre potentiel de voyageurs? Les investissements nécessaires pour une voie sans caténaires ont-ils été estimés? Allez-vous demander à Infrabel de tenir compte des résultats de l'analyse de Havenbedrijf Gent et de la Commission européenne?

**15.03 François Bellot, ministre (en néerlandais):** La mise en service de la ligne 204 est l'une des onze priorités ferroviaires de la Région flamande. La fiche transmise par le gouvernement flamand à la cellule d'investissement fait état de la nécessité d'augmenter la vitesse de 40 à 80 kilomètres par heure, de créer cinq points d'arrêt et d'exécuter des travaux ferroviaires sans électrification.

La convention définitive réglant l'affectation du milliard d'euros ajouté aux moyens existants dans le cadre du plan pluriannuel n'ayant pas encore été signée avec l'exécutif flamand, il est prématuré, à ce stade, d'élaborer des projets pour la mise en service de la ligne 204.

La dernière étude relative à l'aménagement d'un Réseau Express Régional pour l'agglomération gantoise s'appuyait exclusivement sur



volgt nog een studie over de mobiliteitsstromen van en naar de haven waarin ook rekening wordt gehouden met lijn 204.

**15.04 Veli Yüksel** (CD&V): Vindt de minister zelf, op basis van de informatie die vandaag beschikbaar is, dat lijn 204 moet worden gereactiveerd?

**15.05** Minister **François Bellot** (*Nederlands*): Op technisch niveau is het mogelijk. Op basis van de geplande studie zullen wij het succes van het project kunnen inschatten. Wij moeten nu eenmaal weloverwogen keuzes kunnen maken uit de elf Vlaamse spoorprioriteiten.

De studie start in de komende maanden, maar ik weet niet wanneer de resultaten er zullen zijn.

**15.06 Marco Van Hees** (PTB-GO!): Zal de NMBS de mogelijkheden bestuderen om deze lijn open te stellen voor het reizigersvervoer?

**15.07** Minister **François Bellot** (*Frans*): We bestuderen alle lijnen en objectiveren de investeringen die het grootste reizigerspotentieel zouden opleveren, en we onderhandelen met de Gewesten om prioriteiten te stellen. Uit de studie moet blijken welke behoeften er zijn qua infrastructuur, materieel en aanbod. Op de site van ArcelorMittal wordt er dag en nacht gewerkt. Om het potentieel van de werknemers van dat bedrijf aan te boren, zouden er nachttreinen moeten worden ingelegd.

De NMBS gaat ervan uit dat op nieuwe lijnen de nationale gemiddelde bezettingsgraad binnen twee jaar moet worden bereikt.

**15.08 Marco Van Hees** (PTB-GO!): De NMBS heeft dat project de laagste prioriteit toegekend en baseerde zich daarvoor op geen enkel objectief element. De 60.000 werknemers vertegenwoordigen evenwel een groot potentieel. Ik hoop dat de NMBS dat denkspoor zal bestuderen.

**15.09** Minister **François Bellot** (*Frans*): De keuzes moeten geobjectiveerd worden.

**15.10 Marco Van Hees** (PTB-GO!): Dat is wat ik u vraag!

*Het incident is gesloten.*

**16** Vraag van de heer Daniel Senesael aan de vice-eersteminister en minister van Werk,

l'infrastructure ferroviaire existante. Une nouvelle étude, consacrée cette fois aux flux de mobilité au départ et à destination du port sera encore réalisée cette année et la ligne 204 y sera prise en considération.

**15.04 Veli Yüksel** (CD&V): Le ministre estime-t-il, compte tenu des informations aujourd'hui disponibles, qu'il faille réactiver la ligne 204?

**15.05 François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): Cette réactivation est possible sur le plan technique. L'étude prévue doit permettre d'évaluer les chances de succès du projet. Il nous faut à présent effectuer des choix mûrement réfléchis à partir des onze priorités ferroviaires de la Flandre.

L'étude débutera au cours des prochains mois mais j'ignore à quel moment les résultats seront disponibles.

**15.06 Marco Van Hees** (PTB-GO!): La SNCB va-t-elle étudier cette ligne pour l'ouvrir aux voyageurs?

**15.07 François Bellot**, ministre (*en français*): Nous étudions toutes les lignes en objectivant les investissements qui ont le plus grand potentiel de voyageurs et négocions avec les Régions pour programmer les priorités. L'étude doit préciser les besoins d'infrastructures, de matériel et d'offre. Arcelor travaille nuit et jour. Pour capter le potentiel des travailleurs, il faudrait des trains de nuit.

La SNCB considère que pour ouvrir une nouvelle ligne, le taux de couverture de la moyenne nationale doit être atteint dans les deux ans.

**15.08 Marco Van Hees** (PTB-GO!): La SNCB avait donné la priorité la plus basse à ce projet, sans aucun élément objectif. Le potentiel de 60 000 travailleurs est pourtant important. J'espère que la SNCB étudiera cette piste.

**15.09 François Bellot**, ministre (*en français*): Il faut objectiver les choix.

**15.10 Marco Van Hees** (PTB-GO!): C'est ce que je vous demande!

*L'incident est clos.*

**16** Question de M. Daniel Senesael au vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de

**Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel, over "mogelijk gesjoemel met dieselmotoren door de PSA-groep" (nr. 20285)**

**16.01 Daniel Senesael (PS):** Volgens *Le Monde* verdenkt de Franse administratie de PSA-groep ervan gesjoemeld te hebben met dieselmotoren, zodat ze minder stikstofdioxide (NOx) uitstoten tijdens de homologatietests dan onder normale rijomstandigheden. Er zou een nieuw dieselmotor in de maak kunnen zijn (1,9 miljoen voertuigen), ten koste van de volksgezondheid.

Hebt u hierover contact gehad met de Franse administratie? Hoeveel van die voertuigen werden er in België verkocht? Zult u het overleg op het Europese niveau intensiveren om een einde te maken aan dit soort fraude?

**16.02 Minister François Bellot (Frans):** De homologatie van voertuigen is nu een gewestbevoegdheid. Mijn administratie heeft derhalve geen contact gehad met de Franse administratie in verband met mogelijke frauduleuze praktijken van de PSA-groep, maar ze werkt mee aan het RDE-dossier (*Real Driving Emissions*) van de Europese Commissie, d.z. maatregelen die ertoe strekken de uitstoot van een voertuig te meten via tests op de openbare weg in plaats van in laboratoriumomstandigheden.

Op het Europese niveau vertolk ik de beslissingen van de Gewesten. Tot nu toe heb ik geen contact opgenomen, omdat ik hiervoor niet bevoegd ben. Bij mijn weten hebben de Gewesten hierover geen contact opgenomen met de Franse administratie.

**16.03 Daniel Senesael (PS):** Eén van de aanbevelingen van de commissie-Dieselmotor luidde dat er moet worden op toegezien dat de laboratoriumresultaten zo dicht mogelijk bij de werkelijkheid aansluiten.

*Het incident is gesloten.*

De **voorzitter:** De vragen nrs. 20306 en 20333 van de heer Gilkinet worden omgezet in schriftelijke vragen. Vraag nr. 20308 van de heer Calomne wordt uitgesteld.

**17 Samengevoegde vragen van**

- mevrouw Katrin Jadin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het personeelstekort bij de spoorberoepen" (nr. 20312)
- de heer Marco Van Hees aan de minister van

**L'Économie et des Consommateurs, chargé du Commerce extérieur, sur "les potentielles manipulations des moteurs diesel du groupe PSA" (n° 20285)**

**16.01 Daniel Senesael (PS):** Selon *Le Monde*, l'administration française soupçonne le groupe PSA d'avoir manipulé ses moteurs diesel afin qu'ils émettent moins d'oxyde d'azote (NOx) lors des tests d'homologation qu'en conduite réelle. Il pourrait s'agir d'un nouveau cas de fraude massive (1,9 millions de véhicules) aux dépens de la Santé publique.

Avez-vous eu des contacts avec l'administration française à ce sujet? Combien de véhicules concernés ont-ils été mis en vente en Belgique? Allez-vous intensifier les concertations au niveau européen afin de faire cesser ce type de fraude?

**16.02 François Bellot, ministre (en français):** L'homologation des véhicules a été régionalisée. Mon administration n'a donc pas eu de contacts avec l'administration française concernant de potentielles pratiques frauduleuses du groupe PSA, mais elle participe au dossier RDE (*Real Driving Emissions*) de la Commission européenne, qui permettra de mesurer les émissions d'un véhicule via des essais sur la voie publique plutôt qu'en laboratoire.

Au niveau européen, je porte les décisions prises par les Régions. À ce jour, je n'ai pas pris de contacts puisque ce n'est pas de mon ressort. Je n'ai pas connaissance de contacts des Régions avec la France à ce propos.

**16.03 Daniel Senesael (PS):** La commission Dieselmotor recommandait de veiller à ce que les résultats en laboratoire soient les plus proches possible de la réalité...

*L'incident est clos.*

La **présidente:** Les questions n° 20306 et 20333 de M. Gilkinet sont transformées en questions écrites. La question n° 20308 de M. Calomne est reportée.

**17 Questions jointes de**

- Mme Katrin Jadin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la pénurie dans les métiers des chemins de fer" (n° 20312)
- M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale

**Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het mogelijke personeelstekort voor het in werking treden van het nieuwe vervoersplan" (nr. 20921)**

**des Chemins de fer Belges, sur "l'éventuelle pénurie de personnel et l'entrée en vigueur du nouveau plan de transport" (n° 20921)**

**17.01 Marco Van Hees** (PTB-GO!): In januari zei u me dat de NMBS intensiever zou gaan recrúiten.

**17.01 Marco Van Hees** (PTB-GO!): En janvier, vous me disiez que la SNCB allait intensifier ses campagnes de recrutement.

Zullen die mensen tijdig in dienst worden genomen om een antwoord te bieden op de operationele noden tot in 2019? Wat zijn de resultaten van die campagne? Zal de NMBS het aanwezige personeel extra inspanningen vragen om het personeelstekort te ondervangen? Zal er met de vakbonden worden overlegd?

Les recrutements sont-ils dans les temps par rapport aux besoins opérationnels jusqu'en 2019? Quels sont les résultats de cette campagne? La SNCB va-t-elle demander des efforts supplémentaires pour pallier le manque de personnel? Y aura-t-il concertation avec les syndicats?

**17.02 Minister François Bellot** (*Frans*): De NMBS ondervindt problemen om bepaalde profielen aan te trekken, onder meer technici, burgerlijk en industrieel ingenieurs, treinbestuurders en treinbegeleiders. Dat probleem doet zich het sterkst voor in Vlaanderen. De spoorgroep werft veel meer mensen aan dan enige ander bedrijf, wat de uitdaging nog groter maakt.

**17.02 François Bellot**, ministre (*en français*): La SNCB éprouve des difficultés pour assurer les recrutements dans certaines catégories de métiers en pénurie comme les techniciens, les ingénieurs civils et industriels, les conducteurs et accompagnateurs de train, surtout en Flandre. Le volume d'embauche du groupe ferroviaire est nettement plus élevé que celui de toutes les autres entreprises, ce qui rend le défi encore plus grand.

In 2017 nam de NMBS tot op heden 239 treinbestuurders, 198 treinbegeleiders en 344 technische beambten in dienst. Ze werkt samen met HR Rail om het nodige rijdend personeel aan te werven via de Job Days, de job-train, informatiesessies, bezoeken aan scholen en deelname aan jobbeurzen.

En 2017, la SNCB a engagé à ce jour 239 conducteurs de train, 198 accompagnateurs de train et 344 agents techniques. Elle collabore avec HR Rail pour procéder aux recrutements nécessaires de personnel roulant par le biais de Job Days, du Job Train, de séances d'information, de visites d'établissements scolaires, de participation aux bourses d'emploi.

Door die acties hebben er zich meer kandidaten voor de wervingsexamens ingeschreven.

Ces actions ont conduit à une hausse des inscriptions aux épreuves de recrutement.

De achterstand op het stuk van de verlof- en recuperatiedagen van het rijdend personeel neemt af. Bij de NMBS zal er niet geraakt worden aan de rusttijden van de personeelsleden met veiligheidsfuncties. Bij Infrabel daarentegen zou bijna de helft van het technisch personeel tegen 2020 met pensioen gaan.

L'arriéré en jours de congé et de récupération du personnel roulant est en diminution. À la SNCB, les temps de repos de ceux qui exercent des fonctions de sécurité ne seront pas rabaotés. En revanche, chez Infrabel, près de la moitié du personnel technique serait retraité d'ici 2020.

Tot op heden werden er 1.700 personen geworven en nog eens 500 nemen er aan examens deel. We zouden dus de doelstelling van 2.200 wervingen voor Infrabel, de NMBS en HR Rail moeten kunnen halen.

À ce jour, 1 700 personnes ont été recrutées et 500 autres sont sur la même voie. On devrait donc atteindre l'objectif de 2 200 recrutements pour Infrabel, SNCB et HR Rail.

**17.03 Marco Van Hees** (PTB-GO!): Ik neem nota van uw positieve cijfers.

**17.03 Marco Van Hees** (PTB-GO!): Je prends note de vos chiffres positifs.

Ik noteer dat er geen bijkomende inspanningen van

Je retiendrai que des efforts supplémentaires ne

de personeelsleden van de NMBS zullen worden gevraagd, en hoop dat men de inspanningen die nu al van hen worden gevraagd zal kunnen verlichten.

*Het incident is gesloten.*

De **voorzitter**: Vraag nr. 20313 van mevrouw Jadin wordt omgezet in een schriftelijke vraag. De vraag nr. 20321 van de heer Raskin wordt eveneens omgezet in een schriftelijke vraag. Ook vraag nr. 20387 van de heer Daerden wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

#### **18** **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Stefaan Van Hecke** aan de minister van **Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de investeringen in Blue-bike" (nr. 20402)**
- mevrouw **Inez De Coninck** aan de minister van **Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toekomst van Blue-bike" (nr. 20429)**
- de heer **David Geerts** aan de minister van **Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toekomst voor Blue-mobility en de uitbreiding van Blue-bike" (nr. 20609)**
- de heer **Jef Van den Bergh** aan de minister van **Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het businessplan Blue-bike" (nr. 20854)**

**18.01** **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen): Blue-bike heeft grote ambities, maar de aandeelhouders aarzelen om de nodige kapitaalsverhoging toe te kennen. In 2016 zou Blue-bike 11.000 euro verlies hebben gemaakt. Nochtans past het systeem perfect bij de ambities van de minister inzake intermodaliteit.

Heeft de minister intussen zicht op de standpunten van de aandeelhouders? Kan het groeiscenario worden aangehouden? Wordt nog naar andere partners gekeken, bijvoorbeeld uit Vlaanderen?

**18.02** **David Geerts** (sp.a): In Nederland leiden de 3 miljoen ritten met de zogenaamde OV-fiets tot 30% meer treinritten. Bij ons is er een verzesvoudiging tegenover 2013, maar er zit nog veel meer groeipotentieel in. De NMBS heeft helaas haar aanvankelijke businessplan naar beneden bijgesteld. Het is mij onduidelijk welke visie de NMBS vandaag heeft op de ontwikkeling van Blue-mobility en de Blue-bikes.

seront pas demandés aux travailleurs de la SNCB, en espérant qu'on pourra réduire ceux auxquels ils sont déjà contraints.

*L'incident est clos.*

La **présidente**: La question n° 20313 de Mme Jadin est transformée en question écrite. La question n° 20321 de M. Raskin est également transformée en question écrite. La question n° 20387 de M. Daerden est également transformée en question écrite.

#### **18** **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 "les investissements dans Blue-bike" (n° 20402)**
- Mme **Inez De Coninck** au ministre de la **Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'avenir de Blue-bike" (n° 20429)**
- M. **David Geerts** au ministre de la **Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'avenir de Blue-mobility et l'extension de Blue-bike" (n° 20609)**
- 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° 20854)**

**18.01** **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen): Blue-bike nourrit de grandes ambitions, mais les actionnaires hésitent à accorder les augmentations de capital nécessaires. Blue-bike aurait enregistré 11 000 euros de pertes en 2016. Le système s'inscrit toutefois parfaitement dans les ambitions du ministre en matière d'intermodalité.

Le ministre connaît-il désormais les positions des actionnaires? Le scénario de croissance peut-il se poursuivre? Cherche-t-on encore d'autres partenaires, par exemple en Flandre?

**18.02** **David Geerts** (sp.a): Aux Pays-Bas, les 3 millions de trajets au moyen de l'*OV-fiets* (transport en commun – vélo) permettent une augmentation de 30 % des trajets en train. Chez nous, ce mode de transport est six fois plus utilisé qu'en 2013, mais il possède encore un grand potentiel de croissance. La SNCB a malheureusement revu à la baisse son plan de développement originel. Je ne vois pas clairement

In welke mate gaat de NMBS mee in de kapitaalverhoging? Heeft zij een simulatie gemaakt van wat een stijging van 16.000 tot 55.000 gebruikers zou betekenen voor extra treinritten? Waarom maakt men niet meer reclame voor de Blue-bikes. Waarom biedt men geen geïntegreerde tickets aan? Welke maatregelen op korte termijn plant de NMBS om het gebruik van Blue-bikes te steunen? Klopt het dat er een waardevermindering van 158.000 euro is doorgevoerd ten gevolge van softwareproblemen?

**18.03 Jef Van den Bergh (CD&V):** Blue-bike heeft inderdaad een enorm potentieel. De treingebruiker krijgt immers een veel grotere actieradius.

Hoe ver staat het met het nieuwe businessplan van Blue-mobility? Hebben alle aandeelhouders intussen een standpunt ingenomen? Wat is de visie van de minister op de rol van de NMBS en B-Parking in Blue-bike? Wat zijn de verdere stappen inzake het businessplan? Wat is de timing daarvan?

**18.04 Minister François Bellot (Nederlands):** Vanaf 2015 kende de facturatiesoftware van Blue-bike een probleem. Uitgaande facturen werden niet gelinkt aan het boekhoudpakket. Sedert 1 januari 2017 wordt de link echter wel gelegd en werd het probleem door het nieuwe boekhoudkantoor voor het eerst becijferd.

Bij de afsluiting van boekjaar 2016 werd een waardevermindering van 158.000 euro geboekt voor alle voorgaande jaren samen. Vanaf 2017 worden rappels voor de niet-betaalde facturen verstuurd. Een incassobureau volgt dit dossier op.

De aandeelhouders hebben een nieuw businessmodel voor de investeringen ontwikkeld. Met het oog op de continuïteit heeft de NMBS in afwachting 300.000 euro geleend aan Blue-mobility. Het groeiscenario werd bijgesteld naar twaalf locaties per jaar. Een stijging tot 55.000 gebruikers van Blue-bike zou het gebruik van de trein positief stimuleren. Mogelijkheden voor promotie en geïntegreerde tickets worden onderzocht. Blue-bike verwacht dat haar klanten tegen eind 2017 met hun Mobibkaart een Blue-bike zullen kunnen ontleneren.

quel regard la SNCB porte aujourd'hui sur le développement de la Blue-mobility et des Blue-bikes.

Dans quelle mesure la SNCB souscrit-elle à l'idée d'une augmentation de capital? A-t-elle procédé à une simulation des effets qu'aurait une augmentation du nombre d'usagers de 16 000 à 55 000 sur les trajets supplémentaires? Pourquoi n'élargit-on pas la publicité en faveur des Blue-bikes? Pourquoi ne propose-t-on pas un ticket unique? Quelles mesures la SNCB prévoit-elle de prendre à court terme pour encourager l'utilisation des Blue-bikes? Est-il exact qu'une dépréciation de 158 000 euros a été opérée à la suite de problèmes de logiciel?

**18.03 Jef Van den Bergh (CD&V):** En effet, Blue-bike a un potentiel énorme et permet aux usagers du train de bénéficier d'une bien plus grande autonomie.

Où en est le nouveau plan d'entreprise de Blue-mobility? Tous les actionnaires ont-ils entre-temps pris position à ce sujet? Quel est le point de vue du ministre à l'égard du rôle de la SNCB et de B-Parking dans le projet Blue-bike? Quelles sont les prochaines démarches à entreprendre dans le cadre du plan d'entreprise? Quel est le calendrier fixé à cet égard?

**18.04 François Bellot, ministre (en néerlandais):** À partir de 2015, le logiciel de facturation de Blue-bike a rencontré un problème. Certaines factures sortantes n'ont pas été liées au logiciel comptable. Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2017, le lien a toutefois été établi et le problème a été chiffré pour la première fois par le nouveau bureau de comptabilité.

Au moment de la clôture de l'exercice 2016, une réduction de valeur de 158 000 euros a été enregistrée pour l'ensemble des années antérieures. Des rappels concernant les factures non honorées sont envoyés à partir de 2017. Un bureau de recouvrement assure le suivi du dossier.

Les actionnaires ont conçu un nouveau *businessmodel* en matière d'investissements. Dans un souci de continuité, la SNCB a entre-temps prêté 300 000 euros à Blue-mobility. Le scénario de croissance a été revu à douze emplacements par an. Si le nombre d'utilisateurs de Blue-bike atteignait 55 000, cela constituerait un incitant positif à l'usage du train. Des systèmes de promotion et des tickets intégrés sont à l'examen. Blue-bike espère que pour la fin 2017, ses clients pourront utiliser leur carte Mobib pour emprunter un Blue-bike.

De NMBS werkt aan een fietsstrategie via een aantal nieuwe maatregelen: zo zijn er uitbreidingen van bestaande en de bouw van nieuwe fietsparkings gepland. Mijn kabinet volgt dit dossier van nabij op in samenwerking met de andere aandeelhouders. Een definitieve beslissing is echter nog niet genomen.

**18.05 Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen): De vermindering van vijftien naar twaalf nieuwe uurstations per jaar is te betreuren, want er zijn duidelijk groeikansen en de verkeersproblemen nemen hand over hand toe. Ik hoop dat de minister duidelijk het signaal geeft dat verdere investeringen belangrijk zijn en dat de NMBS als partner daarin de nodige inspanningen moet doen.

**18.06 David Geerts** (sp.a): Wij zien dat er rond de stations steeds meer auto's parkeren. Het is goed dat mensen steeds meer de trein nemen, maar er zijn limieten inzake het aantal parkeerplaatsen. Een *modal shift* naar onder meer deelfietsen is dan ook nodig. De gemeentebesturen zijn nu zelf die zaken aan het financieren, maar wij willen dat de NMBS actief meedoet. Met de nieuwe doelstelling komt men aan 75 uurpunten tegen 2020. De oorspronkelijke ambitie was nochtans 115.

**18.07 Jef Van den Bergh** (CD&V): Het is heel belangrijk om ambitie te hebben op het vlak van de combinatie trein en fiets. Het potentieel daarvoor is er. Heel wat gemeentebesturen willen zelf investeren in Blue-bikepunten, maar ook de NMBS mag die kans niet missen. De vertaling in de beheersovereenkomst van onze resolutie ter zake kan een belangrijke hefboom zijn.

*Het incident is gesloten.*

#### **19 Samengevoegde vragen van**

- de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het opstellen van een nieuwe vertrekprocedure bij de NMBS" (nr. 20454)
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stopzetting van de vertrekprocedure DICE" (nr. 20527)
- de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van

La SNCB œuvre à une stratégie relative aux vélos par une série de nouvelles mesures: il est ainsi prévu d'agrandir les parkings pour vélos existants et d'en construire de nouveaux. Mon cabinet suit attentivement ce dossier en collaboration avec les autres actionnaires. Aucune décision définitive n'a cependant encore été prise.

**18.05 Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen): Il est regrettable que le nombre de nouvelles stations Blue-bike soit ramené de quinze à douze par an, eu égard aux possibilités de croissance et à l'aggravation des problèmes de mobilité. J'espère que le ministre fera passer un message clair concernant l'importance de la poursuite des investissements et la nécessité, pour la SNCB, de consentir dans ce cadre des efforts en tant que partenaire.

**18.06 David Geerts** (sp.a): Nous observons une augmentation constante du nombre de voitures stationnées aux abords des gares. La hausse du nombre de voyageurs ferroviaires est évidemment réjouissante, mais les places de stationnement ne sont pas extensibles à l'infini. Il convient dès lors de songer à un transfert modal, notamment vers les vélos partagés. De tels projets sont pour l'heure financés par les administrations communales, mais nous souhaitons que la SNCB s'associe activement à ces initiatives. Le nouvel objectif fixe le nombre de points de location à 75 d'ici à 2020. Or au départ, l'ambition était d'en créer 115.

**18.07 Jef Van den Bergh** (CD&V): Il est crucial d'avoir des objectifs ambitieux en matière de développement du transport combiné train-vélo. Le potentiel est réel. De nombreuses communes sont mêmes disposées à investir dans les points Blue-bike, mais il est impensable que la SNCB rate ce train. La transposition de notre résolution dans le contrat de gestion de l'entreprise pourrait constituer un levier majeur.

*L'incident est clos.*

#### **19 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 "l'élaboration d'une nouvelle procédure de départ à la SNCB" (n° 20454)
- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la suspension de la procédure de départ DICE" (n° 20527)
- M. Stefaan Van Hecke au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale

**Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de herziening van de vertrekprocedure van treinen" (nr. 20628)**  
 - de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vertrekprocedure bij de NMBS" (nr. 20863)

**des Chemins de fer Belges, sur "la révision de la procédure de départ des trains" (n° 20628)**  
 - M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la procédure de départ à la SNCB" (n° 20863)

**19.01 Marco Van Hees (PTB-GO!):** Treinbestuurders en -begeleiders klagen over de huidige vertrekprocedure waarbij er totdat de trein vertrekt een deur open blijft, die echter niet door reizigers gebruikt mag worden. In 2009 veroorzaakte deze vertrekprocedure een ongeval waarbij een treinbegeleider beide benen verloor.

**19.01 Marco Van Hees (PTB-GO!):** Conducteurs et accompagnateurs se plaignent de la procédure de départ actuelle maintenant une porte ouverte jusqu'au départ du train, porte interdite aux voyageurs. En 2009, elle a causé un accident dans lequel un accompagnateur a perdu deux jambes.

De NMBS heeft de DICE-procedure voorgesteld, een procedure die geïnspireerd is op het *one man car*-systeem en samen met een consultancybureau en werkgroepen op punt werd gesteld. De NMBS vond deze procedure echter ontoereikend qua beschikbaarheid, betrouwbaarheid en stiptheid en besliste om ze niet te gebruiken.

La SNCB a proposé la procédure DICE développée dans l'esprit du *one man car* et mise au point avec un bureau de consultance et des groupes de travail. Mais complexe et insuffisante quant à la disponibilité, la fiabilité et la ponctualité, la SNCB décide de l'abandonner.

Waarom werd er geen rekening gehouden met de mening van het personeel, dat had aangetoond dat deze procedure niet geschikt was? Hoeveel heeft de NMBS betaald aan het consultancybureau? Welke kosten heeft dit project nog meegebracht? Wat zijn de gevolgen voor de ontwikkeling van het *one man car*-systeem en de timing van de uitvoering ervan? Wanneer zal er volgens uw inschatting een eenvoudige en veilige procedure ingevoerd worden?

Pourquoi n'a-t-on pas tenu compte du personnel qui en démontrait son inadaptation? Combien la SNCB a-t-elle payé au bureau de consultance pour ce travail? Quels autres coûts ce projet a-t-il engendrés? Quelles sont les conséquences pour le développement du système *one man car* et le *timing* de sa mise en œuvre? Quand, pensez-vous, mettra-t-on en place une procédure simple et sûre?

**19.02 David Geerts (sp.a):** AVG, de huidige vertrekprocedure van treinen, is al langer voorwerp van discussie. Na het fluitsignaal van de treinbegeleider mag niemand meer opstappen. Naar aanleiding van een ongeval in Dinant in 2009 zou de procedure hervormd worden. Een eerste poging werd stopgezet door problemen met het 3G- en 4G-netwerk. Een proefproject in Dendermonde met DICE, een andere vertrekprocedure, werd nu ook stopgezet.

**19.02 David Geerts (sp.a):** L'IOT, sur lequel est basée la procédure actuelle de départ des trains, fait depuis longtemps l'objet de discussions. Plus personne ne peut embarquer après le coup de sifflet de l'accompagnateur de train. La procédure devait être modifiée à la suite d'un accident survenu à Dinant en 2009. Une première tentative a avorté en raison de problèmes relatifs aux réseaux 3G et 4G. Il a maintenant également été mis fin à un projet pilote lancé à Termonde pour tester une autre procédure de départ, à savoir le DICE.

Waarom gebeurde dit? Was er een negatief advies vanwege de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen (DVIS)? Wat zijn de bevindingen van Belgorail, de FOD Mobiliteit en de NMBS? Welke kosten zijn er reeds gemaakt? Hoe lang was men al bezig met DICE? Aan welke alternatieven denkt men nu?

Pourquoi? Le Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer (SSICF) a-t-il rendu un avis négatif? Quelles sont les conclusions de Belgorail, du SPF Mobilité et de la SNCB? Quelles dépenses ont déjà été réalisées? Combien de temps a duré l'expérience DICE? Quelles sont les autres solutions à présent envisagées?

Kan de minister een overzicht geven van het aantal

Le ministre peut-il me donner un aperçu du nombre

incidenten en ongevallen met de vertrekprocedure AVG?

**19.03 Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen): De NMBS heeft heel wat energie, geld en middelen geïnvesteerd in het uitwerken van het nieuwe vertreksysteem, dat nu toch zal worden stopgezet.

Hoeveel personen zijn er bij de NMBS met dit project bezig geweest? Hoeveel heeft het project gekost? Op welke manier werd met de bevindingen van het rijdend personeel en de treinbegeleiders rekening gehouden? Zijn er in de loop van het traject momenten geweest waarop werd overwogen om het project te stoppen?

Hoe moet het nu verder? Wat zal de bijkomende kostprijs zijn voor een nieuw systeem? Wordt er in afwachting van een nieuwe procedure ook gedacht aan kleine ingrepen in de huidige vertrekprocedure? Welk deel van het reeds geleverde werk en de reeds gemaakte kosten blijft nog relevant in de toekomst?

**19.04 Jef Van den Bergh** (CD&V): Waarom voldoet de nieuwe procedure niet meer aan de verwachtingen? Hoeveel heeft heel dit project gekost? Aan welke alternatieven wordt er nu gewerkt? Wie wordt hierbij betrokken? Wat is de timing? Zullen ook de treinbestuurders en treinbegeleiders erbij worden betrokken? Overweegt de NMBS om een proefproject met een app en een smartwatch – zoals in Nederland – op te starten? Is de huidige vertrekprocedure nog wel in overeenstemming met de Europese regels?

**19.05 Minister François Bellot** (*Nederlands*): De NMBS heeft laten weten dat het DICE-project in Dendermonde niet aan de verwachtingen voldoet op het vlak van beschikbaarheid, betrouwbaarheid en impact op de stiptheid. De testen waren niet in lijn met de verwachte resultaten. Daarom is het volledig stopgezet.

Het directiecomité kreeg in 2009 de opdracht om een nieuwe vertrekprocedure te zoeken. De NMBS ontkent dat de DVIS een negatief advies heeft uitgebracht.

De volledige kosten bedragen ongeveer 11 miljoen euro. Een tiental medewerkers werkte de jongste twee jaar aan dit project.

Een deel van de investeringen voor het vernieuwen van bepaalde veiligheidsinstallaties zal herbenut kunnen worden bij een nieuw project.

d'incidents et d'accidents ayant impliqué la procédure de départs basée sur les IOT?

**19.03 Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen): La SNCB a investi énormément d'énergie, d'argent et de moyens dans la mise au point d'une nouvelle procédure de départ des trains, laquelle va toutefois être interrompue.

Combien de personnes ont-elles travaillé à l'élaboration de ce projet à la SNCB? Quel en a été le coût? Comment les constats du personnel roulant et des accompagnateurs de train ont-ils été pris en compte? L'arrêt du projet a-t-il été considéré à certaines étapes de son développement?

Quelle sera la suite des événements? Quel sera le surcoût généré par une nouvelle procédure? En attendant sa mise en place, de légères modifications de la procédure de départ actuelle sont-elles envisagées? Quelle est la part du travail accompli et des coûts engagés qui pourra encore servir dans le futur?

**19.04 Jef Van den Bergh** (CD&V): Pourquoi la nouvelle procédure ne répond-elle plus aux attentes? Combien a coûté l'ensemble de ce projet? Sur quelles alternatives planche-t-on actuellement? Qui y est-il associé? Quel est le calendrier prévu? Les conducteurs et les accompagnateurs de trains seront-ils aussi associés au projet? La SNCB envisage-t-elle de démarrer un projet pilote avec une app et une smartwatch comme aux Pays-Bas? La procédure actuelle de départ est-elle encore toujours en adéquation avec les règles européennes?

**19.05 François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): La SNCB a fait savoir que le projet DICE à Termonde ne répondait pas aux attentes en matière de disponibilité, de fiabilité et d'incidence sur la ponctualité. Les tests n'étaient pas conformes aux résultats escomptés. C'est la raison pour laquelle ce projet a été totalement arrêté.

En 2009, le comité de direction avait été chargé de rechercher une nouvelle procédure de départ. La SNCB dément l'existence d'un avis négatif rendu par le SSICF.

Les coûts s'élèvent globalement à 11 millions d'euros. Une dizaine de collaborateurs ont travaillé à ce projet au cours des deux dernières années.

Une partie des investissements destinés à la rénovation de certaines installations de sécurité sera réutilisée dans le cadre d'un nouveau projet.



Er is weinig of geen invloed van het stopzetten van DICE op de eventuele uitrol van het *one man car*-systeem.

In 2015 waren er 84 incidenten bij het uitvoeren van de huidige vertrekprocedure. In 2016 waren het er 61.

De overwogen alternatieven zullen alleszins eenvoudiger zijn. Het is nog te vroeg om de bijkomende kosten voor een nieuw systeem in te schatten. Het lastenboek voorziet in het afschaffen van de grijze zone waarin een deur van de trein openblijft voor het vertrek. Er zal hierbij worden samengewerkt met het personeel. Het is de bedoeling om de nieuwe vertrekprocedure in de loop van 2019 te kunnen testen en eind 2019 in werking te laten treden.

**19.06 Marco Van Hees (PTB-GO!):** Het personeel is niet gelukkig. Men heeft niet naar de treinbegeleiders geluisterd toen die aanklaagden dat het systeem niet werkt. Zij moesten out of the blue via de intranetsite van de NMBS vernemen dat er van het project werd afgestapt. En er is nog altijd geen oplossing! Men hoopt op een oplossing tegen 2019. Dit alles wekt de indruk dat de investering van 11 miljoen euro weggegooid geld is.

In het buitenland bestaan er nochtans eenvoudige systemen die ook goed werken. Waarom past men die hier niet toe? Het antwoord moet worden gezocht bij het one-man-carproject: men heeft zich gefocust op dat slechte idee, dat geleid heeft tot de slechte oplossing wat de vertrekprocedure betreft.

**19.07 David Geerts (sp.a):** Er werd 11 miljoen euro besteed, omdat ingenieurs graag nieuwe systemen ontwikkelen, terwijl er in het buitenland ook al oplossingen bestaan. In Nederland bijvoorbeeld is er een vrij eenvoudig systeem met een aftellende klok. Het onderzoeken van de buitenlandse systemen en vervolgens nagaan of deze ook bij ons implementeerbaar zijn zou efficiënter zijn dan wat er nu gebeurd is. Ik had echt gehoopt dat de minister dat nu eindelijk eens zou inzien.

**19.08 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen):** Er is inderdaad liefst 11 miljoen euro weggegooid. Dat vormt natuurlijk koren op de molen van diegenen die andere bedoelingen hebben met de NMBS. Ik vind het onbegrijpelijk dat men zo laat heeft vastgesteld dat het systeem eigenlijk niet werkt. Ik heb signalen opgevangen van medewerkers die al veel problemen hebben aangekaart. Daarom denk ik dat het hoe dan ook belangrijk is om de mensen

L'arrêt du projet DICE n'aura pas ou guère d'influence sur le déploiement éventuel du concept *one man car*.

En 2015, on a dénombré 84 incidents lors de l'exécution de la procédure de départ actuelle, contre 61 en 2016.

En tout état de cause, les alternatives envisagées seront plus simples. Il est encore trop tôt pour évaluer les coûts supplémentaires d'un nouveau système. Le cahier de charges prévoit la suppression de la zone grise durant laquelle une porte du train reste ouverte en attendant le départ de celui-ci. Une collaboration avec le personnel est prévue dans ce cadre. L'objectif est de pouvoir tester la nouvelle procédure de départ dans le courant de 2019 et de la mettre en œuvre fin 2019.

**19.06 Marco Van Hees (PTB-GO!):** Le personnel n'est pas heureux. Les accompagnateurs n'ont pas été écoutés lorsqu'ils dénonçaient ce système qui ne fonctionne pas. On leur a annoncé brutalement l'abandon du projet, via l'intranet de la SNCB. Et il n'y a toujours pas de solution! On en espère une pour 2019. L'ensemble laisse une impression de gâchis par rapport au coût de 11 millions d'euros.

À l'étranger pourtant, des systèmes simples fonctionnent. Pourquoi n'applique-t-on pas ces recettes? La réponse est à trouver dans le projet *one man car*: on s'est axé sur cette mauvaise idée qui a mené à la mauvaise solution en matière de procédure de départ.

**19.07 David Geerts (sp.a):** Onze millions d'euros ont été dépensés parce que les ingénieurs se plaisent à développer de nouveaux systèmes, alors que des solutions existent déjà à l'étranger. Aux Pays-Bas, par exemple, il existe un système assez simple de compte à rebours. Il serait plus efficace d'analyser les systèmes étrangers et de vérifier ensuite s'ils sont applicables dans notre pays. J'avais vraiment espéré que le ministre aurait fini par le comprendre.

**19.08 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen):** Pas moins de onze millions d'euros ont en effet été jetés à la poubelle. Cela apporte évidemment de l'eau au moulin de ceux qui ont d'autres intentions à l'égard de la SNCB. Il est incompréhensible qu'on ait constaté si tardivement que le système était inopérant. J'ai reçu des signaux de collaborateurs qui ont déjà soulevé de nombreux problèmes. C'est pourquoi je pense qu'il est en tout état de cause

op het terrein nauw te betrekken bij het uitwerken van een nieuw systeem. Men kan zich ook laten inspireren door het buitenland. Een geldverspilling zoals die nu is gebeurd, is totaal onaanvaardbaar.

*Het incident is gesloten.*

**20** **Samengevoegde vragen van**

- de heer Peter Vanvelthoven aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het stiptheidsrapport van TreinTramBus en Test-Aankoop over de NMBS" (nr. 20627)
- de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het actieplan inzake stiptheid" (nr. 20911)

**20.01** Emir Kir (PS): Volgens de website 7sur7.be zou u de directie van de NMBS en Infrabel begin juli gevraagd hebben om een actieplan inzake stiptheid op te stellen, dat in september zou worden besproken.

Hoewel de treinen tussen januari en april 2017 stipte reden, was dat in mei veel minder het geval ten gevolge van de hitte en de sterke temperatuurschommelingen.

Hoe staat het met het actieplan inzake stiptheid? Hoe worden de opvolging en de evaluatie van de stiptheid op de meest problematische lijnen (Brussel-Luxemburg en Brussel-Quévy) verzekerd? Welke acties worden er overwogen om de vertragingen te beperken?

**20.02** Minister François Bellot (*Frans*): De voor de probleemlijnen aangestelde lijnmanagers besteden bijzondere aandacht aan de spitstreinen. Ze volgen en analyseren de incidenten en werken oplossingen uit, waarover ze verslag uitbrengen aan mijn kabinet.

Na mijn brief van juli 2017 heb ik in september de verantwoordelijken van de NMBS en Infrabel ontmoet naar aanleiding van hun gemeenschappelijke actieplan omtrent stiptheid. Die bedrijven werken aan meer dan 120 acties die betrekking hebben op het realtimebeheer van het treinverkeer, de infrastructuur, het rollend materieel, organisatie en bestuur, discipline en waakzaamheid, de operationele processen en het vervoersplan. De geboekte vooruitgang wordt regelmatig besproken.

important d'associer étroitement le personnel de terrain à l'élaboration d'un nouveau système. On peut également s'inspirer des solutions mises en place à l'étranger. Le gaspillage de moyens financiers auquel nous assistons ici est absolument inacceptable.

*L'incident est clos.*

**20** **Questions jointes de**

- M. Peter Vanvelthoven au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le rapport de TreinTramBus et Test-Achats sur la ponctualité à la SNCB" (n° 20627)
- M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le plan d'action ponctualité" (n° 20911)

**20.01** Emir Kir (PS): Selon 7sur7.be, vous auriez demandé début juillet aux dirigeants de la SNCB et d'Infrabel d'élaborer un plan d'action ponctualité, qui devait être discuté en septembre.

Si globalement la ponctualité des trains s'est améliorée entre janvier et avril 2017, elle s'est détériorée en mai, notamment en raison de la chaleur et de fortes variations de température.

Où en est le plan d'action ponctualité? Comment le suivi et l'évaluation de la ponctualité sur les lignes problématiques (Bruxelles-Luxembourg et Bruxelles-Quévy) seront-ils assurés? Quelles sont les actions envisagées pour réduire les retards?

**20.02** François Bellot, ministre (*en français*): Les *managers* désignés pour les lignes fragilisées accordent une attention particulière aux trains des heures de pointe. Ils suivent et analysent les incidents et élaborent des solutions dont ils rendent compte à mon cabinet.

À la suite de mon courrier de juillet 2017, j'ai rencontré en septembre les responsables de la SNCB et d'Infrabel au sujet de leur plan d'action commun Ponctualité. Ces sociétés travaillent sur plus de 120 actions recouvrant la gestion du trafic en *real time*, l'infrastructure, le matériel roulant, l'organisation et la gouvernance, la discipline et la vigilance, les processus opérationnels et le plan de transport. Les progrès sont discutés périodiquement.

Bijna twee derde van de acties rond de follow-up en de evaluatie van de stiptheid werden ten uitvoer gelegd: een helpdesk voor de treinbestuurders, overlegplatforms inzake het eerste vertrek van treinen en een betere analyse van de incidenten voor de NMBS, en een vernieuwing van de signalisatie op lijn 94, de vernieuwing van de bovenleiding in Brussel en een nieuwe aanpak van de adhesieproblemen voor Infrabel.

Er staan nog andere acties op het programma, zoals het uitwerken van noodscenario's voor gevallen waarin de grote stations onbeschikbaar zijn.

Ik bezorg u de stiptheidscijfers voor lijnen 161 en 96.

Tussen Luxemburg en Brussel is het verkeer verstoord wegens werken die Infrabel op verschillende plaatsen uitvoert.

Er wordt gezocht naar een evenwicht tussen een voldoende treinaanbod en de nodige capaciteit op de lijn, in de wetenschap dat het minste incident vertragingen bij de volgende treinen veroorzaakt.

Lijn 96 had in mei te lijden onder extreme weersomstandigheden. Daarnaast nam het aantal spoorlopers toe en waren er meer gevallen van vandalisme en meer kabeldiefstallen. Daarbovenop komen nog de werken op verscheidene plaatsen.

De dienstregeling van een aantal P-treinen en goederentreinen werd aangepast.

*Het incident is gesloten.*

De **voorzitter**: Vraag nr. 20663 van de heer Van den Bergh wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

#### **[21] Samengevoegde vragen van**

- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het dodelijk ongeval van een spoorarbeider in Oostende" (nr. 20745)
- de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het dodelijke ongeval in het station van Oostende op 21 september" (nr. 20922)

**[21.01] David Geerts** (sp.a): Onlangs kwam een jonge spoorwagearbeider om die pas drie dagen aan de slag was bij Taveirne, een firma die in onderaanneming voor Infrabel werkt. De aanrijding

Près de 2/3 des actions de suivi et d'évaluation de la ponctualité ont été mises en œuvre: *helpdesk* pour les conducteurs de trains, plate-formes de concertation "premier départ" et meilleure analyse des incidents pour la SNCB; renouvellement de signalisation sur la ligne 94, renouvellement de caténaire de Bruxelles et nouvelle approche de l'adhérence pour Infrabel.

D'autres actions sont prévues, comme le développement de scénarios d'urgence en cas d'indisponibilité des grandes gares.

Je vous remets les chiffres de la ponctualité des lignes 161 et 96.

Entre Luxembourg et Bruxelles, le trafic est perturbé en raison des travaux d'Infrabel à différents endroits.

Un équilibre est recherché entre une offre ferroviaire suffisante et une capacité nécessaire sur la ligne, en sachant que le moindre incident provoque des retards en cascade.

La ligne 96 a été perturbée en mai par des conditions climatiques extrêmes et par une augmentation du *trespassing*, des actes de malveillance et des vols de câbles. S'y ajoutent des travaux à différents endroits.

Les horaires de trains P et de plusieurs trains de marchandises ont été modifiés.

*L'incident est clos.*

La **présidente**: La question n° 20663 de M. Van den Bergh est transformée en question écrite.

#### **[21] Questions jointes de**

- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'accident mortel dont a été victime un cheminot à Ostende" (n° 20745)
- M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'accident mortel survenu à la gare d'Ostende le 21 septembre" (n° 20922)

**[21.01] David Geerts** (sp.a): Récemment, un jeune cheminot recruté depuis trois jours à peine par l'entreprise Taveirne, qui travaille en sous-traitance pour Infrabel, est décédé. L'accident s'est produit à

gebeurde om 7.15 uur, terwijl de veiligheidsvoorzieningen van Infrabel pas om 8.00 uur gepland waren.

Hoe is het mogelijk dat werkzaamheden drie kwartier vroeger dan gepland doorgaan, zonder beveiliging? Wat zijn de precieze omstandigheden? Komt er een onderzoek? Worden incidenten en ongevallen met onderaannemingen door Infrabel bijgehouden? Wat zijn de cijfers van de ongevallen in 2015, 2016 en 2017? Is er een opdeling tussen onderaannemingen en Infrabel? De cijfers mogen uiteraard schriftelijk worden bezorgd.

Worden alle incidenten daadwerkelijk gemeld? Hoe wordt dit gecontroleerd? Is de veiligheidsopleiding dezelfde voor personeelsleden van Infrabel en onderaannemingen? Zijn er voorafgaandelijk meldingen geweest voor het station van Oostende? Welke acties werden ondernomen? Werden collectieve beschermingsmiddelen gebruikt, vermeld in het KB van 30 augustus 2013, zoals werfafbakening en balustrades? Hoe verloopt de communicatie tussen het personeel van de Belgische spoorwegen en de onderaannemers? Werden de voorgeschreven communicatieprocedures toegepast?

**21.02 Marco Van Hees (PTB-GO!):** Op 21 september is er een arbeider na een aanrijding door een trein op de sporen voor het station Oostende om het leven gekomen. Hij werkte pas sinds drie dagen voor een onderaannemer van Infrabel. Er mag niet gewerkt worden vóór de aankomst van de schildwachten, die aankomende treinen signaleren. Op het ogenblik van het ongeval waren de schildwachten nog niet aanwezig.

Bij een ander ongeval van enkele weken geleden werd er een werknemer van een onderaannemer zwaargewond.

Waarom bevond de arbeider van de onderaannemer zich ondanks de veiligheidsrichtlijnen op de sporen? Had zijn baas hem gevraagd al aan het werk te gaan terwijl de schildwachten nog niet aanwezig waren?

Welke veiligheidsopleiding moeten de onderaannemers van Infrabel volgen? Had het slachtoffer die opleiding volledig gevolgd?

Hoeveel werknemers van onderaannemers van Infrabel hebben er in september op de sporen gewerkt?

7 h 15, alors que le dispositif de sécurité d'Infrabel n'était prévu qu'à partir de 8 heures.

Comment se peut-il que des travaux se déroulent trois quarts d'heure plus tôt que prévu, sans protection? Quelles sont au juste les circonstances du drame? Une enquête sera-t-elle menée? Infrabel établit-elle un relevé des incidents et des accidents impliquant des sous-traitants? Quelles sont les statistiques des accidents survenus en 2015, 2016 et 2017? Opère-t-on une distinction entre les sous-traitants et Infrabel? Ces statistiques peuvent évidemment être communiquées par écrit.

Tous les incidents sont-ils effectivement mentionnés? Comment le vérifie-t-on? La formation en matière de sécurité est-elle identique pour les membres du personnel d'Infrabel et pour les sous-traitants? Des annonces préalables avaient-elles été faites pour la gare d'Ostende? Quelles actions ont-elles été entreprises? Des équipements de protection collective mentionnés dans l'arrêté royal du 30 août 2013, tels que le balisage de chantier et des balustrades, ont-ils été utilisés? Comment se déroule la communication entre le personnel des chemins de fer belges et les sous-traitants? Les procédures de communication prescrites ont-elles été observées?

**21.02 Marco Van Hees (PTB-GO!):** Le 21 septembre, un travailleur a été tué par un train près de la gare d'Ostende. Il ne travaillait que depuis trois jours pour un sous-traitant d'Infrabel. Les travaux sont interdits avant l'arrivée des factionnaires, qui signalent l'arrivée des trains. À l'heure de l'accident, les factionnaires n'étaient pas encore présents.

Dans un autre accident survenu il y a quelques semaines, un travailleur d'un sous-traitant avait été gravement blessé.

Pourquoi le travailleur sous-traitant était-il sur les voies en dépit des règles de sécurité? Le patron avait-il demandé de commencer le travail en l'absence des factionnaires?

Quelle formation en matière de sécurité Infrabel exige-t-elle pour ses sous-traitants? La victime avait-elle entièrement suivi cette formation?

Combien de travailleurs d'entreprises sous-traitantes d'Infrabel étaient-ils actifs sur les voies en septembre?

**21.03** Minister **François Bellot** (*Nederlands*): De nv Taveirne uit Torhout voerde op 21 september spoorwerken uit in opdracht van Infrabel ter hoogte van het station van Oostende. Het ging om dagprestaties van 8.00 tot 16.00 uur. Het slachtoffer bevond zich, vergezeld van een collega, voor de aanvang van de werken op de sporen. Een trein vanuit het station van Oostende heeft het slachtoffer geraakt, ook al werd aan de noodrem getrokken. Het slachtoffer overleed ter plaatse. Het Onderzoeksorgaan voor Ongevallen en Incidenten op het Spoor heeft een onderzoek geopend.

Het aantal gemelde incidenten en ongevallen die zich op het domein van Infrabel voordoen wordt bijgehouden. Voor Infrabel gaat het om tien ongevallen in 2015, één in 2016 en vier in 2017. Voor andere aannemers gaat het om drie ongevallen in 2015, vijf in 2016 en vier in 2017.

(*Frans*) De kennisgeving van arbeidsongevallen geschiedt volgens de regels van de wet betreffende het welzijn van de werknemers bij de uitvoering van hun werk. De procedure is opgenomen in de bestekken van Infrabel. De hiërarchische overheid en de interne preventiediensten zien samen toe op de inachtneming van die procedure. De ongevallen en incidenten worden achteraf besproken. Er bestaat een *safety platform*, waarop de belangrijkste aannemers van spoorwegwerken, de Unie van Aannemers van Spoorwegwerken en TUC RAIL vertegenwoordigd zijn.

De informatie over de veiligheid wordt ter beschikking van de aannemers gesteld via de bestekken en de website van Infrabel. De informatie is dezelfde als voor het personeel van Infrabel. Het is aan de aannemer als werkgever om opleidingen te organiseren en na te gaan of het op de werf aanwezige personeel over de nodige kennis beschikt. De veiligheidsfuncties die in de Spoorcodex vervat zijn, worden echter uitsluitend voorbehouden voor daartoe opgeleid personeel van Infrabel.

(*Nederlands*) Er zijn voorafgaandelijk meldingen geweest, maar het ging over meldingen zonder ernstig en onmiddellijk gevaar. Er waren geen meldingen van aanwezigheden op het spoor zonder de noodzakelijke beveiliging. Er werden geen collectieve beschermingsmiddelen gebruikt. Elke inrit van een trein naar een werfzone wordt onmogelijk gemaakt door middel van het spoorbeveiligingssysteem. Wat er precies is misgelopen, zal het onderzoek moeten uitwijzen. De al dan niet naleving van de voorgeschreven communicatieprocedure maakt deel uit van het lopende onderzoek.

**21.03** **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): La SA Taveirne de Torhout, mandatée par Infrabel, a effectué le 21 septembre des travaux ferroviaires à la hauteur de la gare d'Ostende. Il s'agissait de prestations diurnes effectuées entre 8 et 16 heures. Avant le début des travaux, la victime se trouvait sur les voies en compagnie d'un collègue. En dépit de l'activation du système de freinage d'urgence, elle a été percutée par un train en provenance de la gare d'Ostende. La victime est décédée sur place. L'Organisme d'Enquête sur les Accidents et Incidents Ferroviaires a ouvert une enquête.

Il existe un inventaire des incidents et des accidents signalés, survenus sur le domaine d'Infrabel. Pour Infrabel, dix accidents ont été recensés en 2015, un en 2016 et quatre en 2017. Pour d'autres entreprises, trois accidents ont été enregistrés en 2015, cinq en 2016 et quatre en 2017.

(*En français*) La notification d'accident se déroule selon la loi relative au bien-être au travail. La procédure est inscrite dans les cahiers des charges d'Infrabel. La ligne hiérarchique et les services internes de prévention collaborent pour contrôler le respect de cette procédure. Les accidents et incidents donnent lieu à une discussion. La *safety platform* réunit les principaux entrepreneurs ferroviaires, l'Union des Entreprises de Travaux Ferroviaires et TUC-Rail.

Les informations concernant la sécurité sont mises à la disposition des entrepreneurs via les cahiers des charges et le site web d'Infrabel. Ces informations sont les mêmes que pour les travailleurs d'Infrabel. Il revient à l'entrepreneur, en sa qualité d'employeur, d'organiser des formations et de vérifier les connaissances des travailleurs présents sur les chantiers. Les fonctions de sécurité inscrites dans le Code ferroviaire sont toutefois exclusivement réservées aux travailleurs d'Infrabel formés à cet effet.

(*En néerlandais*) Il y a eu des notifications préalables, mais ces dernières ne concernaient pas un danger grave et imminent. Aucune notification n'a concerné la présence de personnes sur la voie en l'absence des dispositifs de sécurisation nécessaires. Aucun moyen de protection collective n'a été utilisé. Tout accès d'un train à une zone de chantier est rendu impossible par le biais du système de sécurisation du trafic. L'enquête devra établir l'origine précise de l'accident. La question du respect ou non des procédures obligatoires de communication fait partie de l'enquête en cours.

**21.04 Marco Van Hees** (PTB-GO!): Ik neem er akte van dat er nog onduidelijkheden bestaan over de toedracht van het ongeval.

Ik heb het gedeelte van uw antwoord in verband met de wettelijke verplichting van de onderaannemer om een opleiding te verstrekken, niet goed begrepen.

**21.05 Minister François Bellot** (*Frans*): In de lastenboeken wordt er gepreciseerd dat de personen die aan de sporen werken een opleiding moeten volgen in verband met de in de contractuele documenten van de NMBS en Infrabel vastgelegde procedures.

Hetzelfde geldt voor de autosnelwegen: de arbeiders moeten onder toezicht staan van de interne preventiedienst, die moet aangeven welke maatregelen voor elk van hen moeten worden getroffen.

De algemene bescherming heeft betrekking op de *processes*, bijvoorbeeld bij Infrabel: wanneer mag men wel of niet de sporen betreden? Zonder me in het onderzoek te mengen, vind ik het toch vreemd dat er zich een werknemer op de sporen bevond om 7.20 uur, terwijl de werken pas om 8 uur zouden worden aangevat, het tijdstip waarop Infrabel aanwezig was om mee te delen of de sporen al dan niet betreden mochten worden. Een aannemer heeft dezelfde verplichtingen ten aanzien van zijn eigen werknemers als die die gelden ten aanzien van de werknemers van Infrabel. Een *process* wordt vastgelegd in de lastenboeken.

**21.06 Marco Van Hees** (PTB-GO!): Wordt er controle uitgeoefend op de opleidingen: gaat Infrabel na of die mensen echt de nodige opleiding hebben gekregen?

**21.07 Minister François Bellot** (*Frans*): Dat is een verplichting van de werkgever!

**21.08 Marco Van Hees** (PTB-GO!): Ik vind het wel wat makkelijk dat Infrabel zich achter de verplichtingen van de onderaannemer verschuilt.

De progressieve krachten veroordelen de verregaande besparingen, de sluipende privatiseringen en de verslechterende arbeidsvoorwaarden. Men antwoordt ons dat de veiligheid verzekerd is. We hoeven maar naar Engeland te kijken om te zien dat er een correlatie bestaat tussen onderaanneming en privatisering, enerzijds, en het aantal treinongevallen en arbeidsongevallen, anderzijds. Er staan hier echter

**21.04 Marco Van Hees** (PTB-GO!): J'acte que les questions subsistent sur les circonstances de l'accident.

Sur l'obligation légale pour le sous-traitant d'assurer une formation, je ne vous ai pas bien compris.

**21.05 François Bellot**, ministre (*en français*): Les cahiers de charge précisent que les personnes travaillant sur les voies doivent être formées aux procédures définies dans les documents contractuels de la SNCB et d'Infrabel.

Il en va de même sur les autoroutes: les gens doivent être surveillés par le service interne de prévention qui doit indiquer les dispositions à appliquer par chacun.

La protection globale concerne les *process*, par exemple chez Infrabel: quand peut-on aller sur les voies ou pas? Sans m'immiscer dans l'enquête, je m'interroge sur le fait que quelqu'un était à 7 h 20 sur les voies alors que le chantier ne commençait qu'à 8 h, heure à laquelle Infrabel était là pour avertir de la disponibilité des voies ou non. Un entrepreneur a les mêmes obligations vis-à-vis de son travailleur que le travailleur d'Infrabel. Un *process* est défini dans les cahiers de charges.

**21.06 Marco Van Hees** (PTB-GO!): Contrôle-t-on cette formation? Infrabel vérifie-t-elle si ces gens sont véritablement formés?

**21.07 François Bellot**, ministre (*en français*): C'est une obligation de l'employeur!

**21.08 Marco Van Hees** (PTB-GO!): Certes, mais c'est un peu facile de la part d'Infrabel d'invoquer l'obligation du sous-traitant.

Le monde progressiste dénonce les coupes budgétaires, la privatisation rampante et la casse des conditions de travail. La sécurité est assurée, nous répond-on. Le cas anglais montre la corrélation entre sous-traitance, privatisation et nombre d'accidents de train et de travail. On ne rigole pas avec les conditions de sécurité. Des vies humaines en dépendent! La SNCB et Infrabel devraient éviter le recours à la sous-traitance et,

mensenlevens op het spel! De NMBS en Infrabel zouden moeten vermijden een beroep te doen op onderaannemers, en wanneer ze dat toch doen, moeten ze nagaan of het personeel terdege is opgeleid.

**21.09** Minister **François Bellot** (*Frans*): Ik kan u geen antwoord geven op uw vraag.

Als een werknemer te vroeg aankomt op de werf en begint te werken, is er een probleem.

U mag me vragen stellen over de interne maatregelen die zijn genomen om na te gaan of de onderaannemers van Infrabel de regels naleven. Ik wijs u erop dat het aantal slachtoffers bij Infrabel hoger ligt.

**21.10** **Marco Van Hees** (PTB-GO!): Op een totaal van hoeveel uren? De vergelijking gaat slechts op als er objectieve gegevens zijn.

**21.11** Minister **François Bellot** (*Frans*): Dat weet ik niet.

*Het incident is gesloten.*

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.15 uur.*

quand elles le font, vérifier si le personnel est bien formé.

**21.09** **François Bellot**, ministre (*en français*): Je n'ai pas de réponse à votre question.

Si le travailleur est présent avant l'heure et qu'il commence, il y a un problème.

Vous pouvez me poser une question sur les dispositifs internes contrôlant le respect de la réglementation par les entrepreneurs sous-traitants d'Infrabel. Observez que le nombre de victimes d'Infrabel est plus élevé.

**21.10** **Marco Van Hees** (PTB-GO!): Pour combien d'heures? On ne peut pas comparer qu'avec des données objectives.

**21.11** **François Bellot**, ministre (*en français*): Je n'en sais rien.

*L'incident est clos.*

*La réunion publique de commission est levée à 17 h 15.*