



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

07-11-2017

Namiddag

Mardi

07-11-2017

Après-midi

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

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

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

INHOUD

Vraag van de heer Paul-Olivier Delannois aan de vice-eersteminister en minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met de Regie der Gebouwen, over "de mogelijkheid voor controle- en veiligheidsagenten van de NMBS om inbreuken vast te stellen die kunnen leiden tot een administratieve sanctie" (nr. 20581)

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

Vraag van mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de onlinetickets van de NMBS" (nr. 20236)

Sprekers: Gwenaëlle Grovonius, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Vraag van mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de schadeloosstelling door de NMBS van reizigers die hun vliegtuig missen als gevolg van problemen op het spoor" (nr. 20237)

Sprekers: Gwenaëlle Grovonius, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Vraag van mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de compensatie voor treinvertragingen bij de NMBS" (nr. 20243)

Sprekers: Gwenaëlle Grovonius, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Vraag van mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "arbeidsongevallen" (nr. 20661)

Sprekers: Gwenaëlle Grovonius, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de afschaffing van treinen tussen Manage en 's Gravenbrakel" (nr. 20747)

SOMMAIRE

Question de M. Paul-Olivier Delannois au vice-premier ministre et ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé de la Régie des Bâtiments, sur "la possibilité pour les agents de contrôle et de sécurité de la SNCB de constater les infractions pouvant faire l'objet d'une sanction administrative" (n° 20581)

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

Question de Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les tickets *online* de la SNCB" (n° 20236)

Orateurs: Gwenaëlle Grovonius, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Question de Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'indemnisation par la SNCB des voyageurs qui ratent leur avion à la suite de problèmes sur le rail" (n° 20237)

Orateurs: Gwenaëlle Grovonius, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Question de Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le remboursement des retards par la SNCB" (n° 20243)

Orateurs: Gwenaëlle Grovonius, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Question de Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les accidents de travail" (n° 20661)

Orateurs: Gwenaëlle Grovonius, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la suppression de trains entre Manage et Braine-le-Comte" (n° 20747)

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

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

Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het treinongeval in Antwerpen-Centraal" (nr. 20749)	6	Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'accident ferroviaire à Anvers-Central" (n° 20749)	6
<i>Sprekers:</i> David Geerts, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> David Geerts, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Samengevoegde vragen van	7	Questions jointes de	7
- de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de werkgroep van Infrabel rond duurzame alternatieven van onkruidbestrijding op het Belgische spoorwegennet" (nr. 20811)	7	- M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le groupe de travail d'Infrabel dédié aux alternatives durables au désherbage du réseau ferroviaire belge" (n° 20811)	7
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de onkruidtrein Weedfree van Infrabel" (nr. 20846)	7	- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le train de désherbage Weedfree d'Infrabel" (n° 20846)	7
- de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het onderzoek naar alternatieven voor het pesticidengebruik bij het onderhoud van spoorwegen" (nr. 21148)	8	- M. Stefaan Van Hecke au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la recherche d'alternatives à l'utilisation de pesticides pour l'entretien des voies ferrées" (n° 21148)	8
<i>Sprekers:</i> Wouter Raskin, David Geerts, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> Wouter Raskin, David Geerts, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van mevrouw Stéphanie Thoron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "een campagne tegen ongewenst gedrag in het openbaar vervoer" (nr. 20821)	9	Question de Mme Stéphanie Thoron au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer belges, sur "la mise sur pied d'une campagne de lutte contre le harcèlement dans les transports publics" (n° 20821)	9
<i>Sprekers:</i> Stéphanie Thoron, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> Stéphanie Thoron, François Bellot , 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 Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "Vias institute" (nr. 20862)	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 "le Vias institute" (n° 20862)	9
- de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over	9	- M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le changement de	9

<p>"de naamswijziging van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid" (nr. 21023)</p> <p><i>Sprekers: Emir Kir, François Bellot</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	<p>nom de l'Institut Belge pour la Sécurité Routière" (n° 21023)</p> <p><i>Orateurs: Emir Kir, François Bellot</i>, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>
<p>Samengevoegde vragen van</p>	<p>10 Questions jointes de 10</p>
<p>- de heer Gilles Foret aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de detectiepoortjes in stations" (nr. 20889)</p>	<p>10 - M. Gilles Foret au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les portiques de sécurité dans les gares" (n° 20889) 10</p>
<p>- de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de ondoeltreffendheid van de detectiepoortjes in de drie grote stations van België" (nr. 21113)</p>	<p>10 - M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'inefficacité des portiques de sécurité dans les trois grandes gares du pays" (n° 21113) 10</p>
<p>- de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de detectiepoortjes in verschillende Belgische stations" (nr. 21293)</p>	<p>10 - M. Jean-Jacques Flahaux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les portiques de sécurité dans diverses gares belges" (n° 21293) 10</p>
<p>- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de controle van reizigers in internationale treinen" (nr. 21667)</p> <p><i>Sprekers: Emir Kir, Jean-Jacques Flahaux, François Bellot</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	<p>11 - M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le contrôle des passagers des trains internationaux" (n° 21667) 11</p> <p><i>Orateurs: Emir Kir, Jean-Jacques Flahaux, François Bellot</i>, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>
<p>Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "afbrokkelende muren in de Noord-Zuidverbinding" (nr. 20908)</p> <p><i>Sprekers: Emir Kir, François Bellot</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	<p>14 Question de M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'effondrement de pans de murs sur le rail dans la jonction Nord-Midi" (n° 20908) 14</p> <p><i>Orateurs: Emir Kir, François Bellot</i>, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>
<p>Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het treinongeval op de Waalse as in Engis, tussen Namen en Luik" (nr. 20909)</p> <p><i>Sprekers: Emir Kir, François Bellot</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	<p>14 Question de M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'accident de train survenu sur la dorsale wallonne, entre Namur et Liège, à Engis" (n° 20909) 14</p> <p><i>Orateurs: Emir Kir, François Bellot</i>, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>
<p>Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de daling van het aantal fraudegevallen bij de NMBS" (nr. 20910)</p> <p><i>Sprekers: Emir Kir, François Bellot</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de</p>	<p>15 Question de M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la réduction de la fraude à la SNCB" (n° 20910) 15</p> <p><i>Orateurs: Emir Kir, François Bellot</i>, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la</p>

Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Société Nationale des Chemins de fer Belges

- | | | | |
|--|----|---|----|
| <p>Vraag van de heer Tim Vandenput aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de situatie met de vliegroute 'Leuven Rechtdoor'" (nr. 20931)</p> <p><i>Sprekers:</i> Tim Vandenput, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p> | 16 | <p>Question de M. Tim Vandenput au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la situation de la route aérienne 'Louvain tout droit'" (n° 20931)</p> <p><i>Orateurs:</i> Tim Vandenput, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p> | 16 |
| <p>Vraag van mevrouw Annick Lambrecht aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de fietsenstallingen aan het station Brugge" (nr. 20980)</p> <p><i>Sprekers:</i> Annick Lambrecht, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p> | 17 | <p>Question de Mme Annick Lambrecht au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les emplacements pour vélos à la gare de Bruges" (n° 20980)</p> <p><i>Orateurs:</i> Annick Lambrecht, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p> | 17 |
| <p>Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de modernisering van de rechten van de treinreizigers in Europa" (nr. 20990)</p> <p><i>Sprekers:</i> Jean-Jacques Flahaux, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p> | 19 | <p>Question de M. Jean-Jacques Flahaux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la modernisation des droits des usagers du train en Europe" (n° 20990)</p> <p><i>Orateurs:</i> Jean-Jacques Flahaux, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p> | 19 |
| <p>Samengevoegde vragen van</p> | 20 | <p>Questions jointes de</p> | 20 |
| <p>- de heer Éric Thiébaud aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de afschaffing van drie overwegen in de gemeente Lens" (nr. 21021)</p> | 20 | <p>- M. Éric Thiébaud au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la fermeture de trois passages à niveau dans la commune de Lens" (n° 21021)</p> | 20 |
| <p>- mevrouw Isabelle Galant aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "een studie over de afschaffing van overwegen in de gemeenten Aat, Brugelette en Lens" (nr. 21283)</p> <p><i>Sprekers:</i> Éric Thiébaud, Isabelle Galant, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p> | 20 | <p>- Mme Isabelle Galant au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "une étude relative à la suppression de passages à niveaux sur les communes de Ath, Brugelette et Lens" (n° 21283)</p> <p><i>Orateurs:</i> Éric Thiébaud, Isabelle Galant, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p> | 20 |
| <p>Vraag van 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 overtredingen met betrekking tot rijden onder invloed van drugs" (nr. 21022)</p> <p><i>Sprekers:</i> Emir Kir, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p> | 21 | <p>Question de 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'infractions pour conduite sous l'influence de la drogue" (n° 21022)</p> <p><i>Orateurs:</i> Emir Kir, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p> | 21 |

<p>Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de daling van het aantal verkeersdoden tijdens het eerste semester van 2017" (nr. 21024)</p> <p><i>Sprekers: Emir Kir, François Bellot</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	22	<p>Question de M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la baisse du nombre de tués sur les routes au premier semestre 2017" (n° 21024)</p> <p><i>Orateurs: Emir Kir, François Bellot</i>, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	22
<p>Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "Wikibus" (nr. 21025)</p> <p><i>Sprekers: Emir Kir, François Bellot</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	23	<p>Question de M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le projet de Wikibus" (n° 21025)</p> <p><i>Orateurs: Emir Kir, François Bellot</i>, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	23
<p>Samengevoegde vragen van</p>	25	<p>Questions jointes de</p>	25
<p>- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de dienstverlening van de NMBS aan personen met beperkte mobiliteit" (nr. 21050)</p>	25	<p>- M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les services de la SNCB aux PMR" (n° 21050)</p>	25
<p>- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de assistentie voor PBM's op het treinperron" (nr. 21051)</p>	25	<p>- M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'aide aux PMR sur les quais" (n° 21051)</p>	25
<p>- de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de dienstverlening van de NMBS aan reizigers met een beperking" (nr. 21614)</p>	25	<p>- M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les services offerts par la SNCB aux personnes handicapées" (n° 21614)</p>	25
<p>- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de inkorting van de reservatietermijn voor mensen met een beperkte mobiliteit" (nr. 21681)</p> <p><i>Sprekers: Wouter Raskin, David Geerts, François Bellot</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	25	<p>- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la réduction du délai de réservation pour les personnes à mobilité réduite" (n° 21681)</p> <p><i>Orateurs: Wouter Raskin, David Geerts, François Bellot</i>, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	25
<p>Samengevoegde vragen van</p>	27	<p>Questions jointes de</p>	27
<p>- mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de aanwerving van een Syriëstrijder als treinbestuurder" (nr. 21064)</p>	27	<p>- Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'engagement d'un combattant de Syrie comme conducteur de train" (n° 21064)</p>	27
<p>- de heer Veli Yüksel aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de screening van het personeel bij de</p>	27	<p>- M. Veli Yüksel au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le screening du personnel aux chemins de fer" (n° 21110)</p>	27

spoorwegen" (nr. 21110)

Sprekers: **Inez De Coninck, Veli Yüksel, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Orateurs: **Inez De Coninck, Veli Yüksel, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "onafhankelijke bestuurders bij de spoorwegen" (nr. 21065)

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

29 Question de Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les administrateurs indépendants aux chemins de fer" (n° 21065)

Orateurs: **Inez De Coninck, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Vraag van de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toekomst van het station Clabecq" (nr. 21067)

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

30 Question de M. Marcel Cheron au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'avenir de la gare de Clabecq" (n° 21067)

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

Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "oudere verkeersslachtoffers" (nr. 21115)

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

32 Question de M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les victimes seniors de la route" (n° 21115)

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

Vraag van mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de gevaarlijke producten die de NMBS aankoopt" (nr. 21116)

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

33 Question de Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la dangerosité des produits achetés à la SNCB" (n° 21116)

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

Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de rechtspositieregeling van de personeelsleden van BIAC" (nr. 21136)

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

34 Question de Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le statut juridique des membres du personnel de BIAC" (n° 21136)

Orateurs: **Inez De Coninck, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toekomst van Blue-mobility" (nr. 21153)

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

35 Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'avenir de Blue-mobility" (n° 21153)

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

Spoorwegen		Belges	
Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het zomerakkoord en de contractuele aanwervingen bij de spoorwegen" (nr. 21164)	36	Question de Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'accord de l'été et le recrutement de contractuels aux chemins de fer" (n° 21164)	36
<i>Sprekers: Inez De Coninck, François Bellot,</i> minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: Inez De Coninck, François Bellot,</i> ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Samengevoegde vragen van	37	Questions jointes de	37
- 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. 21175)	37	- 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° 21175)	37
- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stopzetting van het ticketsysteem NDS (New Distribution System)" (nr. 21225)	37	- M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la suppression du système de billetterie NDS (New Distribution System)" (n° 21225)	37
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stopzetting van het informaticasysteem NDS voor de ticketverkoop" (nr. 21308)	37	- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'arrêt du système informatique de vente de billets NDS" (n° 21308)	37
- mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stopzetting van de projecten DICE en NDS" (nr. 21737)	37	- Mme Isabelle Poncelet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les projets avortés DICE et NDS" (n° 21737)	37
<i>Sprekers: David Geerts, François Bellot,</i> minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: David Geerts, François Bellot,</i> ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Samengevoegde vragen van	39	Questions jointes de	39
- de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toegang tot de park-and-ride in Louvain-la-Neuve" (nr. 21202)	39	- M. Marcel Cheron au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'accès au Park & Ride de Louvain-la-Neuve" (n° 21202)	39
- de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het appeal van de park-and-ride in Louvain-la-Neuve" (nr. 21203)	39	- M. Marcel Cheron au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'attractivité du Park & Ride de Louvain-la-Neuve" (n° 21203)	39
- de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de tarieven van de park-and-ride in Louvain-la-Neuve" (nr. 21204)	39	- M. Marcel Cheron au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les tarifs du Park & Ride de Louvain-la-Neuve" (n° 21204)	39

- de heer Stéphane Crusnière aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toegankelijkheid en het appeal van de park-and-ride in Louvain-la-Neuve" (nr. 21735) 40
- Sprekers:* **Marcel Cheron, Stéphane Crusnière, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- Vraag van mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toekomst van de NMBS-werkplaatsen" (nr. 21275) 42
- Sprekers:* **Gwenaëlle Grovonius, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- M. Stéphane Crusnière au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'accessibilité et l'attractivité du Park & Ride de Louvain-la-Neuve" (n° 21735) 39
- Orateurs:* **Marcel Cheron, Stéphane Crusnière, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
- Question de Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'avenir des ateliers de la SNCB" (n° 21275) 42
- Orateurs:* **Gwenaëlle Grovonius, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

DINSDAG 07 NOVEMBER 2017

Namiddag

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

du

MARDI 07 NOVEMBRE 2017

Après-midi

De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.38 uur en voorgezeten door mevrouw Karine Lalieux.

Laurent Devin (PS): Ik vraag hierbij dat de vragen die ik vandaag niet kan stellen worden omgezet in schriftelijke vragen.

De **voorzitter:** Dat is goed. Vraag nr. 19466 van mevrouw Dumery wordt eveneens omgezet in een schriftelijke vraag.

01 Vraag van de heer Paul-Olivier Delannois aan de vice-eersteminister en minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met de Regie der Gebouwen, over "de mogelijkheid voor controle- en veiligheidsagenten van de NMBS om inbreuken vast te stellen die kunnen leiden tot een administratieve sanctie" (nr. 20581)

01.01 Paul-Olivier Delannois (PS): De wet betreffende de gemeentelijke administratieve sancties (GAS) bepaalt dat de personeelsleden van de openbare vervoersmaatschappijen die behoren tot een van de door de Koning bepaalde categorieën, binnen het raam van hun bevoegdheden, de inbreuken kunnen vaststellen die met een GAS kunnen worden bestraft.

Wanneer zal dit koninklijk besluit bekendgemaakt worden? Voorziet het koninklijk besluit in de mogelijkheid voor de controle- en veiligheidsagenten van de NMBS om administratieve inbreuken vast te stellen?

01.02 Minister François Bellot (Frans): De wet betreffende de gemeentelijke administratieve sancties ressorteert onder de minister van

La réunion publique de commission est ouverte à 14 h 38 par Mme Karine Lalieux, présidente.

Laurent Devin (PS): Je demande que les questions que je ne poserai pas aujourd'hui soient transformées en questions écrites.

La **présidente:** Bien. La question n° 19466 de Mme Dumery est aussi transformée en question écrite.

01 Question de M. Paul-Olivier Delannois au vice-premier ministre et ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé de la Régie des Bâtiments, sur "la possibilité pour les agents de contrôle et de sécurité de la SNCB de constater les infractions pouvant faire l'objet d'une sanction administrative" (n° 20581)

01.01 Paul-Olivier Delannois (PS): La loi sur les sanctions administratives communales prévoit que les agents de société de transport en commun déterminés par le Roi, peuvent, dans le cadre de leurs compétences, constater les infractions faisant l'objet d'une sanction administrative.

Quand cet arrêté royal sera-t-il publié? Permettra-t-il aux agents de contrôle et de sécurité de la SNCB de constater les infractions administratives?

01.02 François Bellot, ministre (en français): La loi SAC dépend du ministère de l'Intérieur. Les agents de sécurité de Securail sont compétents

Binnenlandse Zaken. De veiligheidsagenten van Securail zijn bevoegd om vervuiling van de stations vast te stellen en deze strafrechtelijke misdrijven worden door de politierechtbanken bestraft. Ik zal eerstdaags een wetsontwerp indienen dat voorziet in de mogelijkheid voor de NMBS om die feiten via een administratieve boete te bestraffen om de werklast van de rechtbanken te verminderen. De reactie zal sneller en doeltreffender zijn.

Het incident is gesloten.

02 **Vraag van mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de onlinetickets van de NMBS" (nr. 20236)**

02.01 **Gwenaëlle Grovonius (PS):** Ombudsrail, de ombudsdienst voor de treinreizigers wijst er in zijn jaarverslag 2016 op dat de NMBS haar klanten aanmoedigt om hun vervoerbewijs online te kopen, maar dat die tickets niet kunnen worden terugbetaald of omgeruild. Nu er steeds minder loketten zijn, zijn de klanten aangewezen op de webapplicaties, maar die zijn niet erg gebruiksvriendelijk: het is onduidelijk welke kortingen er kunnen worden verkregen, reisdata veranderen tijdens de aankoop, men kan zich vergissen bij de aankoop, reizigers worden administratiekosten aangerekend, enz.

Waarom kan een onlineticket niet worden terugbetaald of omgeruild? Waarom kan een reiziger de afleverwijze niet wijzigen tussen de aankoop en het gebruik? Waarom wordt er geen controlesysteem geïmplementeerd dat geannuleerde tickets kan herkennen? Waarom rekent de NMBS de reizigers administratiekosten aan? Waarom is de webapplicatie niet gebruiksvriendelijker en performanter?

02.02 **Minister François Bellot (Frans):** Sinds 2004 kan men op de website van de NMBS vervoersbewijzen kopen in pdf. De site is echter niet aangepast voor gebruik van een smartphone of een tablet. Daarom heeft de NMBS eind 2016 een hervorming en modernisering van haar website in de steigers gezet, in samenspraak met klanten en reizigersverenigingen. De omschakeling naar die nieuwe site zal geleidelijk aan gebeuren.

Het is momenteel niet mogelijk om een onlineverkoop te annuleren. De NMBS bekijkt welke technieken het meest geschikt zijn voor de beveiliging van die treintickets en de controle op de eenvormigheid ervan. Op die manier zullen vervoersbewijzen op termijn ingewisseld en

pour constater les souillures dans les gares – infractions pénales sanctionnées par les tribunaux de police. Je déposerai bientôt un projet de loi visant à décharger les tribunaux de ces faits en laissant la SNCB les sanctionner via amende administrative. La réaction sera plus rapide et plus efficace.

L'incident est clos.

02 **Question de Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les tickets online de la SNCB" (n° 20236)**

02.01 **Gwenaëlle Grovonius (PS):** Le service de médiation pour les voyageurs ferroviaires pointe, dans son rapport 2016, le fait qu'alors que la SNCB encourage ses clients à acheter leurs titres de transport en ligne, ces tickets ne sont ni remboursables ni échangeables. Les guichets disparaissant, les clients doivent recourir aux applications en ligne, mais celles-ci sont peu conviviales: manque de clarté sur les réductions disponibles, dates de voyage qui changent au cours de l'achat, possibilité d'achats ineptes, frais administratifs à charge des voyageurs, etc.

Pourquoi un voyageur ne peut-il pas se faire rembourser ou échanger un ticket *online*? Pourquoi ne peut-il modifier le mode de livraison entre l'achat et l'utilisation? Pourquoi ne pas mettre en place un système de contrôle qui permet de reconnaître les billets annulés? Pourquoi charge-t-on des frais administratifs aux voyageurs? Pourquoi l'outil en ligne n'est-il pas plus convivial et performant?

02.02 **François Bellot, ministre (en français):** Depuis 2004, le site web de la SNCB permet l'achat de billets au format pdf. Toutefois, le site n'est plus adapté à la consultation à partir d'un smartphone ou d'une tablette. Fin 2016, la SNCB a donc entrepris de refondre et moderniser son site, en partenariat avec des clients et des associations de voyageurs. Le basculement vers ce nouveau site se fera progressivement.

Il n'est actuellement pas possible d'annuler une vente effectuée en ligne. La SNCB examine les meilleures techniques pour sécuriser ces billets et en vérifier l'unicité. Cela permettra à terme d'effectuer des échanges et remboursements sans courir le risque d'une fraude massive.

terugbetaald kunnen worden zonder risico voor massale fraude.

Het is evenmin mogelijk om de leveringswijze van een onlineticket te wijzigen, maar de klant kan zijn pdf-ticket op verschillende dragers voorleggen.

Sinds 1 februari rekent de NMBS geen administratiekosten meer aan voor de terugbetaling van treinkaartjes.

Het incident is gesloten.

03 Vraag van mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de schadeloosstelling door de NMBS van reizigers die hun vliegtuig missen als gevolg van problemen op het spoor" (nr. 20237)

03.01 Gwenaëlle Grovonius (PS): De ombudsdienst pleit er in zijn jaarverslag 2016 voor dat de NMBS een wettelijke-aansprakelijkheidsverzekering zou afsluiten om reizigers die hun vlucht missen ten gevolge van een treinvertraging te vergoeden. Volgens de NMBS moet de reiziger zich zelf indekken, maar een verzekering dekt de door derden berokkende schade niet.

Wat vindt u van dat voorstel?

03.02 Minister François Bellot (Frans): De NMBS kan niet aansprakelijk worden gehouden voor de indirecte en onvoorziene gevolgen van een treinvertraging. De termijn tussen de aankomst op de luchthaven en het einde van de instaprocedure is even doorslaggevend.

03.03 Gwenaëlle Grovonius (PS): Dat is geen antwoord: reizigers hebben helemaal geen verhaal indien ze hun vlucht missen door een stilstaande trein. Ik betreur het dat u geen oplossing lijkt te willen vinden.

Het incident is gesloten.

04 Vraag van mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de compensatie voor treinvertragingen bij de NMBS" (nr. 20243)

04.01 Gwenaëlle Grovonius (PS): Volgens het jaarverslag 2016 van de ombudsdienst zouden reizigers geen compensatie voor treinvertragingen hebben gekregen omdat de werken op de lijn een

Il n'est pas non plus possible de modifier le mode de fourniture d'un billet en ligne mais le client peut présenter son billet pdf sur différents supports.

Depuis le 1^{er} février, la SNCB ne compte plus de frais administratifs sur le remboursement des billets.

L'incident est clos.

03 Question de Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'indemnisation par la SNCB des voyageurs qui ratent leur avion à la suite de problèmes sur le rail" (n° 20237)

03.01 Gwenaëlle Grovonius (PS): Dans son rapport annuel 2016, le service de médiation plaide pour que la SNCB contracte une assurance en responsabilité civile afin de pouvoir indemniser les voyageurs qui ratent leur avion suite à un retard de train. Selon la SNCB, le voyageur doit se couvrir lui-même mais une assurance ne couvre pas les dommages causés par des tiers.

Que pensez-vous de cette proposition?

03.02 François Bellot, ministre (en français): La SNCB ne peut être tenue responsable des conséquences indirectes et imprévisibles d'un retard de train. Le délai entre l'arrivée à l'aéroport et la fin de l'embarquement est tout aussi déterminant.

03.03 Gwenaëlle Grovonius (PS): Ce n'est pas une réponse: si un train à l'arrêt fait rater un avion, il n'y a aucune voie de recours pour les voyageurs. Vous ne semblez pas vouloir trouver de solution et je le regrette.

L'incident est clos.

04 Question de Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le remboursement des retards par la SNCB" (n° 20243)

04.01 Gwenaëlle Grovonius (PS): Selon le rapport annuel 2016 de médiation, on aurait refusé à des voyageurs la compensation de retard au motif de l'annonce une semaine auparavant de travaux

week vooraf waren aangekondigd. Voor tickets die op voorhand werden gekocht, houdt deze uitleg geen steek.

Hoe is het mogelijk dat de NMBS voorbijgaat aan het feit dat de werken werden aangekondigd na de aankoop van het ticket? Hoe kan de spoorwegmaatschappij beweren dat de reiziger op de hoogte was van de werken op de lijn bij de aankoop van zijn ticket?

Wat is de verklaring van de NMBS? Welke maatregelen zal u treffen om ervoor te zorgen dat de NMBS haar eigen vervoersvoorwaarden en de Europese regelgeving in acht neemt?

04.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): Volgens de Europese regelgeving kan de dienstregeling meerdere keren per jaar worden aangepast. De seizoensdienstregeling van de NMBS wordt vijfmaal per jaar aangepast. Wanneer die aanpassingen worden doorgevoerd tussen de sluiting van het contract en het afgelegde traject, worden de reizigers vóór de reis ingelicht via de Reisplanner op de website van de NMBS, via affiches in de betrokken stations en via de media.

Er is hier geen sprake van vertraging zoals bedoeld in de Europese regelgeving. De NMBS zal in de eerste plaats oog hebben voor de moeilijkheid voor de reizigers om hun reis te veranderen en dergelijke wijzigingen aan de dienstregeling enkel doorvoeren om het goede verloop van het treinverkeer te verzekeren.

04.03 **Gwenaëlle Grovonius** (PS): De NMBS werd inderdaad op dit probleem gewezen.

Het is echter onbegrijpelijk dat reizigers die hun vervoersbewijs op voorhand gekocht hebben, verweten wordt dat ze niet op de hoogte waren van vertragingen die nadien plaatsvonden en geen compensatie krijgen.

Met wat eenvoudig gezond verstand zouden deze situaties, die niet legio zijn, rechtgezet kunnen worden. Op die manier zouden reizigers aangemoedigd worden om vaker de trein te nemen, ondanks de vertragingen die zich onverwacht kunnen voordoen.

Het incident is gesloten.

05 **Vraag van mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "arbeidsongevallen" (nr. 20661)**

sur la ligne. Cette analyse paraît peu fondée lorsque les billets sont achetés à l'avance.

Comment expliquer que la SNCB occulte le fait que la publicité des travaux est postérieure à l'achat du billet? Comment prétendre que le voyageur était au courant des travaux sur la ligne lors de l'achat?

Quelles sont les explications de la SNCB? Comment agirez-vous afin que la SNCB respecte ses propres conditions de transport et la réglementation européenne?

04.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): La réglementation européenne permet d'adapter plusieurs fois par an l'horaire de service. Pour la SNCB, l'horaire de service dit saisonnier est adapté cinq fois par an. Quand ces adaptations ont lieu entre la conclusion du contrat et le trajet effectué, la clientèle est informée préalablement au voyage, notamment par le biais du *Route Planner* sur le site de la SNCB, d'affiches dans les gares concernées, voire par les médias.

Ici, il ne s'agit pas de retard au sens européen. Pour la SNCB, la priorité sera de prendre en compte les difficultés des passagers pour changer leur voyage et de ne réaliser de telles modifications d'horaires que pour le bon fonctionnement du trafic ferroviaire.

04.03 **Gwenaëlle Grovonius** (PS): Certes, l'attention de la SNCB a été attirée sur ce problème.

Mais il est incompréhensible de reprocher à des voyageurs ayant acheté leur billet à l'avance de ne pas être informés de retards survenus ultérieurement et de leur refuser les compensations prévues.

Du simple bon sens permettrait de corriger ces situations qui ne sont pas légion et encouragerait chacun à prendre davantage le train, en dépit de retards imprévisibles.

L'incident est clos.

05 **Question de Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les accidents de travail" (n° 20661)**

05.01 Gwenaëlle Grovonius (PS): Op grond van de wet van 20 december 2016 houdende diverse bepalingen inzake sociale zaken verscherpt HR Rail (dat instaat voor het personeelsbeheer van de NMBS en Infrabel) de erkenningsvoorwaarden voor arbeidsongevallen van statutaire personeelsleden. Zij zullen moeten bewijzen dat het ongeval geen verband hield met hun gezondheidstoestand. Het spoorwegpersoneel heeft met de steun van de vzw Mobiliteit et transport intermodal de service public (Metisp) een beroep tot vernietiging van de kwestieuze artikelen ingediend bij het Grondwettelijk Hof.

Klopt die informatie? Gaat het hier niet om een ongelijke behandeling van het contractuele en het statutaire personeel, waarbij dit laatste wordt benadeeld? Nemen de aangevochten artikelen het door artikel 23 van de Grondwet gewaarborgde gelijkheidsbeginsel in acht?

05.02 Minister François Bellot (Frans): Het klopt dat er beroep werd aangetekend bij het Grondwettelijk Hof, onder het nummer 6701 (FR). HR Rail betwist de interpretatie van de artikelen en verwijst naar de voorbereidende werkzaamheden van de wet.

Het statutaire spoorwegpersoneel valt sinds lange tijd onder een specifieke regelgeving inzake arbeidsongevallen en met arbeidsongevallen gelijkgestelde ongevallen. Ze is vervat in het personeelsstatuut en in bundel 572 van het ARPS; het contractuele personeel valt onder de toepassing van de arbeidsongevallenwet van 10 april 1971.

Met het onderscheid tussen statutair en contractueel personeel wordt ervoor gezorgd dat de twee categorieën onder hun eigen wettelijk stelsel ressorteren, dat rekening houdt met de aard van hun rechtspositie en met de bijbehorende reglementen.

De bepalingen van de wet van 25 december 2016 zijn niet ongunstig voor het statutair personeel, en evenmin voor het contractueel personeel. Ze bevestigen de bestaande situatie. HR Rail ontkent dat de erkenningsvoorwaarden voor arbeidsongevallen strenger geworden zijn. Het Grondwettelijk Hof zal zich hierover moeten uitspreken.

Het incident is gesloten.

06 Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische

05.01 Gwenaëlle Grovonius (PS): En vertu de la loi du 20 décembre 2016 portant dispositions diverses en matière sociale, HR Rail (qui gère le personnel de la SNCB et d'Infrabel) durcit les conditions de reconnaissance des accidents de travail pour les agents statutaires, qui devront prouver que l'accident n'était pas lié à leur état de santé. Les cheminots, soutenus par l'ASBL Mobiliteit et transport intermodal de service public (Metisp), ont introduit auprès de la Cour constitutionnelle un recours en annulation des articles en question.

Confirmez-vous cela? N'y voyez-vous pas la volonté de traiter différemment le personnel contractuel et statutaire, ici défavorisé? Les articles incriminés respectent-ils le principe de l'égalité garanti par l'article 23 de la Constitution?

05.02 François Bellot, ministre (en français): Un recours a bien été introduit auprès de la Cour constitutionnelle, sous le numéro 6701 (FR). HR Rail conteste l'interprétation faite et se réfère aux travaux préparatoires de la loi.

Le personnel statutaire des chemins de fer bénéficie depuis longtemps d'une réglementation spécifique en matière d'accidents du travail et assimilés, contenue dans les statuts du personnel et dans les RGPS, fascicule 572; le personnel contractuel est, lui, soumis à la loi du 10 avril 1971 sur les accidents du travail.

La distinction entre personnel statutaire et contractuel vise à assurer que les deux catégories tombent sous le régime établi par la loi qui leur est propre, qui tient compte de la nature de leur position juridique et des règlements qui en font partie.

Les dispositions de la loi du 25 décembre 2016 ne sont pas défavorables au personnel statutaire, pas plus qu'au personnel contractuel. Elles confirment la situation existante. HR Rail nie tout durcissement des conditions de reconnaissance d'un accident de travail. Il appartiendra à la Cour constitutionnelle de se prononcer.

L'incident est clos.

06 Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobiliteit, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur

Spoorwegen, over "de afschaffing van treinen tussen Manage en 's Gravenbrakel" (nr. 20747)

06.01 **Laurent Devin** (PS): De plaatselijke verkozenen zijn bezorgd over de vermindering van het treinaanbod tussen Manage en 's Gravenbrakel. Dat is een eerste stap in de richting van een verschraving van het aanbod op die lijn, want een verminderd aanbod leidt tot een lagere treinbezetting en is bedoeld voor de groepen die geen andere keuze hebben dan met de trein te reizen. De mensen die ook op andere tijdstippen willen reizen, zullen immers voor de auto kiezen, die duurder is en meer vervuult.

Hoe zal de treinfrequentie op die lijn evolueren? Wat zijn de redenen voor die evolutie? Welke impact zal ze hebben op het milieu en de verkeerssituatie?

06.02 **Minister François Bellot** (*Frans*): Overeenkomstig het vervoersplan 2017-2020 zal de L-verbinding tussen Manage en 's Gravenbrakel, die 's avonds en in de daluren een lage bezetting heeft, vanaf december 2017 worden afgeschaft, en zal er een verbinding tussen 's Gravenbrakel en La Louvière-Sud worden ingesteld. 's Morgens zullen er drie P-treinen rijden tussen Manage en 's Gravenbrakel. 's Avonds rijden ze in de omgekeerde richting.

Het aanbod van La Louvière-Sud naar Brussel zal overdag worden verdubbeld. Een keer per uur is er een aansluiting in 's Gravenbrakel, van waaruit er ook een trein naar La Louvière-Sud zal rijden, waar men zal kunnen overstappen op de IC-trein richting Charleroi, Bergen en Namen.

Manage behoudt de L-verbinding Charleroi-Sud – La Louvière-Sud – Manage – Luttre, met ieder uur in Luttre en in La Louvière-Centre aansluitingen naar Brussel. In La Louvière-Centre zullen er ook ieder uur aansluitingen naar 's Gravenbrakel zijn.

De impact zal positief zijn want de middelen zullen ingezet worden daar waar er een grote vraag is en alle reismogelijkheden vanuit Manage blijven behouden.

06.03 **Laurent Devin** (PS): Om de ene lijn te versterken, vermindert men het aanbod op een andere lijn, in functie van het aantal reizigers...

Het incident is gesloten.

07 **Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol**

"la suppression de trains entre Manage et Braine-le-Comte" (n° 20747)

06.01 **Laurent Devin** (PS): Les élus locaux s'inquiètent de la réduction de trains entre Manage et Braine-le-Comte. C'est la première étape vers une désertification de la ligne car une offre réduite diminue la fréquentation et se concentre sur les publics dits "captifs". En effet, les voyageurs qui ont besoin d'une souplesse horaire préféreront la voiture, plus coûteuse et polluante.

Comment évoluera la fréquence ferroviaire sur cette ligne? Quelles en sont les raisons? Quel sera son impact sur l'environnement et la circulation routière?

06.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): Le plan de transport 2017-2020 prévoit, en décembre 2017, la suppression de cette ligne peu fréquentée en soirée et en heures creuses, et la création d'une relation Braine-le-Comte–La Louvière-Sud. Trois trains P circuleront le matin entre Manage et Braine-le-Comte. Ils feront le trajet en sens inverse le soir.

L'offre de La Louvière-Sud vers Bruxelles sera doublée toute la journée. Une fois par heure avec une correspondance à Braine-le-Comte qui bénéficiera aussi d'une relation vers La Louvière-Sud où il y aura des correspondances en IC vers Charleroi, Mons et Namur.

Manage conservera la relation L Charleroi-Sud–La Louvière-Sud–Manage–Luttre qui offrira des correspondances toutes les heures vers Bruxelles à Luttre et à La Louvière-Centre, laquelle aura aussi une correspondance vers Braine-le-Comte toutes les heures.

L'impact sera positif car les moyens seront alloués où il y a forte demande et toutes les possibilités de voyage au départ de Manage seront maintenues.

06.03 **Laurent Devin** (PS): Pour renforcer une ligne, on diminue les services sur une autre ligne en fonction de leur fréquentation...

L'incident est clos.

07 **Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société**

en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het treinongeval in Antwerpen-Centraal" (nr. 20749)

07.01 David Geerts (sp.a): Op 15 september botste een trein die vanuit Hasselt kwam, in het station van Antwerpen tegen een paal. Daarbij raakten drie personeelsleden lichtgewond.

Kent de minister de precieze oorzaak? Waren het hulpsysteem TBL1+ of het veiligheidssysteem ETCS geïnstalleerd op het spoor? Zo ja, waarom kwam die trein dan niet tot stilstand voor de eigenlijke botsing? Was het treinstel zelf uitgerust met een van die systemen?

07.02 Minister François Bellot (*Nederlands*): Op 15 september reed de betrokken reizigerstrein om 22.18 uur met drie minuten vertraging het station binnen van Antwerpen-Centraal. Dit was ook de eindbestemming. De trein kwam aan op spoor 502, perron 2, reed het stootblok aan en kwam tot stilstand tegen de bovenleidingpalen aan het einde van het perron, waardoor de eerste wagon van toestel 357 ontspoorde. Er waren twee licht gekwetste reizigers, die geen verzorging wensten. Ook de treinbestuurder en de treinbegeleider waren gekwetst.

Het onderzoek naar de oorzaak van dit ongeval loopt nog steeds zodat een precieze oorzaak nog niet te geven is. Het stootblok is geen gevaarlijk punt dat moet worden beschermd door TBL1, omdat dit normaal wordt benaderd aan een snelheid van 20 km/u. Het laatste sein om naar spoor 502 te rijden was wel uitgerust met een ETCS- en TBL1-baken, maar omdat het sein de trein toeliet tot dat dood spoor, reageerde het baken niet met een stop. Het treinstel was uitgerust met TBL1.

07.03 David Geerts (sp.a): Het is vreemd dat de seinen waren uitgerust met TBL1+ en ECTS en dat er toch geen stopsignaal is gegeven.

Het incident is gesloten.

08 Samengevoegde vragen van

- de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de werkgroep van Infrabel rond duurzame alternatieven van onkruidbestrijding op het Belgische spoorwegennet" (nr. 20811)
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de

Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'accident ferroviaire à Anvers-Central" (n° 20749)

07.01 David Geerts (sp.a): Le 15 septembre, un train venant de Hasselt a heurté un pilier en gare d'Anvers-Central. Trois membres du personnel ont été légèrement blessés.

Le ministre connaît-il la cause exacte de cet incident? Le système d'aide TBL1+ ou le système de sécurité ETCS étaient-ils installés sur les rails? Dans l'affirmative, pourquoi le train ne s'est-il pas arrêté avant la collision? La rame de train elle-même était-elle équipée de l'un de ces systèmes?

07.02 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): Le 15 septembre, le train de voyageurs en question est entré à 22 h 18, avec trois minutes de retard, en gare d'Anvers-Central, sa destination finale. Le train est arrivé voie 502, quai 2, il a touché le heurtoir et s'est arrêté contre les piliers de la caténaire au bout du quai, ce qui a entraîné le déraillement du premier wagon du train 357. Deux voyageurs ont été blessés légèrement mas ils n'ont pas souhaité recevoir de soins. Le conducteur et l'accompagnateur de train ont aussi été blessés.

L'enquête sur les causes de l'accident est toujours en cours et il est dès lors encore impossible de préciser une cause exacte. Le heurtoir ne constitue pas un point dangereux à protéger par le système TBL1, eu égard au fait que cet endroit est normalement approché à la vitesse de 20 km/h. Le dernier signal en direction de la voie 502 était bien équipé du dispositif ETCS et de la balise TBL1 mais, étant donné que le signal autorisait le train à rejoindre cette voie de garage, la balise n'a pas réagi par un stop. La locomotive était équipée du système TBL1.

07.03 David Geerts (sp.a): Il est étrange que les signaux étaient équipés des systèmes TBL1+ et ECTS et qu'aucun signal stop n'ait été donné.

L'incident est clos.

08 Questions jointes de

- M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le groupe de travail d'Infrabel dédié aux alternatives durables au désherbage du réseau ferroviaire belge" (n° 20811)
- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le train de

Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de onkruidtrein Weedfree van Infrabel" (nr. 20846)

- de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het onderzoek naar alternatieven voor het pesticidengebruik bij het onderhoud van spoorwegen" (nr. 21148)

08.01 Wouter Raskin (N-VA): Zoals elk jaar heeft de spoorwegbeheerder opnieuw zijn onkruidtrein ingezet om de spoorwegen onkruidvrij te houden. Helaas worden daarvoor telkens honderdduizenden liters met water verdunde pesticiden en herbiciden de lucht in gespoten. Van mijn unaniem goedgekeurde resolutie om een bijzondere werkgroep op te richten die een duurzame en financieel haalbare methode van onkruidbestrijding zou zoeken, is nog steeds niets in huis gekomen.

Wat is de stand van zaken?

08.02 David Geerts (sp.a): Ik sluit me aan bij de vraag van de heer Raskin. De onkruidtrein beschikt weliswaar over negen slimme camera's, maar gebruikt nog altijd 625.000 liter per jaar, voor een totale kostprijs van 1,3 miljoen euro.

08.03 Minister François Bellot (Nederlands): In het belang van de exploitatieveiligheid mag Infrabel afwijken van het verbod op het gebruik van glyfosaat, maar daarnaast heeft de spoorwegbeheerder ook een technische werkgroep die een doeltreffend alternatief voor het gebruik van pesticiden moet zoeken. Op mijn vraag heeft de FOD Mobiliteit en Vervoer een werkgroep opgericht die de samenwerking coördineert tussen Infrabel en de drie Gewesten. Die werkgroep zal tegen eind 2017 drie keer zijn samengekomen.

Het rapport van het project Herbie omvat een benchmarkstudie van de bestaande technieken en wordt verwacht tegen eind 2018.

De ingehuurd onkruidtrein wordt geëxploiteerd door de firma Weedfree. Dankzij cameratechnologie wordt het gebruik van pesticiden beperkt.

08.04 Wouter Raskin (N-VA): Anno 2017 mogen we toch de ambitie hebben om de stap naar een duurzamer onkruidbeheer te zetten. Ik hoop dat de werkgroep in de schoot van de FOD tegen het voorjaar van 2018 met een oplossing zal komen.

désherbage Weedfree d'Infrabel" (n° 20846)

- M. Stefaan Van Hecke au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la recherche d'alternatives à l'utilisation de pesticides pour l'entretien des voies ferrées" (n° 21148)

08.01 Wouter Raskin (N-VA): Comme chaque année, le gestionnaire du réseau a fait circuler son train de désherbage pour enlever les mauvaises herbes des voies. Malheureusement, la sortie de ce train s'accompagne chaque année de la pulvérisation dans l'air de centaines de milliers de pesticides et herbicides allongés d'eau. Ma résolution, approuvée à l'unanimité, tendant à la création d'un groupe de travail ad hoc chargé de chercher une méthode de désherbage durable et financièrement réaliste n'a toujours pas été suivie d'effet.

Quel est l'état d'avancement de ce dossier?

08.02 David Geerts (sp.a): Je me rallie à la question de M. Raskin. Le train de désherbage dispose certes de neuf caméras intelligentes mais utilise toujours 625 000 litres de désherbant par an, représentant un coût total de 1,3 million d'euros.

08.03 François Bellot, ministre (en néerlandais): Dans l'intérêt de la sécurité d'exploitation, Infrabel peut déroger à l'interdiction d'utilisation de glyphosate, mais, parallèlement, le gestionnaire du réseau a également créé un groupe de travail qui doit chercher une alternative efficace à l'usage de pesticides. À ma demande, le SPF Mobilité et Transport a créé un groupe de travail qui coordonne la coopération entre Infrabel et les trois Régions. Fin 2017, ce groupe de travail se sera réuni à trois reprises.

Le rapport du projet Herbie comporte une étude comparative des techniques existantes et est attendu d'ici fin 2018.

Le train désherbeur loué par Infrabel est exploité par la firme Weedfree. Une technologie recourant à des caméras permet de limiter l'utilisation de pesticides.

08.04 Wouter Raskin (N-VA): En 2017, nous devrions tout de même avoir l'ambition de mettre en place une politique plus durable de destruction des mauvaises herbes. J'espère que le groupe de travail créé au sein du SPF présentera une solution au printemps 2018.

08.05 **David Geerts** (sp.a): De resolutie moet worden uitgevoerd zodat er minder pesticiden worden gebruikt.

Het incident is gesloten.

09 **Vraag van mevrouw Stéphanie Thoron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "een campagne tegen ongewenst gedrag in het openbaar vervoer" (nr. 20821)**

09.01 **Stéphanie Thoron** (MR): Volgens uw voorgangster mevrouw Galant stond er geen campagne tegen ongewenst gedrag in het openbaar vervoer op stapel, maar was het niet uitgesloten dat er een zou worden georganiseerd over de preventie van geweld.

Zal er in ons land een campagne worden opgezet zoals "Stop-Ça suffit" in Frankrijk? Zou zo een campagne niet op nationaal vlak en voor heel het openbaar vervoer georganiseerd moeten worden om efficiënt te zijn?

09.02 **Minister François Bellot** (Frans): De NMBS heeft geen specifieke campagne gepland. Een dergelijke campagne zou overigens niet beperkt mogen blijven tot het openbaar vervoer. Ik raad u daarom aan u met uw vragen te richten tot de minister van Binnenlandse Zaken.

Het incident is gesloten.

10 **Samengevoegde vragen van**
 - de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "Vias institute" (nr. 20862)
 - de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de naamswijziging van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid" (nr. 21023)

10.01 **Emir Kir** (PS): Het BIVV, dat in 1986 werd opgericht, is omgedoopt tot Vias institute, zo hebben de verantwoordelijken meegedeeld.

Wat is de reden voor die naamswijziging? Welke gevolgen zal dat hebben voor de opdrachten en bevoegdheden van die organisatie? Zullen er banen verdwijnen?

10.02 **Minister François Bellot** (Frans): Aangezien een deel van de vroegere opdrachten van het BIVV

08.05 **David Geerts** (sp.a): La résolution doit être mise en œuvre afin de réduire l'utilisation de pesticides.

L'incident est clos.

09 **Question de Mme Stéphanie Thoron au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer belges, sur "la mise sur pied d'une campagne de lutte contre le harcèlement dans les transports publics" (n° 20821)**

09.01 **Stéphanie Thoron** (MR): D'après Mme Galant, qui vous a précédé dans ces fonctions, aucune campagne contre le harcèlement dans les transports n'était prévue mais qu'il n'était pas exclu d'en organiser une dans le contexte de la prévention des actes de violence.

Une campagne "Stop-Ça suffit" est-elle à l'ordre du jour dans notre pays? Pour être efficace, ne devrait-elle pas être nationale et concerner tous les transports publics?

09.02 **François Bellot**, ministre (en français): Aucune campagne spécifique n'est prévue par la SNCB. D'ailleurs, une telle campagne ne devrait pas se cantonner aux transports en commun. Je vous invite donc à adresser vos questions au ministre de l'Intérieur.

L'incident est clos.

10 **Questions jointes de**
 - M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le Vias institute" (n° 20862)
 - M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le changement de nom de l'Institut Belge pour la Sécurité Routière" (n° 21023)

10.01 **Emir Kir** (PS): L'IBSR, créé en 1986, s'appellera dorénavant, selon ses responsables, le Vias institute.

Pourquoi un changement de nom? Quel sera l'impact sur les missions et compétences de cette organisation? Des emplois vont-ils disparaître?

10.02 **François Bellot**, ministre (en français): Une partie des missions auparavant dévolues à l'IBSR

werd overgeheveld naar de Gewesten, heeft men beslist om de vzw om te vormen tot een vennootschap met een sociaal oogmerk. Voorts werd er beslist om het spectrum van de aan het instituut toevertrouwde studies uit te breiden tot de mobiliteit en de veiligheid in de ruime zin – meer dus dan louter de verkeersveiligheid. De naamswijziging vormt het sluitstuk van het proces waarmee er is bewerkstelligd dat Vias institute als onafhankelijke organisatie zal kunnen verdergaan.

Vandaag werken er 123 mensen bij Vias. Dankzij de uitbreiding van de activiteiten van het instituut zullen tal van medewerkers hun expertise verder kunnen ontwikkelen en zullen er op lange termijn zelfs nieuwe tewerkstellingsmogelijkheden ontstaan.

10.03 Emir Kir (PS): Welke opdrachten werden er naar de Gewesten overgeheveld?

10.04 Minister François Bellot (Frans): De Gewesten zijn nu bevoegd voor de sensibiliseringscampagnes. Het BIVV moest zich toespitsen op de resterende opdrachten (en dus banen schrappen) of zijn expertise verbreden.

Aangezien de opdracht van het BIVV werden gewijzigd en zijn actieterrein werd verruimd, leek het de raad van bestuur passend voor een nieuwe naam te opteren.

10.05 Emir Kir (PS): Om jobverlies te voorkomen, moest het instituut op zoek naar een nieuwe invulling en nieuwe activiteiten. Het Vias institute moet ervoor zorgen dat het bekend wordt bij de Gewesten en de gemeenten. Door zijn knowhow te verruimen tot veiligheid en mobiliteit, wordt het instituut een interessante operator voor de openbare besturen.

Het incident is gesloten.

11 Samengevoegde vragen van

- de heer Gilles Foret aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de detectiepoortjes in stations" (nr. 20889)
- de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de ondoeltreffendheid van de detectiepoortjes in de drie grote stations van België" (nr. 21113)
- de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische

ayant été régionalisées, il a été décidé qu'il passerait du statut d'ASBL à celui de société commerciale à finalité sociale. Il a également été décidé d'étendre le spectre des études qui lui sont confiées à la mobilité et à la sécurité au sens large – donc au-delà de la sécurité routière. Le changement de nom marque la fin du processus qui va permettre à l'institut Vias de continuer à exister en tant qu'organisation indépendante.

Aujourd'hui, il y a 123 employés. L'élargissement des activités de Vias permettra à de nombreux collaborateurs de développer leur expertise et offrira même, à long terme, de nouvelles opportunités d'emploi.

10.03 Emir Kir (PS): Pouvez-vous préciser les missions qui ont été régionalisées?

10.04 François Bellot, ministre (en français): Les campagnes de sensibilisation sont devenues des compétences régionales. L'IBSR devait soit se centrer sur ses missions résiduelles (et donc diminuer le volume d'emploi) soit développer l'expertise.

Comme la mission de l'IBSR est modifiée et que son spectre d'intervention a été élargi, il a paru opportun au conseil d'administration d'en modifier le nom.

10.05 Emir Kir (PS): Il fallait trouver un nouveau métier, de nouvelles activités, pour éviter les pertes d'emploi. L'institut Vias doit maintenant se faire connaître des Régions et des communes. En élargissant son savoir-faire en matière de sécurité et de mobilité, il deviendra un opérateur intéressant pour les pouvoirs publics.

L'incident est clos.

11 Questions jointes de

- M. Gilles Foret au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les portiques de sécurité dans les gares" (n° 20889)
- M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'inefficacité des portiques de sécurité dans les trois grandes gares du pays" (n° 21113)
- M. Jean-Jacques Flahaux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les portiques de sécurité dans diverses gares"

Spoorwegen, over "de detectiepoortjes in verschillende Belgische stations" (nr. 21293)
 - de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de controle van reizigers in internationale treinen" (nr. 21667)

belges" (n° 21293)
 - M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le contrôle des passagers des trains internationaux" (n° 21667)

11.01 Emir Kir (PS): De agenten van Securail wijzen erop dat de detectiepoortjes in de internationale stations Brussel-Zuid, Antwerpen-Centraal en Luik-Guillemins niet efficiënt zijn omdat de controle enkel in aanwezigheid van agenten van de (sterk onderbemande!) spoorwegpolitie kan worden uitgevoerd, en omdat ze random gebeuren. Deze veiligheidsmaatregel heeft 17 miljoen euro gekost. Volgens uw ministerie werden er sinds de plaatsing van de poortjes in juli 150 gevaarlijke metalen objecten in beslag genomen. Dat is niet veel.

11.01 Emir Kir (PS): Des agents de Securail dénoncent l'inefficacité des portiques de sécurité installés dans les gares internationales de Bruxelles-Midi, Anvers-Central et Liège-Guillemins à cause du fait que les contrôles ne peuvent être effectués qu'en présence de policiers des chemins de fer (largement en sous-effectif) et qu'ils sont aléatoires. Ce dispositif a coûté 17 millions d'euros. Votre ministère cite le chiffre de 150 objets métalliques dangereux saisis depuis l'installation des portiques en juillet. C'est peu.

Is de kritiek terecht? Heeft er een evaluatie plaatsgevonden? Hoe staat het met de hervorming die moet leiden tot een uitbreiding van het personeelsbestand van de spoorwegpolitie?

Confirmez-vous les critiques? Y a-t-il eu une évaluation? Où en est la réforme pour augmenter le cadre de la police des chemins de fer?

11.02 Jean-Jacques Flahaux (MR): De detectiepoortjes worden niet systematisch gebruikt voor de controles, maar volgens een bepaald algoritme.

11.02 Jean-Jacques Flahaux (MR): Les portiques de sécurité ne sont pas utilisés systématiquement pour les contrôles mais selon un algorithme.

Vanwaar die keuze? Volgens sommigen is er een personeelstekort, volgens anderen gaat het om een bewuste keuze om de wachtrijen te beperken. Welke eerste balans kan er worden opgemaakt? Hoeveel controles werden er uitgevoerd en in hoeveel gevallen was er een probleem? Wat waren de problemen?

Quelles sont les raisons de ce choix? D'aucuns parlent d'un manque de personnel et d'autres d'un choix délibéré pour limiter les files d'attente. Quel est le premier bilan? Combien de contrôles ont-ils été réalisés et combien de cas se sont-ils avérés problématiques? Quels étaient-ils?

Men kan overigens nog steeds aan de controles ontsnappen, bijvoorbeeld in het station Brussel-Zuid wanneer men de achteringang neemt of wanneer men op hetzelfde perron als de internationale treinen aankomt...

Il est par ailleurs toujours possible d'échapper aux contrôles, notamment à la gare du Midi en entrant par l'arrière ou en arrivant sur le même quai que les trains internationaux...

11.03 Minister François Bellot (Frans): De regering en de Nationale Veiligheidsraad hebben de beveiligingssystemen die sinds 14 juli in de internationale stations werden geïnstalleerd, goedgekeurd. Securail controleert de reizigers en hun bagage en de spoorwegpolitie biedt politionele ondersteuning.

11.03 François Bellot, ministre (en français): Le gouvernement et le Conseil national de sécurité ont avalisé le dispositif installé dans les gares internationales depuis le 14 juillet. Securail contrôle les voyageurs et leurs bagages et la police des chemins de fer apporte un soutien policier.

(Nederlands) De poortjes werden geplaatst in de internationale stations en in het station Brussels Airport. Het huidige dreigingsniveau vergt geen uitbreiding van het veiligheidsdispositief.

(En néerlandais) Les portiques de sécurité ont été installés dans les gares internationales et dans la gare de Brussels Airport. Le niveau actuel de la menace ne requiert pas d'étendre davantage le dispositif de sécurité.

(Frans) Terroristen nemen soft targets als doelwit, want ze willen angst zaaien en tonen dat ze overal en altijd kunnen toeslaan en dat iedereen het doelwit kan zijn.

Het is onmogelijk om alle plaatsen waar veel mensen samen zijn te controleren. Er moet een onderscheid worden gemaakt tussen voortdurend toezicht en voortdurende waakzaamheid en niet-permanente, maar gerichte controle. Systematische en permanente controles zijn te vermijden, want ze zijn te voorspelbaar. De maatregelen mogen ook geen extra risico inhouden voor de reizigers, bijvoorbeeld omdat er lange wachtrijen zouden ontstaan.

Om concurrentieel te blijven moet het spoorvervoer vlot toegankelijk blijven.

(Nederlands) In het protocolakkoord krijgt het vlotte verloop van het verkeer bijzondere aandacht. Op bepaalde dagen werd het veiligheidsdispositief enigszins aangepast door onvoorziene verkeersomstandigheden.

(Frans) Vliegtuigpassagiers die een lange reis van A naar B maken, zonder veel tussenstops, stemmen ermee in om ruim op voorhand naar de luchthaven te komen en systematische controles te ondergaan. Het spoorwegnet, dat open is en waarop er tijdens trajecten die vaak korter zijn vlieggreizen, vaker gehalteerd wordt, is moeilijker te beveiligen, en treinreizigers zijn minder bereid zoveel verplichtingen te aanvaarden dan vliegtuigpassagiers.

De politie werd 170 maal opgeroepen voor gevaarlijke voorwerpen of verboden wapens op sites met controlesystemen. Er werden vuurwapens noch wapens van composietmateriaal of gevaarlijke voorwerpen aangetroffen. De NMBS beschikt wel over de technologie om die voorwerpen in voorkomend geval te detecteren.

(Nederlands) Bij een inbeslagname van wapens of gevaarlijke voorwerpen heeft de NMBS geen informatie over de gerechtelijke gevolgen die hieraan verbonden zijn.

(Frans) Voor de controle van de reizigers wordt gebruikgemaakt van detectiepoortjes, voor de controle van de bagage van x-stralen. In geval van twijfel kan er een manuele metaal- of explosievendetector worden gebruikt of kan men politiehonden inzetten die daartoe speciaal werden getraind. Ik hoop dat de NMBS weldra zelf over dat soort honden zal kunnen beschikken, zodat ze

(En français) Les soft targets sont la cible des terroristes qui veulent générer la peur en montrant qu'ils peuvent agir n'importe où, n'importe quand et sur n'importe qui.

Il est impossible de contrôler tous les endroits à forte concentration humaine. Il faut distinguer surveillance et vigilance permanente et contrôle non-permanent mais ciblé. Il faut éviter des contrôles systématiques et permanents; ils seraient trop prévisibles. Il faut aussi prévoir un dispositif ne créant pas de risque supplémentaire comme les longues files.

Le transport ferroviaire doit être d'un usage facile pour rester concurrentiel.

(En néerlandais) La fluidité du trafic fait l'objet d'une attention particulière dans le protocole d'accord. Certains jours, le dispositif de sécurité est quelque peu modifié en raison de conditions de circulation imprévues.

(En français) Voyageant d'un point A à un point B sans arrêts fréquents et pour une durée longue, les passagers aériens acceptent de se rendre à l'avance et de subir des contrôles systématiques. Ouvert et comprenant plusieurs arrêts pendant un trajet souvent plus court que dans l'aérien, le réseau ferroviaire est plus difficile à sécuriser et ses voyageurs moins prêts à subir autant de contraintes que dans l'aérien.

Sur les sites munis de dispositifs de contrôle, la police a été appelée 170 fois pour objets dangereux. Il n'y avait ni armes à feu, ni arme en matière composite ou objet dangereux. Mais la SNCB est dotée de la technologie pour les déceler s'il échet.

(En néerlandais) La SNCB ne dispose d'aucune information concernant les suites judiciaires des saisies d'armes ou d'objets dangereux.

(En français) Les voyageurs sont contrôlés au moyen d'un portique de sécurité, leurs bagages sont passés aux rayons X. En cas de doute, on peut recourir à un détecteur manuel de métaux ou d'explosifs ou faire intervenir des chiens entraînés à cet effet. J'espère que la SNCB pourra bientôt faire de même, évitant ainsi de solliciter la police.

daarvoor niet langer beroep hoeft te doen op de politiediensten.

De NMBS heeft voor die veiligheidsmaatregelen een honderdtal veiligheidsagenten in dienst genomen. Het camerabewakingsnetwerk werd versterkt en aangepast aan de dreiging. Andere maatregelen moeten vertrouwelijk blijven.

In september vond een eerste evaluatie van de controlemaatregelen plaats. Ik wil nogmaals benadrukken dat de controles niet voorspelbaar mogen worden.

(Nederlands) Algemeen verloopt de uitvoering van het plan zoals verwacht. Mijn kabinet en dat van collega Jambon hebben de federale politie wel gevraagd om meer treinen te controleren.

(Frans) Van 14 juli tot 30 september werden er bij het vertrek van 700 Thalys-, ICE- en TGV-treinen controles uitgevoerd. Er zijn 33.532 reizigers door de detectiepoortjes gelopen en er werden 44.630 bagagestukjes gescand. Eind december zal er een nieuwe evaluatie plaatsvinden.

11.04 Emir Kir (PS): U hebt weliswaar belangrijk werk verricht maar u hebt gekozen voor random controles, terwijl er andere methodes bestaan. Reizigers naar Londen weten dat ze allen gecontroleerd zullen worden. Is een volledige controle geen optie? Alle kabinetten en stakeholders zouden voorstander zijn van detectiepoortjes.

U hebt het over de noodzakelijke aanwezigheid van politieagenten. Er is echter een personeelstekort van 50% in het station Brussel-Zuid! Gelet op het grote aantal toegangen tot het station en het personeelstekort bij de spoorwegpolitie, raad ik u aan om contact op te nemen met uw collega van Binnenlandse Zaken. De regering moet er alles aan doen om de personeelsformatie volledig in te vullen!

11.05 Jean-Jacques Flahaux (MR): At random controles zijn inderdaad doeltreffender en het zou een goede zaak zijn indien de NMBS zelf over honden zou kunnen beschikken.

11.06 Minister François Bellot (Frans): De systematische controle voor Eurostar stoelt op een akkoord tussen de landen die deelnemen aan Eurostar en Eurotunnel. Er is maar één toegangsweg naar de Thalystrein. Wanneer de politie of Securail elders in het station verdachte gedragingen opmerken, worden die personen op dezelfde manier gecontroleerd. Het plan om met

La SNCB a recruté une centaine d'agents de sécurité pour ces dispositifs. Son réseau de télésurveillance a été renforcé et adapté à la menace. D'autres mesures doivent rester confidentielles.

Une première évaluation du dispositif de contrôle a eu lieu en septembre. J'insiste: les contrôles ne doivent pas devenir prévisibles.

(En néerlandais) L'exécution du plan se déroule comme prévu dans l'ensemble. Mon cabinet et le cabinet de mon collègue Jambon ont demandé à la police fédérale d'augmenter le nombre de contrôles effectués dans les trains.

(En français) Du 14 juillet au 30 septembre, des contrôles ont été effectués au départ de 700 trains Thalys, ICE et TGV: 33 532 voyageurs sont passés sous les portiques et 44 630 bagages ont été scannés. La nouvelle évaluation est prévue fin décembre.

11.04 Emir Kir (PS): Vous avez certes réalisé un travail important mais vous avez fait le choix de la méthode aléatoire alors que d'autres modèles existent: tous les voyageurs pour Londres savent qu'ils seront contrôlés. Le contrôle total n'est-il pas une option? Tous les cabinets et acteurs concernés semblent unanimes en faveur des portiques.

Vous parlez de la présence indispensable des policiers. Mais la moitié des effectifs manque, pour la gare de Bruxelles-Midi! Vu le nombre élevé d'accès à la gare et ce problème d'effectif réduit de la police, je vous invite à contacter votre collègue en charge de l'Intérieur: que le gouvernement fasse tout pour que le cadre soit rempli!

11.05 Jean-Jacques Flahaux (MR): Les contrôles aléatoires sont plus efficaces et les chiens, une bonne idée.

11.06 François Bellot, ministre (en français): Le contrôle systématique pour Eurostar est le fruit d'un accord entre les États participant à Eurostar et à Eurotunnel. Par ailleurs, il y a un seul accès au Thalys. Quand la police ou Securail détectent des comportements suspects ailleurs dans la gare, on leur fait subir le même contrôle. Enfin, le projet de brigade canine pour Securail est déjà très avancé.

een hondenbrigade voor Securail te starten, bevindt zich al in een vergevorderd stadium.

Het incident is gesloten.

12 Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "afbrokkelende muren in de Noord-Zuidverbinding" (nr. 20908)

12.01 Emir Kir (PS): In augustus liepen de treinen op de Noord-Zuidverbinding in het Brusselse Gewest vertraging op doordat er stukken muur in de tunnels afbrokkelde. Deze muren werden begin dit jaar opgetrokken om de tunnels af te scheiden. De werken werden uitgevoerd door een onderaannemer van Infrabel en afgerond enkele weken voordat de muren begonnen af te brokkelen. Hierna heeft men alle geplaatste muren gecontroleerd en vastgesteld dat 15 van de 450 muren niet verankerd waren in de grond.

Hoe staat het met de herstellingswerken? Welk budget wordt er hiervoor uitgetrokken?

12.02 Minister François Bellot (*Frans*): Volgens Infrabel zijn de metselwerken sinds 27 augustus gestabiliseerd. Het incident werd veroorzaakt door een slechte uitvoering door de onderaannemer, die alle kosten op zich moet nemen.

Het incident is gesloten.

13 Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het treinongeval op de Waalse as in Engis, tussen Namen en Luik" (nr. 20909)

13.01 Emir Kir (PS): Een reizigerstrein op de lijn Luik-Paleis – Bergen heeft een arbeider aangereden, die de dag nadien is overleden. De arbeidsauditeur heeft een onderzoek ter plaatse uitgevoerd. Infrabel legt uit dat de man voor een onderaannemer werkte die belast was met werken voor de modernisering van de seininrichting in de berm, waarvoor de sporen niet hoefden te worden overgestoken.

ACOD Spoor stelt die situatie en de besparingen van Infrabel aan de kaak. De vakbond vindt dat er voor die werkzaamheden veiligheidsmaatregelen hadden moeten worden getroffen, met instructies om te voorkomen dat de trein langs zou rijden of met een kijkuit.

L'incident est clos.

12 Question de M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'effondrement de pans de murs sur le rail dans la jonction Nord-Midi" (n° 20908)

12.01 Emir Kir (PS): Des retards ont été enregistrés en août dans la jonction Nord-Midi suite à l'effondrement de pans de mur dans les tunnels. Ces murs ont été érigés en début d'année, afin de cloisonner les tunnels. Mené par une entreprise sous-traitante d'Infrabel, le chantier avait pris fin quelques semaines avant les incidents. Suite à ceux-ci, l'ensemble des murs érigés a été passé en revue et on a constaté que 15 murs sur 450 n'avaient pas été ancrés dans le sol.

Où en sont les travaux de réparation? Quel en est le budget?

12.02 François Bellot, ministre (*en français*): Selon Infrabel, tout est stabilisé depuis le 27 août. La cause de l'incident étant une mauvaise exécution par l'entrepreneur, les frais sont entièrement à sa charge.

L'incident est clos.

13 Question de M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'accident de train survenu sur la dorsale wallonne, entre Namur et Liège, à Engis" (n° 20909)

13.01 Emir Kir (PS): Un train de voyageurs reliant Liège-Palais à Mons a percuté un ouvrier qui est décédé le lendemain. L'auditeur du travail est descendu sur les lieux. Infrabel explique que l'homme travaillait pour un sous-traitant chargé de travaux de modernisation de la signalisation sur le bas-côté ne nécessitant pas de traverser les voies.

La CGSP Cheminots dénonce cette situation et les économies faites par Infrabel. Pour ce chantier, elle estime qu'une couverture de sécurité avec des indications pour éviter que le train passe ou avec une vigie aurait dû être mise en place.

Hebt u demarches ondernomen bij Infrabel om de toedracht van dat ongeval te achterhalen? Hoe luiden de conclusies? Welke maatregelen zult u nemen om zo een ongeval in de toekomst te voorkomen?

Beschikt u over informatie betreffende de aansprakelijkheid? Welke procedures hanteert de NMBS voor zulke werken? Hoe wordt er gecontroleerd of de veiligheidsmaatregelen in acht worden genomen? Doet dat dodelijke ongeval geen vragen rijzen over de besparingen die Infrabel realiseert ten koste van de veiligheid?

13.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): Het slachtoffer raakte gewond aan het bovenlijf, maar is niet overleden. Hij is een week na het ongeval uit het ziekenhuis ontslagen.

Infrabel deelt mij mee dat de verschillende onderzoeken lopen.

Het is te vroeg om maatregelen te nemen en uitspraken te doen over verantwoordelijkheden.

Er vinden controles plaats op verschillende niveaus: binnen de onderneming, door de FOD WASO en op grond van de reglementaire voorschriften van Infrabel die opgenomen zijn in de bestekken. In 2016 heeft Infrabel 886 miljoen geïnvesteerd voor de veiligheid, de stiptheid en de capaciteit van de spoorweginfrastructuur. Veiligheid heeft de hoogste prioriteit voor Infrabel, ook in de contracten met de onderaannemers.

Elke onderneming beheert de incidenten conform zijn interne veiligheidsbeheerssysteem. Voor de werken in Engis werd de treinen geen snelheidsbeperking opgelegd. Wanneer treinbestuurders of andere personeelsleden van de NMBS gevaarlijke situaties opmerken op de plaats van de werken, melden ze die aan Infrabel. Zo nodig gaan ze vol in de remmen. De NMBS voert controle uit op de inachtneming van de voorschriften door haar personeel.

13.03 **Emir Kir** (PS): Ten tijde van het zinkgat dat in de Leuvensesteenweg was ontstaan, heb ik zelf kunnen vaststellen dat de onderaannemers werden opgevolgd. Men moet ervoor zorgen dat ze regelmatig worden gecontroleerd.

Het incident is gesloten.

14 **Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de daling van het aantal**

Avez-vous entamé des démarches auprès d'Infrabel pour connaître les circonstances de cet accident? Quelles sont les conclusions? Quelles dispositions allez-vous prendre pour éviter ce genre d'accident?

Avez-vous des informations sur les responsabilités? Quelles sont les procédures de la SNCB pour ce genre de travaux? Quels sont les contrôles du respect des mesures de sécurité? Ce décès ne pose-t-il la question des économies réalisées par Infrabel au détriment de la sécurité?

13.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): La victime a été blessée au torse mais n'est pas décédée. Elle est sortie de l'hôpital une semaine après l'accident.

Infrabel m'informe que les diverses enquêtes sont en cours.

Il est trop tôt pour prendre des mesures et se prononcer sur les responsabilités.

Les contrôles se font à différents niveaux: au sein de l'entreprise, par le SPF Emploi, Travail et Concertation sociale et en vertu des prescriptions réglementaires d'Infrabel comprises dans les cahiers des charges. En 2016, Infrabel a investi 886 millions pour la sécurité, la ponctualité et la capacité de l'infrastructure ferroviaire. La sécurité est sa première priorité y compris dans les contrats avec des sous-traitants.

Chaque entreprise gère les accidents selon son système interne de gestion de la sécurité. Les travaux en cours à Engis n'imposaient pas de limitation de vitesse aux trains. Si des conducteurs de train ou autres agents SNCB constatent des dangers sur les chantiers, ils les signalent à Infrabel et éventuellement freinent en urgence. La SNCB contrôle le respect de ces dispositions par ses agents.

13.03 **Emir Kir** (PS): J'ai personnellement constaté lors de l'effondrement de la chaussée de Louvain qu'un suivi des sous-traitants était effectué. Il faudrait s'assurer qu'ils soient régulièrement contrôlés.

L'incident est clos.

14 **Question de M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la réduction de la fraude à la SNCB" (n° 20910)**

fraudegevallen bij de NMBS" (nr. 20910)

14.01 Emir Kir (PS): Het aantal vaststellingen van onregelmatigheid 'C170' is gedaald van 525.000 in 2014 tot 266.500 vorig jaar. Een C170 wordt uitgeschreven om diverse redenen; reizen zonder geldig vervoerbewijs is de meest voorkomende reden.

Wordt er minder gefraudeerd of minder gecontroleerd? De reizigers hebben vooral de indruk dat dat laatste het geval is. Wat is uw standpunt? Zijn er verschillen tussen de lijnen wat betreft het aantal reizigers die zonder geldig vervoerbewijs reizen? In hoeveel gevallen heeft de NMBS het dossier overgemaakt aan het parket? In hoeveel gevallen werd de betrokkene veroordeeld en moest deze een vergoeding betalen aan de NMBS?

14.02 Minister François Bellot (Frans): In 2016 heeft de NMBS inderdaad vastgesteld dat het controlepercentage lager lag als gevolg van de kinderziekten van het nieuwe controletoesel van de treinbegeleiders. In 2017 kon het tij gekeerd worden dankzij een betere werking van de toestellen, een intensieve sensibilisering en een nauwgezetere follow-up van de treinbegeleiders, en werden de voordien geregistreerde cijfers meerdere keren overschreden.

De stijging van het aantal controles in de treinen houdt min of meer gelijke tred met de stijging van het aantal C170-vaststellingen, waaruit men kan afleiden dat het zwartrijpercentage vrij stabiel is. De evolutie van het aantal C170-vaststellingen hangt ook samen met de invoering van het boordtarief. Volgens de NMBS tonen die cijfers aan dat de doelstellingen bereikt werden.

De spoorwegmaatschappij beschikt niet over afzonderlijke statistieken per lijn.

Het inningspercentage voor de nog openstaande totaalbedragen is erg laag, ondanks de genomen maatregelen. Mijn kabinet en de NMBS werken aan het ontwerp over de administratieve boetes.

14.03 Emir Kir (PS): U bent zo eerlijk geweest om uit te leggen dat het aantal opgestelde processen-verbaal daalde, omdat er minder controles werden uitgevoerd.

Het incident is gesloten.

15 Vraag van de heer Tim Vandenput aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische

14.01 Emir Kir (PS): De 525 000 constats "C170" en 2014, on est passé à 266 500 l'an dernier. Ces constats sanctionnent divers comportements, dont le plus courant est le voyage sans titre de transport valable.

Y a-t-il moins de fraude ou moins de contrôles? C'est cette dernière impression qu'ont les navetteurs. Quel est votre point de vue? Observe-t-on des différences entre lignes ferroviaires quant au nombre de voyageurs dépourvus de titre de transport? Dans combien de cas la SNCB a-t-elle transmis les dossiers au parquet? Dans combien de cas cela a-t-il abouti à des condamnations? Et à une indemnisation de la SNCB?

14.02 François Bellot, ministre (en français): En 2016, la SNCB a effectivement enregistré une diminution du taux de contrôle suite aux "maladies de jeunesse" du nouvel appareil des accompagnateurs de trains. En 2017, une amélioration des performances des appareils, une forte sensibilisation et un suivi renforcé des accompagnateurs de train ont permis d'inverser la tendance et de dépasser à plusieurs reprises les chiffres précédemment obtenus.

Le nombre de contrôles dans les trains connaît une augmentation comparable à celle des "C170", ce qui permet de conclure que le taux de fraude est assez stable. L'évolution des "C170" est liée aussi, notamment, à l'introduction du tarif à bord. Selon la SNCB, les chiffres montrent que les objectifs ont été atteints.

La société ne dispose pas de statistiques distinctes selon les lignes.

Le taux de récupération des montants globaux encore ouverts est très faible, malgré les démarches entreprises. Mon cabinet et la SNCB élaborent le projet des amendes administratives.

14.03 Emir Kir (PS): Vous avez eu l'honnêteté d'expliquer que c'est la diminution des contrôles qui a diminué le nombre de PV dressés.

L'incident est clos.

15 Question de M. Tim Vandenput au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur

Spoorwegen, over "de situatie met de vliegroute 'Leuven Rechtdoor'" (nr. 20931)

15.01 **Tim Vandenput** (Open Vld): In maart 2014 werd door de toenmalige staatssecretaris voor Mobiliteit de nieuwe vliegroute Leuven Rechtdoor ingevoerd. Sindsdien is er bij elke windrichting vliegverkeer, en dus ook geluidshinder, boven de gemeenten die in de zone Leuven Rechtdoor liggen.

Nochtans geeft Belgocontrol aan dat deze route technische en operationele problemen in zich draagt.

Ik pleit dus voor een pragmatische oplossing: geen radicale afschaffing van Leuven Rechtdoor, maar het inbouwen van rustperiodes voor de gemeenten in kwestie. Dat kan door het invoeren van time slots van 8 uur en door het laten afbuigen van vliegtuigen naar Leuven West bij oosten en noordoostenwind.

Wat vindt de minister van dit voorstel? Is het al onderzocht? Wat zal de minister nog tijdens deze legislatuur ondernemen om de zone Leuven Rechtdoor leefbaarder te maken?

15.02 **Minister François Bellot** (*Nederlands*): De procedures voor het opstijgen vanaf de 07-banen worden toegepast als de banen van het Preferential Runway System niet kunnen worden gebruikt ten gevolge van de windrichting. De enige route vanaf baan 07 is momenteel de Leuven-Rechtdoorroute. Of de alternatieve route Leuven West kan worden heropend, hangt van de juridische procedure af. Momenteel ligt de zaak bij het hof van beroep. Wij onderzoeken in elk geval de mogelijkheid om Leuven Rechtdoor en Leuven West te alterneren. Als de regering mij op basis van mijn voorstellen een mandaat geeft, hoop ik een evenwichtige oplossing voor het probleem van de vliegroutes te kunnen invoeren.

15.03 **Tim Vandenput** (Open Vld): Ik ben blij dat het voorstel van alternerend vliegen ernstig wordt bekeken. Dit soort complexe zaken behoort volgens mij niet in de handen van rechters.

Het incident is gesloten.

16 **Vraag van mevrouw Annick Lambrecht aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol**

"la situation de la route aérienne 'Louvain tout droit'" (n° 20931)

15.01 **Tim Vandenput** (Open Vld): En mars 2014, le secrétaire d'État en charge de la Mobilité à l'époque a instauré la nouvelle route aérienne "Louvain tout droit". Depuis, quelle que soit l'orientation du vent, les communes qui se situent dans la zone survolée sont confrontées au trafic aérien et aux nuisances sonores qu'il entraîne.

Belgocontrol indique toutefois que cette route pose des problèmes techniques et opérationnels.

Je préconise dès lors une solution pragmatique: non pas, la suppression radicale de la route "Louvain tout droit", mais l'aménagement de périodes de repos pour les habitants des communes touchées. C'est possible en instaurant des créneaux de huit heures et en déviant les avions vers Louvain Ouest en cas de vent d'est et de nord-est.

Que pense le ministre de cette proposition? A-t-elle déjà été examinée? Quelles mesures le ministre prendra-t-il encore pendant cette législature pour que la zone survolée par la route "Louvain tout droit" devienne plus vivable?

15.02 **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): Les procédures relatives aux décollages au départ des pistes 07 sont appliquées lorsque les pistes du Preferential Runway System ne peuvent pas être utilisées en raison de la direction du vent. La seule route empruntée depuis la piste 07 est actuellement l'itinéraire Louvain tout droit. L'éventuelle réouverture de l'axe alternatif Louvain Ouest dépendra de la procédure juridique. Cette affaire est en cours d'examen par la cour d'appel. Nous examinons en tout état de cause la possibilité d'alterner entre Louvain tout droit et Louvain Ouest. J'espère être en mesure d'instaurer un système qui offrira une solution équilibrée pour résoudre le problème des itinéraires aériens si le gouvernement me confie un mandat sur la base des propositions que j'ai formulées.

15.03 **Tim Vandenput** (Open Vld): Je me félicite que la proposition des survols en alternance soit examinée. J'estime que des dossiers complexes tels que celui-ci ne doivent pas être gérés par des juges.

L'incident est clos.

16 **Question de Mme Annick Lambrecht au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et**

en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de fietsenstallingen aan het station Brugge" (nr. 20980)

16.01 Annick Lambrecht (sp.a): De fietsenstallingen aan het station in Brugge zijn permanent overvol, waardoor het vaak stresserend wordt om tijdig de trein te halen. Vaak kunnen treinreizigers niet anders dan hun fiets op een niet-reglementaire plaats achterlaten. Als ze al hun trein niet missen, vinden zij hun fiets soms niet meer terug wanneer zij na hun werkdag terugkeren.

Bij de introductie van het KB over, onder meer, de elektrische fietsen had de minister het over 100.000 extra fietsenstallingen bij de NMBS-stations. Dit is natuurlijk een uitstekende doelstelling in het raam van duurzaam vervoer. Hoeveel fietsen kunnen er momenteel gestald worden in de fietsenstallingen aan beide kanten van het station van Brugge? Hoe en tegen wanneer zal de NMBS het huidige tekort aanpakken?

16.02 Minister François Bellot (*Nederlands*): In het toekomstige investeringsplan plant de NMBS een uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen, ook voor fietsers. Voor Brugge wordt er in overleg met de stad naar oplossingen gezocht om het aantal fietsenstallingen aan het station gevoelig te verhogen. Aan de kant van het centrum wordt gedacht aan zowat 600 extra plaatsen. Dit wordt nu verder onderzocht. Aan de kant van Sint-Michiels denkt men aan de plaatsing van etagerekken in de bestaande fietsenstalling onder het Kamgebouw, wat 500 extra plaatsen zou opleveren. Vermits dit een dure oplossing is, onderzoekt de NMBS de financiële haalbaarheid hiervan.

De NMBS en Infrabel hebben hun meerjareninvesteringsplannen op elkaar afgestemd en een gezamenlijk voorstel uitgewerkt, waarover nu wordt overlegd met de Gewesten. Het is wachten op de conclusies daarvan.

16.03 Annick Lambrecht (sp.a): Ik ben blij dat die extra plaatsen er zullen komen, maar waarom moet dit nu nog worden besproken met de Gewesten, als die beslissingen al zijn genomen? Kan de minister een timing geven?

16.04 Minister François Bellot (*Nederlands*): Als de procedure rond is, zal dat mogelijk worden tegen eind 2018.

de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les emplacements pour vélos à la gare de Bruges" (n° 20980)

16.01 Annick Lambrecht (sp.a): Les emplacements pour vélos à la gare de Bruges sont toujours remplis si bien qu'il devient souvent stressant de prendre son train à temps et les voyageurs ne peuvent souvent faire autrement que d'abandonner leur vélo à un emplacement non réglementaire. Et s'ils ne ratent pas leur train, il arrive souvent qu'ils ne retrouvent pas leur vélo lorsqu'ils rentrent de leur journée de travail.

Dans l'introduction à l'arrêté royal relatif, notamment, aux vélos électriques, le ministre évoque la création de 100 000 emplacements pour vélos supplémentaires aux alentours des gares. Il s'agit bien évidemment là d'un objectif très louable dans le cadre du transport durable. Combien de vélos les parkings pour vélos situés de part et d'autre de la gare de Bruges peuvent-ils actuellement accueillir? Comment et d'ici à quand la SNCB pense-t-elle s'attaquer à la pénurie actuelle d'emplacements?

16.02 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): Dans le futur plan d'investissement, la SNCB envisage une extension du nombre d'emplacements de stationnement, et ce également pour les cyclistes. En ce qui concerne Bruges, des solutions sont recherchées en concertation avec la ville afin d'augmenter sensiblement le nombre de parkings pour vélos à la gare. Du côté du centre, on songe à environ 600 places supplémentaires. Ce projet fait actuellement l'objet d'un examen plus approfondi. Du côté de Sint-Michiels, l'on envisage l'aménagement d'étages dans l'actuel parking pour vélos en dessous du Kamgebouw, ce qui générerait environ 500 emplacements supplémentaires. Étant donné qu'il s'agit d'une solution coûteuse, la SNCB en analyse la faisabilité financière.

La SNCB et Infrabel ont harmonisé leurs plans pluriannuels d'investissement et ont élaboré une proposition conjointe qui fait en ce moment même l'objet d'une concertation avec les Régions. Les conclusions de cette concertation sont attendues.

16.03 Annick Lambrecht (sp.a): Je me réjouis d'entendre que des emplacements supplémentaires sont prévus mais pourquoi faut-il encore en discuter avec les Régions si les décisions sont déjà prises? Le ministre peut-il nous fournir un échéancier?

16.04 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): À supposer que la procédure soit terminée, ce sera possible d'ici à la fin de 2018.

(Frans) We hebben een globale strategie uitgetekend met de bedoeling plaats te vinden voor 100.000 extra fietsen. In Brugge kunnen er op korte termijn 1.100 fietsrekken bij komen. Voor meer stallingen zijn er extra investeringen nodig en moet ook de nodige plaats worden gevonden.

Het incident is gesloten.

17 Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de modernisering van de rechten van de treinreizigers in Europa" (nr. 20990)

17.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): De Europese Commissie actualiseert de regels met betrekking tot de rechten van de treinreizigers om ze beter te beschermen in geval van vertraging, afschaffing van treinen of discriminatie. Ze wil een goede voorlichting garanderen en de rechten van de gehandicapte reizigers en de reizigers met beperkte mobiliteit versterken.

Wanneer zal dat voorstel worden goedgekeurd? Welke aanpassingen zullen er nodig zijn voor de Belgische spoorwegen? Wat zijn de verschillende stappen die moeten worden doorlopen om een concurrentie op het stuk van het reizigersvervoer in ons land mogelijk te maken? Hoe staat het met de toepassing van de Europese regelgeving van 2009 met betrekking tot de rechten van de treinreizigers?

17.02 Minister François Bellot (Frans): Met betrekking tot de termijnen heeft de Commissie haar voorstel ingediend en kan de Raad het – na onderhandelingen – goedkeuren. Er werd geen tijdspad vooropgesteld.

De onderhandelingen zijn nog maar net van start gegaan, en het is dan ook niet bekend welke aanpassingen het Belgische spoor zal moeten doen om in overeenstemming te zijn met de nieuwe regels.

Voor het vierde spoorpakket en de totstandbrenging van concurrentie op de nationale markten voor reizigersvervoer moet een onderscheid worden gemaakt tussen de commerciële en de openbare dienst. De eerste zal eind 2020 worden geliberaliseerd, conform richtlijn 2016/2370, die tegen 25 december 2018 in Belgisch recht moet worden omgezet. De administratie stelt daartoe een voorontwerp van wet op. De openbardienstverlening kan nog steeds rechtstreeks aan de NMBS worden toegewezen,

(En français) Nous avons défini une stratégie globale de 100 000 places supplémentaires pour les vélos. Nous avons contacté des villes à cet effet. À Bruges, 1 100 places pourraient être installées rapidement. Au-delà, il faudrait investir davantage et disposer d'emplacements.

L'incident est clos.

17 Question de M. Jean-Jacques Flahaux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la modernisation des droits des usagers du train en Europe" (n° 20990)

17.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): La Commission européenne met à jour les règles relatives aux droits des voyageurs du rail pour mieux protéger ces derniers en cas de retard, d'annulation ou de discrimination. Elle veut garantir une bonne information et renforcer les droits des voyageurs handicapés ou à mobilité réduite.

Quand sera adoptée cette proposition? Quelles sont les adaptations nécessaires pour le rail belge? Quelles sont les étapes pour permettre en Belgique la concurrence dans le transport des voyageurs? Où en sommes-nous dans l'application de la législation européenne de 2009 sur les droits des voyageurs du rail?

17.02 François Bellot, ministre (en français): Concernant les échéances, la Commission a déposé sa proposition, et le Conseil pourra l'approuver après négociation. Aucun calendrier n'est annoncé.

Les négociations venant de débiter, les adaptations à mettre en œuvre par le rail belge pour se conformer à la nouvelle réglementation ne sont pas connues.

Pour le 4^e paquet ferroviaire et la mise en concurrence des marchés nationaux du transport de voyageurs, il faut distinguer service commercial et service public. Le premier sera libéralisé dès fin 2020, conformément à la directive 2016/2370 à transposer en droit belge pour le 25 décembre 2018. L'administration rédige un avant-projet de loi en ce sens. Le service public pourra faire l'objet d'une attribution directe moyennant un schéma de performances, fin 2023. On y prépare donc la SNCB.

voor zover de onderneming eind 2023 aan bepaalde performantievoorwaarden voldoet. De NMBS wordt daarvoor klaargestoomd.

België is een van de vijf EU-landen waar de rechten van de reizigers, ook voor het binnenlandse verkeer, onverkort worden toegepast. De verordening is op 3 december 2009 automatisch van kracht geworden. De modaliteiten van de klachtenbehandeling zijn vervat in de wet van 15 mei 2014.

Het incident is gesloten.

18 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Éric Thiébaud** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de afschaffing van drie overwegen in de gemeente Lens" (nr. 21021)
- mevrouw **Isabelle Galant** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "een studie over de afschaffing van overwegen in de gemeenten Aat, Brugelette en Lens" (nr. 21283)

18.01 **Éric Thiébaud** (PS): Een door Infrabel bestelde studie komt tot de conclusie dat het aangewezen is om drie overwegen af te schaffen op het grondgebied van Lens. Het gemeentebestuur vreest dat men bij de door Infrabel overwogen alternatieven niet voldoende rekening houdt met de realiteit en dat de door de bezoekersstromen naar Pairi Daiza veroorzaakte grote mobiliteitsproblemen nog zullen verergeren.

Waarom worden deze drie overwegen afgeschaft? Is dit een onvermijdelijke beslissing? Welke garantie geeft u het gemeentebestuur dat Infrabel bij het overwegen van alternatieven rekening houdt met de realiteit op het terrein en dat het gemeentebestuur nauwer betrokken wordt bij de beslissing?

18.02 **Isabelle Galant** (MR): Infrabel heeft een studie besteld over de afschaffing van overwegen in de gemeenten Aat, Brugelette en Lens. Die afschaffing kan nadelig zijn voor de belangrijke gewestweg, RN56, die nu reeds kreunt onder het drukke verkeer van de bezoekers van Pairi Daiza.

In de studie van Infrabel wordt de afschaffing voorgesteld van twee overwegen op lijn L90 en twaalf overwegen op lijn L90B in Aat, Brugelette en Lens. Dit zou gevolgen hebben voor het dagelijkse leven van de inwoners van Lens en voor de talrijke landbouwers die aangewezen zullen zijn op de

La Belgique est un des cinq États de l'Union à appliquer intégralement le droit des passagers pour le transport intérieur. Le règlement est entré automatiquement en vigueur le 3 décembre 2009. La loi du 15 mai 2014 fixe les modalités de traitement des plaintes.

L'incident est clos.

18 **Questions jointes de**

- M. **Éric Thiébaud** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la fermeture de trois passages à niveau dans la commune de Lens" (n° 21021)
- Mme **Isabelle Galant** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "une étude relative à la suppression de passages à niveaux sur les communes de Ath, Brugelette et Lens" (n° 21283)

18.01 **Éric Thiébaud** (PS): Une étude commandée par Infrabel conclut à la fermeture de trois passages à niveau sur l'entité de Lens. Les autorités communales craignent que les réalités ne soient pas suffisamment prises en compte dans les alternatives envisagées par Infrabel et l'aggravation des graves problèmes de mobilité causés par Pairi Daiza.

Qu'est-ce qui justifie la fermeture de ces trois passages à niveau? Cette décision est-elle inéluctable? Quelle garantie apportez-vous aux autorités locales pour que les réalités de terrain soient intégrées aux alternatives étudiées par Infrabel et pour que ces pouvoirs locaux soient mieux associés à la décision?

18.02 **Isabelle Galant** (MR): Infrabel a commandé une étude pour supprimer des passages à niveau dans les communes de Ath, Brugelette et Lens. Cela pourrait aggraver la circulation sur l'axe régional majeur déjà surchargé, la RN56, notamment par les visiteurs de Pairi Daiza.

L'étude d'Infrabel propose de supprimer deux passages à niveau sur la ligne L90 et douze sur la ligne L90B à Ath, Brugelette et Lens. Cela entraînerait des conséquences sur le quotidien des habitants de Lens et sur les nombreux charrois agricoles renvoyés sur la RN56, rendant impossible

RN56, wat het verkeer zal stremmen.

une mobilité fluide.

Werden de autoriteiten van Lens bij de studie betrokken? Zijn de voorgestelde oplossingen definitief? Welk tijdpad werd er vooropgesteld voor die sluitingen? Zal Infrabel de inwoners en de landbouwers inlichten over het tijdpad?

L'étude d'Infrabel a-t-elle associé les pouvoirs de Lens? Les solutions proposées sont-elles définitives? Dans quel délai ces fermetures sont-elles programmées? Infrabel informera-t-elle les habitants et les agriculteurs du calendrier?

18.03 Minister **François Bellot** (*Frans*): De afschaffing van de overwegen in Lens kadert in het beleid voor de beveiliging van het Belgische spoorwegnet, en zou ook de stiptheid van de treinen fors moeten verbeteren. In 2016 werden er 391 incidenten op overwegen opgetekend, die 48.015 minuten vertraging hebben veroorzaakt.

18.03 **François Bellot**, ministre (*en français*): La suppression des passages à niveau à Lens fait partie de la politique de sécurisation du réseau belge et doit considérablement améliorer la ponctualité des trains. En 2016, 391 incidents sur des passages à niveaux ont occasionné 48 015 minutes de retard.

Een onafhankelijk adviesbureau analyseert in opdracht van Infrabel de passage over de overwegen, de bestaande stedenbouwkundige en fysieke beperkingen en de mogelijkheden. Het bureau heeft de opdracht een strategie uit te stippelen voor de afschaffing van de overwegen, met korte-, middellange- en langetermijnacties.

Un bureau indépendant réalise pour Infrabel une analyse de la fréquentation des passages à niveau, une liste des contraintes existantes et une liste des possibilités. Sa mission est de proposer une stratégie de suppression des passages à niveau en classant les actions à court, moyen et long termes.

Wanneer de bouw van een brug of een tunnel noodzakelijk is, zal Infrabel de overweg niet schrappen voor het kunstwerk in gebruik is.

Lorsque la construction d'un pont ou d'un tunnel est nécessaire, Infrabel ne fermera pas le passage à niveau avant la mise en service de l'ouvrage.

Overleg met de lokale besturen is van primordiaal belang, en leidt in voorkomend geval tot een bijsturing van de projecten. De conclusies van de studie werden op 26 juni aan het gemeentecollege van Lens voorgesteld. Het college werd gevraagd een advies uit te brengen. Het overleg wordt voortgezet, en Infrabel doet het nodige om de omwoners te informeren.

La concertation, primordiale, avec les autorités locales permet, le cas échéant, d'améliorer les projets. Les conclusions de l'étude ont été présentées au collège communal de Lens le 26 juin. Il a été demandé au collège de remettre un avis. La concertation se poursuivra et Infrabel informera les riverains.

18.04 **Éric Thiébaud** (PS): Als het gemeentecollege geen advies heeft uitgebracht, moet Infrabel opnieuw contact opnemen.

18.04 **Éric Thiébaud** (PS): Si le collège n'a pas remis d'avis, c'est à Infrabel de reprendre contact.

18.05 **Isabelle Galant** (MR): Als er niet voorzien wordt in de bouw van speciale kunstwerken, zullen de overwegen, neem ik aan, gewoon worden afgeschaft, en dat kan snel gebeuren.

18.05 **Isabelle Galant** (MR): Quand il n'y a pas d'ouvrages spéciaux prévus en parallèle, je suppose que les suppressions pourront se faire plus vite.

18.06 Minister **François Bellot** (*Frans*): Als er geen alternatief nodig is, veronderstel ik dat het sneller kan, maar dat hangt af van de stedenbouwkundige vergunningen. Het Waals Gewest levert deze vergunningen af na een openbaar onderzoek, en dus krijgt iedereen de kans om zich erover uit te spreken.

18.06 **François Bellot**, ministre (*en français*): Quand une alternative n'est pas nécessaire, j'imagine que cela va plus vite, mais cela dépend des permis d'urbanisme. Comme c'est la Région qui les délivre après enquête publique, tout le monde aura l'occasion de s'exprimer.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

19 **Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de**

19 **Question de M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société**

Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stijging van het aantal overtredingen met betrekking tot rijden onder invloed van drugs" (nr. 21022)

19.01 Emir Kir (PS): Het totale aantal verkeersovertredingen lag in 2016 2,37% hoger dan in 2015; het gros ervan betreft snelheidsovertredingen, maar gelukkig werden er minder zeer hoge of extreem hoge snelheden vastgesteld. Het aantal vaststellingen van rijden onder invloed van drugs is daarentegen met 16% gestegen.

Welke analyse maakt u van die statistieken van de federale politie? Welke conclusies trekt u eruit? Zult u specifieke maatregelen nemen om rijden onder invloed van drugs tegen te gaan? Welke budgetten hebt u daarvoor uitgetrokken?

19.02 Minister François Bellot (Frans): De meeste overtredingen met betrekking tot rijden onder invloed van drugs worden begaan door mannelijke twintigers. De stijging van het aantal vaststellingen zou verband houden met een toename van het drugsgebruik in het uitgaansleven, maar kan moeilijk worden geëvalueerd, aangezien de politie selectieve controles verricht in de buurt van uitgaansgelegenheden. De stijging houdt vooral verband met de invoering van de speekseltest in 2011 en met het feit dat de politie meer aandacht besteedt aan dit probleem: de jonge politieagenten krijgen een betere basisopleiding inzake drugs en voeren meer gerichte controles uit.

Er werden verscheidene initiatieven genomen: voor drugs geldt er een zerotolerancebeleid. Ik nodig u uit de minister van Justitie en de minister van Binnenlandse Zaken een vraag te stellen, want zij hebben nog andere maatregelen genomen.

Het incident is gesloten.

Voorzitter: de heer David Geerts.

20 Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de daling van het aantal verkeersdoden tijdens het eerste semester van 2017" (nr. 21024)

20.01 Emir Kir (PS): Volgens Vias institute is het aantal verkeersdoden het eerste semester van dit jaar met 13% gedaald in vergelijking met de eerste zes maanden van vorig jaar. Het aantal letselongevallen en gewonden is ook gedaald. Er is daarentegen een verhoging van het aantal

Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la hausse du nombre d'infractions pour conduite sous l'influence de la drogue" (n° 21022)

19.01 Emir Kir (PS): Le nombre global d'infractions routières a augmenté de 2,37 % entre 2015 et 2016, la plupart consistant en excès de vitesse, avec heureusement moins de cas de vitesses très ou extrêmement élevées. Par contre, le nombre de constats de conduite sous influence de la drogue a augmenté de 16 %.

Comment analysez-vous ces statistiques de la police fédérale? Quelles conclusions en tirez-vous? Comptez-vous prendre des mesures spécifiques pour lutter contre la conduite sous l'influence de la drogue? Quels budgets sont-ils prévus?

19.02 François Bellot, ministre (en français): La plupart des infractions pour conduite sous influence de drogues sont commises par des conducteurs masculins âgés d'une vingtaine d'années. L'augmentation du nombre de constats serait liée à une hausse de la consommation de drogue dans le milieu nocturne, difficile à évaluer car la police effectue des contrôles sélectifs à proximité d'endroits de sortie. Mais elle est surtout liée à l'introduction du test salivaire en 2011 et à l'importance accrue que la police accorde à ce problème: les jeunes policiers bénéficient d'une meilleure formation de base sur la drogue et effectuent plus de contrôles spécifiques.

Plusieurs actions ont été entreprises: pour la drogue, la tolérance zéro est d'application. Je vous invite à interroger les ministres de la Justice et de l'Intérieur, qui ont pris d'autres mesures.

L'incident est clos.

Président: M. David Geerts.

20 Question de M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la baisse du nombre de tués sur les routes au premier semestre 2017" (n° 21024)

20.01 Emir Kir (PS): Selon l'institut Vias, le nombre de morts sur place sur les routes a baissé de 13 % au premier semestre par rapport aux six premiers mois de l'année précédente. Les accidents corporels et les blessés sont également moins nombreux. On note en revanche une hausse

ongevallen met vrachtwagens, fietsers en motorrijders.

d'accidents impliquant des poids-lourds, des cyclistes ou des motards.

Welke lessen kan men uit deze cijfers trekken? Wanneer zal het alcoholslot verplicht worden voor alle bestuurders die veroordeeld werden omdat ze een bloedalcoholgehalte van meer dan 1,8 promille hadden?

Quelles sont les leçons à tirer de ces chiffres? Quand entrera en vigueur l'obligation d'éthylotest embarqué pour tout conducteur condamné pour une alcoolémie d'au moins 1,8 ‰?

20.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): Er is inderdaad een gunstige evolutie merkbaar in het aantal verkeersongevallen na 2016, toen deze cijfers al historisch laag lagen. Er kunnen nog meer stappen gezet worden. Mijn administratie heeft een voorontwerp van wet opgesteld voor een verscherpte strijd tegen het rijden onder invloed, vluchtmisdrijf, het rijden zonder rijbewijs en recidive van ernstige overtredingen.

20.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): En effet, on observe une évolution favorable en matière d'accidents de la route, après une année 2016 où ces chiffres avaient déjà atteint un plancher historique. Des progrès sont encore possibles. Mon administration a rédigé un avant-projet de loi visant à renforcer la lutte contre l'alcool au volant, à réprimer les délits de fuite, à lutter contre la conduite sans permis valable et à éviter la récidive des infractions graves.

Het voorontwerp van wet voorziet in de verplichting om gedurende een periode van een tot drie jaar of zelfs definitief een alcoholslot te gebruiken bij recidive vanaf 1,2 promille alcohol in het bloed, zonder enige mogelijke uitzondering en bij een eenmalig alcoholpromillage van 1,8‰ zonder dat de rechter deze beslissing moet motiveren.

Il est prévu de contraindre à l'usage de l'éthylotest anti-démarrage pour un à trois ans, voire à vie en cas de récidive à partir d'un taux de 1,2 ‰ sans exception possible et après une seule fois au-delà de 1,8 ‰ sans motivation par le juge.

Het voorontwerp van wet werd voor advies overgezonden naar de Raad Van State en het is te vroeg om een datum van inwerkingtreding mee te delen, maar de nieuwe regelgeving zou begin 2018 klaar moeten zijn.

L'avant-projet a été envoyé au Conseil d'État pour avis: il est trop tôt pour donner une date d'entrée en vigueur mais la nouvelle réglementation devrait être prête début 2018.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

21 **Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "Wikibus" (nr. 21025)**

21 **Question de M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le projet de Wikibus" (n° 21025)**

21.01 **Emir Kir** (PS): Touroperator Voyages Léonard heeft tussen Heppignies en Louvain-la-Neuve een Wikibuslijn ingelegd. Die luxueuze bus wordt voorgesteld als een alternatief voor de bedrijfswagen.

21.01 **Emir Kir** (PS): Les Voyages Léonard ont inauguré une ligne de Wikibus entre Heppignies et Louvain-la-Neuve. Ce car "tout confort" est présenté comme une alternative à la voiture de société.

Het initiatief is voorbehouden voor bedienden die zich moeten verplaatsen naar zones die moeilijk met het openbaar vervoer bereikbaar zijn of waar er te weinig parkeerplaats is. Tegen eind 2018 zouden er acht lijnen komen, met name rond Brussel, voor trajecten van zo'n 50 minuten.

L'initiative est réservée aux employés devant se rendre dans des zonings mal desservies par les transports en commun ou manquant de parkings. D'ici fin 2018, huit lignes sont prévues, notamment autour de Bruxelles, pour des trajets d'environ 50 minutes.

Wat denkt u van dat initiatief en van de uitbreiding ervan tot acht lijnen tegen eind 2018? Wat wordt de impact op de bedrijfswagens?

Quel est votre point de vue sur ce projet? Comment évaluez-vous son extension à huit lignes d'ici fin 2018? Quelles seront les conséquences sur les voitures de société?

21.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): Dat initiatief geniet mijn volle steun.

Het reizigersvervoer per bus zit in de lift. De bussen vervangen wagens en helpen dus om de verkeersknoop te ontwarren in zones die moeilijk bereikbaar zijn met de trein.

In de bagageruimte van de Wikibus is er plaats voor plooi-fietsen. Op die manier sluit de bus aan op de zachte vervoersmodi en draagt hij bij tot een duurzamer mobiliteit.

De reiziger kan de reistijd nuttig gebruiken, wat niet het geval is wanneer hij zich met de wagen verplaatst. Op die manier wordt de bus, net als de trein, een werkplek, naast de andere vormen van werk op afstand.

Bovendien is er ook een fiscale troef. Bedrijven die voor hun personeel collectief vervoer organiseren met eigen voertuigen of voertuigen van een derde kunnen 120% van de kosten aftrekken.

Het is niet mogelijk om de impact van het project op het bedrijfswagengebruik te becijferen, maar het is een geloofwaardig alternatief. De ingebruikname van zeven lijnen tegen eind 2018 is zeer gunstig voor de mobiliteit.

Het is een privé-initiatief dat niet door de overheid wordt gesubsidieerd, maar dat wel door de politiek wordt gesteund.

21.03 **Emir Kir** (PS): Ik deel uw mening over dat project en over het potentieel van de Wikibus in combinatie met de zachte mobiliteit.

Het fiscale voordeel is een opportuniteit, met name in het licht van de dichtslibbing van Brussel. Zul u informatie over de Wikibus verspreiden onder de bedrijven in de grote steden?

21.04 Minister **François Bellot** (*Frans*): De operator heeft grote werkgevers benaderd en beschikt over statistieken betreffende de werknemers en hun woonplaats.

De personen die als eerste benaderd zullen worden, zijn degenen die op een bepaalde economische site werken en in dezelfde regio wonen. De mobiliteitsadviseurs van de werkgevers mogen de woonplaats van de personeelsleden doorgeven aan de operator, die op grond daarvan de markt zal kunnen bestuderen.

Het incident is gesloten.

21.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): Je soutiens complètement cette initiative.

Le transport de personnes par autocars ira croissant à l'avenir. En remplaçant des voitures, ils sont une réponse pour décongestionner le réseau routier, dans les zones mal desservies par le rail.

En accueillant des vélos pliables en soute, le Wikibus se combine aux modes de transport doux et contribue à une mobilité plus durable.

Contrairement à la voiture, il permet la mise à profit du trajet par le voyageur en devenant, comme le train, un lieu de travail à côté des autres formes de travail à distance.

Enfin, il offre un atout fiscal. Les entreprises qui organisent un transport collectif de leur personnel par leurs véhicules ou ceux d'un tiers peuvent déduire 120 % des frais.

On ne peut chiffrer l'impact du projet sur la voiture de société, mais c'est une alternative crédible à celle-ci. L'ouverture de sept lignes d'ici fin 2018 est excellente pour la mobilité.

C'est une initiative privée sans intervention publique mais avec l'appui moral du politique.

21.03 **Emir Kir** (PS): Je partage votre avis sur ce projet et le rôle croissant du Wikibus combiné à la mobilité douce.

L'atout fiscal est une opportunité, notamment face à la congestion de Bruxelles. Diffuserez-vous une information sur le Wikibus aux entreprises dans les grandes villes?

21.04 **François Bellot**, ministre (*en français*): L'opérateur a contacté de grands employeurs et dispose de statistiques sur les travailleurs et leur domicile.

Les premières personnes contactées sont celles qui, sur un site économique déterminé, viennent de la même région. Les conseillers en mobilité des employeurs peuvent communiquer l'origine du personnel à l'opérateur qui pourra étudier le marché.

L'incident est clos.

Voorzitter: mevrouw Karine Lalieux.

Présidente: Mme Karine Lalieux.

22 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de dienstverlening van de NMBS aan personen met beperkte mobiliteit" (nr. 21050)
- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de assistentie voor PBM's op het treinperron" (nr. 21051)
- de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de dienstverlening van de NMBS aan reizigers met een beperking" (nr. 21614)
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de inkorting van de reservatietermijn voor mensen met een beperkte mobiliteit" (nr. 21681)

22.01 **Wouter Raskin** (N-VA): In de beheersovereenkomsten engageren de spoorwegbedrijven zich ertoe om het spoorvervoer toegankelijker te maken voor mensen met een beperking. Momenteel voldoen 23 van de 135 stations en 68 van de 416 onbewaakte stopplaatsen aan de toegankelijkheidscriteria. Kan ik daarvan een lijst krijgen? Wordt er nu ook van de andere stations werk gemaakt?

In 40 stations is het sinds september mogelijk om drie uur op voorhand om assistentie te vragen. Helaas moeten heel wat aanvragen worden geweigerd omwille van een tekort aan beschikbaar personeel. Zal de minister daaraan aan doen zodat de aangevraagde assistentie altijd kan worden gegarandeerd?

22.02 **David Geerts** (sp.a): Op een eerdere schriftelijke vraag antwoordde de minister dat 23 stations en 68 stopplaatsen volledig toegankelijk zijn voor mensen met een beperkte mobiliteit, maar dat er voor rolstoelgebruikers alsnog assistentie nodig blijft om op de trein te kunnen. Volledig autonoom vervoer is in ons land blijkbaar niet mogelijk.

In de beleidsnota van staatssecretaris Demir staat

22 **Questions jointes de**

- M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les services de la SNCB aux PMR" (n° 21050)
- M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'aide aux PMR sur les quais" (n° 21051)
- M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les services offerts par la SNCB aux personnes handicapées" (n° 21614)
- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la réduction du délai de réservation pour les personnes à mobilité réduite" (n° 21681)

22.01 **Wouter Raskin** (N-VA): Dans les contrats de gestion, les entreprises ferroviaires s'engagent à rendre le transport par train plus accessible aux personnes handicapées. Actuellement, 23 gares sur 135 et 68 points d'arrêts non surveillés sur 416 répondent aux critères d'accessibilité. Pourrais-je obtenir la liste de ces gares et points d'arrêt? S'attelle-t-on également à améliorer l'accessibilité des autres gares?

Depuis le mois de septembre, il est possible de demander de l'assistance trois heures à l'avance dans 40 gares. Hélas, de nombreuses demandes doivent être refusées en raison d'un manque de personnel. Le ministre veillera-t-il à garantir à tout moment une assistance sollicitée?

22.02 **David Geerts** (sp.a): À une question écrite posée précédemment, le ministre a répondu que 23 gares et 68 points d'arrêt étaient entièrement accessibles aux personnes à mobilité réduite mais qu'une assistance était toujours nécessaire pour que les personnes se déplaçant en chaise roulante puissent monter à bord des trains. Apparemment, il n'est pas possible de permettre aux personnes handicapées de se déplacer en toute autonomie dans notre pays.

On peut pourtant lire dans la note de politique

nochtans dat er is afgesproken om de hoogtes van de perrons en de instap op de treinen te stroomlijnen en daarmee rekening te houden bij de aankoop van nieuwe stellen. Ook zal er werk worden gemaakt van een auditieve en visuele signalisatie in de trein. Met wie zijn die afspraken gemaakt?

Personen die assistentie nodig hebben, moeten twintig minuten op voorhand aanwezig zijn. Zijn ze er maar tien minuten op voorhand, mogen ze volgens de procedure de trein al niet meer op. Kan de minister daarover duidelijkheid schenken?

Welke stations en perrons zullen voortaan integraal toegankelijk zijn? Wat zal dat concreet inhouden?

22.03 Minister **François Bellot** (*Nederlands*): Een station of stopplaats is toegankelijk voor personen met een beperkte mobiliteit als de perrons een hoogte hebben van 76 cm, rechtstreeks toegankelijk zijn via een lift of helling en voorzien zijn van pododactiele geleidingen. Ook moet er minstens één ticketautomaat aanwezig zijn. Ik bezorg de commissie de lijst van stations en stopplaatsen die vandaag aan deze criteria voldoen.

Het toekomstige meerjareninvesteringsplan wil nog 25 andere stations volledig toegankelijk te maken. In geval van treinen met een andere toegangshoogte dan het perron blijft begeleiding nodig voor rolstoelgebruikers.

De NMBS en Infrabel hebben ondertussen de harmonisering van het meerjareninvesteringsplan en de middelen afgerond. In afwachting van het overleg met de Gewesten kan ik nu nog niet veel zeggen over de vooruitzichten.

(*Frans*) De NMBS maakt continu werk van een verbeterde toegang tot de stations en de treinen voor reizigers met beperkte mobiliteit, die in 131 van de 552 stations en stopplaatsen persoonlijke assistentie bij het op- en afstappen kunnen krijgen.

Sinds januari 2016 werd de reserveringstijd van 24 uur naar 3 uur verminderd voor de rechtstreekse verbindingen tussen 18 grote stations. Sinds september werd dat aantal stations opgetrokken tot 41. De lijst van die stations staat op de website van de NMBS.

In het eerste semester van 2017 werden er 26.567 aanvragen voor assistentie voor reizigers

générale de la secrétaire d'État Demir qu'il a été convenu d'harmoniser la hauteur des quais et des marchepieds et de tenir compte de cette donnée lors de l'acquisition de nouvelles rames. Par ailleurs, l'on s'attellera également à prévoir une signalisation auditive et visuelle dans les trains. Avec qui ces accords ont-ils été conclus?

Les personnes qui ont besoin d'une assistance doivent se présenter vingt minutes à l'avance. Si elles n'arrivent que dix minutes à l'avance, la procédure les empêche de monter dans le train. Le ministre peut-il nous éclairer sur ce point?

Quelles gares et quels quais seront-ils intégralement accessibles dans le futur? Qu'entend-on exactement par là dans la pratique?

22.03 **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): Une gare ou un point d'arrêt est accessible aux personnes à mobilité réduite si les quais ont une hauteur de 76 cm, s'ils sont directement accessibles par le biais d'un ascenseur ou d'une rampe, s'ils sont équipés de systèmes de guidage podotactiles et s'il y a au moins un distributeur automatique de billets de train. Je remets à la commission la liste des gares et des points d'arrêt qui satisfont actuellement à ces critères.

Le plan pluriannuel d'investissements prévoit de rendre 25 autres gares entièrement accessibles. Une assistance reste nécessaire pour les fauteuils roulants lorsque la hauteur d'accès du train est différente de celle du quai.

La SNCB et Infrabel ont dans l'intervalle achevé l'harmonisation du plan pluriannuel d'investissements, qui inclut les moyens supplémentaires provenant du pacte d'investissement. Je ne puis pas vous donner de précisions quant aux avancées prévues tant que la concertation avec les Régions n'a pas eu lieu.

(*En français*) La SNCB améliore continuellement l'accès à ses gares et trains pour les PMR, qui peuvent obtenir une assistance personnelle à l'embarquement ou au débarquement dans 131 des 552 gares et points d'arrêt.

Depuis janvier 2016, le délai de réservation est passé de 24 heures à 3 heures pour des relations directes entre 18 gares importantes. Ces gares sont au nombre de 41 depuis septembre. Leur liste figure sur le site web de la SNCB.

Au premier semestre 2017, 26 567 demandes d'assistance pour PMR ont été introduites.

met beperkte mobiliteit ingediend. Dat aantal stijgt voortdurend.

(Nederlands) Dat veel assistentieaanvragen zouden worden geweigerd, verdient enige nuance. Meestal wordt er immers een alternatief gevonden en voorgesteld. De NMBS levert alle mogelijke redelijke inspanningen om mensen met een beperkte mobiliteit bij te kunnen staan.

Een uitbreiding van de verlaagde reserveringstermijn naar andere stations wordt momenteel onderzocht.

(Frans) In de bemande stations waar geen PBM-assistentie voorhanden is, gebeurt het dat de loketbediende de PBM tot aan de trein begeleidt, indien daartoe geen technische hulpmiddelen noodzakelijk zijn.

De NMBS beschikt niet over de nodige middelen om *B for You*-assistentieteam in te zetten in andere stations dan de 114 waar die assistentie nu geboden wordt. De NMBS deelt mee dat ze al haar klanten – dus ook de PBM's – op dezelfde manier behandelt. Het is dan ook niet mogelijk enkel in het station Binche *B for You*-teams in te zetten.

22.04 Wouter Raskin (N-VA): Ik ben niet helemaal gerustgesteld voor wat de geweigerde aanvragen betreft. Ik ben wel blij dat een uitbreiding van de verkorte aanvraagtermijn wordt bekeken.

22.05 David Geerts (sp.a): De NMBS moet met de Nationale Hoge Raad voor Personen met een Handicap de discussie voeren over integrale toegankelijkheid. Er blijft onduidelijkheid over wie zich al dan niet autonoom kan bewegen per spoor.

Het incident is gesloten.

23 Samengevoegde vragen van
 - mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de aanwerving van een Syriëstrijder als treinbestuurder" (nr. 21064)
 - de heer Veli Yüksel aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de screening van het personeel bij de spoorwegen" (nr. 21110)

L'augmentation est constante.

(En néerlandais) Il convient de nuancer un peu l'affirmation selon laquelle de nombreuses demandes d'assistance seraient refusées. En effet, une solution de rechange est trouvée et proposée dans la majorité des cas. La SNCB fournit tous les efforts raisonnables possibles et imaginables afin de pouvoir venir en aide aux personnes affectées par une mobilité réduite.

Une extension à d'autres gares du délai écourté de réservation est actuellement à l'étude.

(En français) Dans les gares avec du personnel mais sans assistance PMR, il arrive que le guichetier accompagne le voyageur PMR jusqu'à son train si cela ne nécessite pas de moyens techniques.

La SNCB n'a pas les moyens pour étendre les équipes d'assistance *B for You* au-delà des 114 gares prévues. Elle informe en outre que, traitant tous ses clients équitablement y compris les PMR, elle ne peut renforcer les équipes *B for You* en seule gare de Binche.

22.04 Wouter Raskin (N-VA): Je ne suis pas totalement rassuré en ce qui concerne les demandes refusées mais je me réjouis qu'une extension à d'autres gares du délai écourté de traitement des demandes soit à l'étude.

22.05 David Geerts (sp.a): La SNCB doit engager le débat sur une accessibilité intégrale avec le Conseil Supérieur National des Personnes Handicapées. Un manque de clarté subsiste quant à la question de savoir qui peut ou ne peut pas se déplacer de façon autonome sur le réseau ferroviaire.

L'incident est clos.

23 Questions jointes de
 - Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'engagement d'un combattant de Syrie comme conducteur de train" (n° 21064)
 - M. Veli Yüksel au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le screening du personnel aux chemins de fer" (n° 21110)

23.01 Inez De Coninck (N-VA): Onlangs berichtte de pers dat Infrabel een veroordeelde voormalige Syriëstrijder had aangeworven als treinbestuurder. Hij kon zelfs negen maanden lang een opleiding volgen. In de huidige context is een grondige screening van kandidaten voor een eventuele opleiding zeer belangrijk, maar deze gebeurtenis toont aan dat die screening geenszins waterdicht is.

Had de betrokkene nog geen strafblad bij de aanwerving? Heeft hij zelfstandig een trein bestuurd? Hoe kwam de veroordeling aan het licht bij Infrabel en HR Rail? Communiceren zij proactief met de Veiligheid van de Staat over aanwervingen in veiligheidsfuncties? Welke conclusies trekken zij uit dit voorval?

23.02 Veli Yüksel (CD&V): Enkele weken geleden bleek een veroordeelde Syriëstrijder negen maanden lang een opleiding tot treinbestuurder bij Infrabel te hebben gevolgd. Omdat de veroordeling recent was, stond die bij de aanwerving nog niet op zijn strafblad. Een half jaar later lichtte het parket HR Rail in en werd de man ontslagen.

Hoe verloopt de screening voor kandidaat-treinbestuurders en voor andere functies? Hoe evalueren de minister en HR Rail die screening? De minister heeft recent een nieuwe wet over de veiligheidsscreening aangekondigd. Was dat naar aanleiding van dit incident? Wat wil hij opnemen in die wet? Wanneer komt die wetgeving er? Moet de screening ook voor andere functies dan treinbestuurder worden aangepast?

23.03 Minister François Bellot (Nederlands): De betrokkene, met een blanco uittreksel uit het strafregister van 5 januari 2017, werd op 1 februari 2017 aangeworven als bestuurder van technische werktreinen bij Infrabel. Hij heeft nooit zonder begeleiding een trein bestuurd. Hoewel werknemers volgens het intern personeelreglement zelf elke strafrechtelijke veroordeling moeten melden, kwam de informatie van de werkvloer, waarna de stage onmiddellijk werd beëindigd.

De NMBS, Infrabel en HR Rail kunnen enkel beschikken over de informatie uit de uittreksels van het strafregister. Dat is echter onvoldoende omdat alleen rekening wordt gehouden met effectieve

23.01 Inez De Coninck (N-VA): Nous avons pu lire récemment dans la presse qu'Infrabel avait recruté comme conducteur de train un ancien combattant de Syrie qui a fait l'objet d'une condamnation. L'intéressé a même eu la possibilité de suivre une formation de neuf mois. Dans le contexte actuel, une enquête de sécurité approfondie des candidats à une formation éventuelle est très importante mais l'événement qui nous intéresse montre que cette enquête n'est pas d'une efficacité absolue.

L'intéressé n'avait-il donc pas de casier judiciaire au moment de son recrutement? A-t-il conduit un train sans être accompagné? Comment Infrabel et HR Rail ont-ils été informés de la condamnation? Communiquent-ils de manière proactive avec la Sûreté de l'État concernant les recrutements pour des fonctions de sécurité? Quels enseignements tirent-ils de cet incident?

23.02 Veli Yüksel (CD&V): Il y a plusieurs semaines, il est apparu qu'un combattant de Syrie ayant subi une condamnation avait suivi pendant neuf mois une formation comme conducteur de train chez Infrabel. La condamnation étant récente, elle ne figurait pas encore dans le casier judiciaire de l'intéressé au moment du recrutement de l'intéressé qui a licencié six mois plus tard par Infrabel, informé de la condamnation par le parquet.

Comment s'effectue l'enquête de sécurité concernant les candidats à un poste de conducteur de train ou à d'autres postes? Comment le ministre et HR Rail évaluent-ils cette enquête de sécurité? Le ministre a annoncé récemment une nouvelle loi relative à l'enquête de sécurité. Cette annonce faisait-elle suite à l'incident précité? Quelle sera la teneur de cette loi? Quand cette législation verra-t-elle le jour? Les candidats à d'autres fonctions que celle de conducteur de train seront-ils également soumis à une enquête de sécurité?

23.03 François Bellot, ministre (en néerlandais): L'intéressé, qui possédait un extrait du casier judiciaire vierge daté du 5 janvier 2017, a été recruté le 1^{er} février 2017 comme conducteur de train de travaux techniques chez Infrabel. Il n'a jamais conduit de train sans être accompagné. Bien que les travailleurs soient tenus, conformément au règlement interne du personnel, de mentionner eux-mêmes toute condamnation pénale, l'information est venue du terrain et il a été immédiatement mis fin à son stage.

La SNCB, Infrabel et HR Rail ne peuvent disposer que des informations mentionnées sur les extraits du casier judiciaire. Celles-ci sont toutefois insuffisantes puisqu'il n'est tenu compte que des

veroordelingen en de werkgever na de aanwerving niet op de hoogte wordt gebracht van een veroordeling.

Een screening van het personeel om na te gaan of een bepaalde persoon werd veroordeeld of als gevaarlijk bekend staat in het kader van terrorisme, kan pas na een wijziging van de wet van 11 december 1998 betreffende de classificatie en de veiligheidsmachtigingen, veiligheidsattesten en veiligheidsadviezen. Een wetsontwerp met die wijziging behoort tot de bevoegdheid van respectievelijk de premier en de ministers van Binnenlandse Zaken, van Justitie, van Buitenlandse Zaken en van Defensie. Het ontwerp wil voortaan veiligheidsverificaties ook mogelijk maken voor personen die al actief zijn en dus niet enkel voorafgaand aan de toegang tot gevoelige plaatsen of gevoelige informatie.

Een werkgroep binnen mijn administratie, met vertegenwoordigers van onder meer de spoorwegen en de Nationale Veiligheidsoverheid, zal bepalen welke personeelscategorieën zullen worden gescreend.

23.04 Inez De Coninck (N-VA): Een van de vaststellingen van de onderzoekscommissie naar de aanslagen was dat er al heel veel databanken zijn, maar dat de onderlinge uitwisseling mank loopt. Ik hoop dat er daarvan werk wordt gemaakt.

Tussen haakjes, als de betrokkene kwaadaardige bedoelingen had gehad, had hij ook heel wat schade kunnen aanrichten met een begeleider erbij. Gelukkig is dat niet gebeurd.

23.05 Veli Yüksel (CD&V): Vooral de dienst van de NMBS die gaat over de aanwerving van treinbestuurders, moet toegang hebben tot al die lijsten, waaronder de OCAD-lijst, zodat men meteen de correcte actie kan ondernemen. De check-up moet regelmatig opnieuw worden uitgevoerd.

Ik ben blij dat de minister net als zijn collega's van Binnenlandse Zaken en Justitie gewonnen is voor een aanpassing van de wet van 1998 inzake de veiligheidsmachtigingen. Hopelijk komt het wetsontwerp snel naar de Kamer.

Het incident is gesloten.

24 Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol

condamnations effectives et que l'employeur n'est pas informé de condamnations prononcées après le recrutement.

Un *screening* du personnel afin de vérifier que telle ou telle personne n'a pas été condamnée ou n'est pas réputée dangereuse dans le cadre de la lutte antiterroriste ne sera possible qu'après une modification de la loi du 11 décembre 1998 relative à la classification et aux habilitations, attestations et avis de sécurité. Un projet de loi portant cette modification est de la compétence respectivement du premier ministre et des ministres de l'Intérieur, de la Justice, des Affaires étrangères et de la Défense. Ce projet entend permettre désormais de procéder également à des vérifications de sécurité sur les personnes qui sont déjà en activité et donc pas seulement préalablement à l'accès à des lieux sensibles ou à des informations sensibles.

Un groupe de travail dans le giron de mon administration, avec des représentants, entre autres, des chemins de fer et de l'Autorité nationale de sécurité, déterminera quelles catégories de personnel seront soumises à ce *screening*.

23.04 Inez De Coninck (N-VA): La commission d'enquête sur les attentats a notamment mis en évidence le très grand nombre de banques de données et dans le même temps, les défaillances dans l'échange d'informations. J'espère que cet aspect sera amélioré.

Précisons tout de même que s'il avait été mal intentionné, l'intéressé aurait pu causer des dégâts très importants même en étant accompagné. Nous pouvons nous féliciter que les événements n'aient pas pris cette tournure.

23.05 Veli Yüksel (CD&V): Le service de la SNCB qui est concerné par le recrutement des conducteurs de train, surtout, doit pouvoir accéder à toutes ces listes, notamment celle de l'OCAM, de manière à pouvoir intervenir adéquatement et immédiatement. Des vérifications régulières doivent être effectuées.

Je me réjouis d'entendre que le ministre, comme ses collègues de l'Intérieur et de la Justice, est favorable à une modification de la loi de 1998 relative aux habilitations. Il n'y a plus qu'à espérer que le projet de loi soit déposé rapidement à la Chambre.

L'incident est clos.

24 Question de Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la

en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "onafhankelijke bestuurders bij de spoorwegen" (nr. 21065)

24.01 Inez De Coninck (N-VA): In de zomer van 2016 hebben wij hier de wet houdende diverse bepalingen inzake mobiliteit goedgekeurd. Daarin stond onder meer dat voortaan twee onafhankelijke bestuurders zouden zetelen in de raden van bestuur van de NMBS en Infrabel. Ik juich dat toe.

Welke stappen werden er al genomen om dit te realiseren en welke timing wordt er daarbij gevolgd?

24.02 Minister François Bellot (*Nederlands*): Onder de veertien bestuurders van Infrabel zetelen er twee onafhankelijke bestuurders, namelijk mevrouw Karin Genoe en de heer Pierre Provost. Onder de veertien bestuurders van de NMBS daarentegen zijn er alsnog geen onafhankelijke bestuurders. Die zouden moeten zetelen van zodra de mandaten van de huidige bestuurders worden hernieuwd, iets wat sinds de goedkeuring van betrokken wet nog niet is gebeurd.

Voorzitter: de heer Jef Van den Bergh.

24.03 Inez De Coninck (N-VA): De twee onafhankelijke bestuurders bij Infrabel zouden dan blijkbaar al actief zijn geweest voor de wet in werking trad. Dat zal ik nakijken.

Wat de NMBS betreft, belet niets ons om de hernieuwing door te voeren voor het einde van deze regeerperiode, anders laten we een kans liggen.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 21066 van de heer Cheron wordt uitgesteld.

25 Vraag van de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toekomst van het station Clabecq" (nr. 21067)

25.01 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Infrabel zou op het punt staan de sporen in de omgeving van het voormalige station Clabecq te vernieuwen.

Bent u van plan dat station, dat is gelegen in een gebied met veel vastgoedontwikkelingsprojecten, opnieuw te openen? Zou die mogelijkheid nog kunnen worden opgenomen in de werkzaamheden van Infrabel?

Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les administrateurs indépendants aux chemins de fer" (n° 21065)

24.01 Inez De Coninck (N-VA): Pendant l'été 2016, nous avons adopté la loi portant des dispositions diverses en matière de mobilité. Celle-ci stipulait notamment que deux administrateurs indépendants siègeraient aux conseils d'administration de la SNCB et d'Infrabel, ce que j'approuve.

Quelles mesures ont-elles déjà été prises pour concrétiser ce point et quel calendrier suit-on?

24.02 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): Parmi les quatorze administrateurs d'Infrabel se trouvent deux administrateurs indépendants, c'est-à-dire Mme Karin Genoe et M. Pierre Provost. En revanche, il n'y a pas encore d'administrateurs indépendants parmi les quatorze administrateurs de la SNCB. Ils devraient siéger dès lors que le mandat des administrateurs actuels sera renouvelé, ce qui ne s'est pas encore produit depuis l'adoption de ladite loi.

Président: M. Jef Van den Bergh.

24.03 Inez De Coninck (N-VA): Les deux administrateurs indépendants chez Infrabel auraient déjà, semble-t-il, été en activité avant l'entrée en vigueur de la loi. Je vais vérifier.

En ce qui concerne la SNCB, rien ne nous empêche de procéder à cette rénovation avant la fin de l'actuelle législature. Sinon, nous risquons de louper le coche.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 21066 de M. Cheron est reportée.

25 Question de M. Marcel Cheron au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'avenir de la gare de Clabecq" (n° 21067)

25.01 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Infrabel serait en passe de renouveler les voies aux alentours de l'ancienne gare de Clabecq.

Envisagez-vous de rouvrir cette gare, située dans une zone en plein développement immobilier? N'est-il pas trop tard pour intégrer cette possibilité aux travaux d'Infrabel?

Toekomstige werkzaamheden moeten ingebed zijn in een middellangetermijnvisie voor dat gebied, en ook plannen voor het station Clabecq moeten daarin worden opgenomen.

Heeft Infrabel al definitieve technische keuzes gemaakt voor de vernieuwing van de sporen in de omgeving van het station Clabecq en heeft ze hierbij rekening gehouden met een mogelijke heropening van het station? Zult u ervoor zorgen dat de oplossing een heropening niet in de weg staat?

25.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): Na de vernieuwing van de sporen op lijn 106 zullen er nog steeds reizigerstreinen op die lijn kunnen rijden. Er zijn echter geen plannen om het station Clabecq opnieuw te openen.

De NMBS voert in verband met een eventuele heropening van het station aan dat er een capaciteitsgebrek is, met name op de Noord-Zuidverbinding, waardoor er niet meer treinen tussen Halle en Brussel kunnen rijden.

De enige mogelijkheid zou erin bestaan de S-treinen tussen Brussel en 's Gravenbrakel via Clabecq te laten rijden, ten koste van de stations Tubeke en Hennuyères.

Met de huidige inrichting is het nog altijd mogelijk om in de toekomst in een halte in Clabecq te voorzien.

Zwitserland wordt vaak als model aangehaald, maar daar moet elke projectontwikkelaar die een blok van 150 woningen bouwt in een spoorverbinding voorzien! Voor de bouw van een voetbalstadion moeten er twee spoorlijnen worden aangelegd, enz. Wij volgen die lijn niet.

25.03 **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): Ik onthoud dat de heropening van het station nog altijd mogelijk is, maar betreurt dat dat geen deel uitmaakt van de plannen.

Ik ben niet volledig overtuigd. Ik zal nagaan of de eventuele omlegging van de S-lijn nadelig is voor Tubeke en Hennuyères.

De Noord-Zuidverbinding is een terugkerende factor, waarvoor er hopelijk een langetermijnoplossing zal worden gevonden.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 21091 van de

Une vision à moyen terme de cette zone doit intégrer les futurs travaux en tenant compte des projets pour la gare de Clabecq.

Infrabel a-t-elle déjà fait des choix techniques définitifs pour la réfection des voies autour de la gare de Clabecq? Intègre-t-elle une potentielle réouverture de la gare? Le cas échéant, interviendrez-vous pour éviter une solution qui entraverait une réouverture?

25.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): Les travaux de renouvellement sur la ligne 106 n'empêchent d'y faire circuler des trains de voyageurs. Il n'est toutefois pas prévu de rouvrir la gare de Clabecq.

Face au souhait de rouvrir la gare, la SNCB invoque le manque de capacité, notamment dans la jonction Nord-Midi, qui empêche de mettre plus de trains en service entre Hal et Bruxelles.

La seule possibilité consisterait à faire passer par Clabecq les trains S reliant Bruxelles et Braine-le-Comte, au détriment des gares de Tubize et Hennuyères.

Les aménagements actuels ne compromettent en rien la capacité de faire un jour un arrêt à Clabecq.

La Suisse est souvent prise pour modèle mais, là, tout promoteur construisant 150 logements en un bloc est tenu d'aménager la connexion par voie de chemin de fer! La construction d'un stade de football nécessite deux lignes ferroviaires, etc. Nous ne sommes pas dans la même logique.

25.03 **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): Je retiens que ce n'est pas compromis mais je regrette que ce ne soit pas intégré.

Je ne suis pas totalement convaincu. Je vérifierai si l'éventuel détournement de l'offre S porte préjudice à Tubize et Hennuyères.

Quant à la jonction Nord-Midi, c'est un élément récurrent qui, je l'espère, trouvera une solution pérenne.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 21091 de M. Calomne

heer Calomne en de vragen nrs. 21109, 21126, 21127 en 21128 van de heer Raskin worden omgezet in schriftelijke vragen.

26 **Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "oudere verkeersslachtoffers" (nr. 21115)**

26.01 **Emir Kir (PS):** Volgens wat Vias institute in de pers liet weten, zijn er steeds meer 65-plussers onder de verkeersslachtoffers en zijn verkeersongevallen met senioren tweemaal zo ernstig als met personen uit andere leeftijdscategorieën.

Hoe valt die stijging te verklaren? Plant u maatregelen om hier iets aan te doen? Bent u voorstander van een verplicht rijexamen voor senioren?

26.02 **Minister François Bellot (Frans):** In 1992 was slechts een verkeersdode op zeven 65 jaar of ouder. Vandaag is dat een op vijf. In absolute cijfers ligt het aantal dodelijke verkeersslachtoffers onder de senioren nochtans niet bijzonder hoog.

De vergrijzing, de toegenomen mobiliteit van senioren en de opkomst van nieuwe vervoersmiddelen zoals de elektrische fiets verklaren deze stijging. Senioren zijn kwetsbaarder.

Ik ben geen voorstander van een vernieuwing van het rijbewijs voor senioren, noch van een verplichte gezondheidscontrole vanaf een bepaalde leeftijd. De bestaande studies tonen niet aan dat zulks de verkeersveiligheid zou verbeteren, en het zou suggereren dat men met het ouder worden niet meer in staat zou zijn om te rijden, wat niet noodzakelijk zo is. Senioren passen hun rijgedrag vaak aan hun persoonlijke mogelijkheden.

Mensen uit die leeftijdscategorieën rijden minder vaak tijdens de spits, bij slecht weer, op de snelweg of in situaties waarin er ingewikkelde manoeuvres vereist zijn.

Het probleem is hoe de mensen die niet meer kunnen rijden ervan te overtuigen hun wagen op stal te laten. Ik ben niet gewonnen voor een verplichte leeftijdsgebonden controle. Een gefaseerde procedure voor de evaluatie van de gezondheidstoestand, die in een eerste fase in zelfcontrole zou bestaan, zou het echter mogelijk maken de risico's en behoeften van de oudere

et les questions n^{os} 21109, 21126, 21127 et 21128 de M. Raskin sont transformées en questions écrites.

26 **Question de M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les victimes seniors de la route" (n° 21115)**

26.01 **Emir Kir (PS):** Selon Vias relayé dans la presse, les personnes de plus de 65 ans sont de plus en plus nombreuses parmi les victimes des accidents de la route et les accidents impliquant des seniors sont deux fois plus graves que les autres.

Comment expliquer cette augmentation? Prévoyez-vous des mesures pour y faire face? Etes-vous favorable à un examen de conduite obligatoire pour les seniors?

26.02 **François Bellot, ministre (en français):** En 1992, seule une personne tuée sur la route sur sept avait 65 ans ou plus; nous en sommes à une sur cinq. Le nombre de victimes d'accidents mortels parmi les seniors n'est pourtant pas particulièrement élevé, en chiffres absolus.

Le vieillissement de la population, l'accroissement de la mobilité des seniors ou l'apparition de nouveaux modes de déplacement comme les vélos électriques expliquent cette augmentation. Les seniors sont plus vulnérables.

Je ne suis pas favorable au renouvellement du permis de conduire pour les seniors ni à un contrôle de l'état de santé obligatoire à partir d'un certain âge. Aucune étude n'a montré que cela améliorerait la sécurité routière et cela sous-entendrait que le vieillissement aboutit à une incapacité de conduire, ce qui n'est pas automatique. Les seniors adaptent souvent leur conduite à leurs possibilités personnelles.

Dans ces tranches d'âge, on circule moins aux heures de pointe, par mauvais temps, sur autoroute ou dans de situations exigeant des manoeuvres compliquées.

Le problème est de convaincre ceux qui ne peuvent plus conduire de cesser de le faire. Plutôt qu'un contrôle obligatoire lié à l'âge, une procédure de contrôle de l'état de santé par étapes commençant par un autocontrôle permettrait de mieux gérer les risques et les besoins des conducteurs âgés. N'oublions pas qu'une interdiction de conduire est susceptible d'accroître les risques de dépression, le

bestuurders beter te beheren. We mogen niet vergeten dat een rijverbod het risico op depressie, stress en vereenzaming kan verhogen.

Oudere bestuurders zijn eerder een gevaar voor zichzelf dan voor de anderen. Ze lopen vier keer meer risico om bij een ongeval betrokken te raken. We moeten hun derhalve op hun beperkingen en op de risico's wijzen, raadgevingen formuleren over de manier waarop ze zich als voetganger, fietser en autobestuurder in functie van hun mogelijkheden veilig in het verkeer kunnen begeven en voor een aangepaste infrastructuur, bewegwijzering en voertuiguitrusting zorgen.

Ter zake neemt mijn administratie deel aan de werkgroep over de regelgeving en de termijnen voor de implementatie van de nieuwe voertuigtechnologieën.

Het incident is gesloten.

27 Vraag van mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de gevaarlijke producten die de NMBS aankoopt" (nr. 21116)

27.01 Gwenaëlle Grovonius (PS): Voor het beheer van de aankoop van gevaarlijke producten bij de NMBS wordt gebruikgemaakt van ProdInfo, dat ook een lijst met toegelaten producten bevat. Dat programma zou echter niet langer op punt staan, omdat de verantwoordelijke met pensioen is en de opvolging niet verzekerd wordt.

Wie is er verantwoordelijk wanneer zich een ongeval voordoet met een niet-erkend product? Op grond van welke bevoegdheden?

Klopt die informatie? Wat zult u doen om de problemen de verhelpen?

27.02 Minister François Bellot (*Frans*): De cel die belast is met de coördinatie en het beheer van de gevaarlijke producten moet een definitief advies verstrekken over het al dan niet toelaten van een gevaarlijk product bij de NMBS en moet de werknemers daarover informeren via de toepassing ProdInfo. De cel gaat uit van de gemotiveerde adviezen van de arbeidsgeneeskundige dienst, de interne diensten voor preventie en bescherming, de milieudiensten en gespecialiseerde labo's.

De vervanging van ProdInfo is gepland. Er wordt een oplossing bestudeerd die door de industrie wordt gebruikt. De NMBS laat me weten dat problemen die zich in afwachting van de vervanging

stress et l'isolement.

Les conducteurs âgés sont plus un danger pour eux-mêmes que pour les autres: pour eux, le risque d'accident est quatre fois plus élevé. Il faut donc les sensibiliser à leurs limites et aux risques, leur donner des conseils pour circuler en toute sécurité comme piétons ou cyclistes et en voiture en fonction de leurs capacités, prévoir des infrastructures, une signalisation et des équipements de véhicule adaptés.

À ce propos, mon administration participe au groupe de travail sur la réglementation et les délais de mise en application des nouvelles technologies liées aux véhicules.

L'incident est clos.

27 Question de Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la dangerosité des produits achetés à la SNCB" (n° 21116)

27.01 Gwenaëlle Grovonius (PS): À la SNCB, le programme ProdInfo gère la dangerosité des produits achetés et reprend une liste des produits autorisés. Il ne serait plus en ordre, son responsable étant à la retraite et personne n'en assure le suivi.

En cas d'accident avec un produit non retenu, qui en assume la responsabilité et avec quelles compétences?

Confirmez-vous cette information? Comment comptez-vous y remédier?

27.02 François Bellot, ministre (*en français*): La cellule chargée de la coordination et de la gestion des produits dangereux est responsable de rendre un avis définitif sur l'autorisation de laisser entrer ou non un produit dangereux à la SNCB et d'en informer les travailleurs via l'application ProdInfo. Elle s'appuie sur les avis motivés donnés par la médecine du travail, les services internes de prévention et de protection, l'environnement et les laboratoires spécialisés.

Le remplacement de ProdInfo est en projet. Une solution utilisée par l'industrie est à l'étude. Si des problèmes se posent entre-temps, la SNCB m'informe qu'elle les traite au cas par cas.

zouden voordoen, geval per geval worden aangepakt.

Het incident is gesloten.

28 Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de rechtspositieregeling van de personeelsleden van BIAC" (nr. 21136)

28.01 Inez De Coninck (N-VA): De omvorming van BIAC tot een naamloze vennootschap gebeurde met behoud van rechten van het personeel, zowel statutair als contractueel. Voor de statutairen werd een statuut sui generis uitgewerkt dat ervoor zorgt dat er voor hen niets verandert. Zij kunnen hun carrière voltooien alsof ze bij de Regie der Luchtweegen waren gebleven. Toch is er onduidelijkheid over een aantal zaken.

Wat is het statuut van een ambtenaar die werd benoemd bij de Regie der Luchtweegen en die nu bij BIAC werkt? Wat is de rechtspositieregeling van een statutair met een statuut sui generis? Kunnen zij nog worden bevorderd?

28.02 Minister François Bellot (*Nederlands*): De statutaire werknemers van Brussels Airport Company genieten dezelfde voordelen als de contractuele werknemers.

Daarnaast hebben zij bijkomende rechten en plichten. Ik verwijs hiervoor naar de KB's van 8 november 1998 en 2 april 1998 tot hervorming van de beheerstructuren van de luchthaven Brussel-Nationaal. De evoluties die deze KB's in de loop der jaren ondergingen, zijn niet van toepassing op het statutaire personeel van Brussels Airport Company. Op elk moment van hun loopbaan behouden de statutaire medewerkers de graad en hoedanigheid die ze bereikten bij de oprichting van BIAC.

De bevorderingsprocedures met vakexamens zijn op hen van toepassing, maar zijn zonder voorwerp geworden aangezien alle statutairen de stap naar de eerste schaal al hebben gemaakt via een examen. De promoties worden vandaag georganiseerd op basis van de regels en voorwaarden die voor het hele BAC-personeel van toepassing zijn.

28.03 Inez De Coninck (N-VA): Het probleem is niet de jobzekerheid, maar de doorgroeimogelijkheden. Er worden geen bevorderingsexamens uitgeschreven omdat ze zogenaamd zonder voorwerp zouden zijn, maar ik

L'incident est clos.

28 Question de Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le statut juridique des membres du personnel de BIAC" (n° 21136)

28.01 Inez De Coninck (N-VA): La transformation de la BIAC en société anonyme s'est effectuée avec le maintien des droits du personnel, tant statutaire que contractuel. Pour les statutaires, un statut sui generis a été élaboré. Ce statut garantira le statu quo en ce qui les concerne. Ils pourront achever leur carrière comme s'ils étaient restés à la Régie des Voies aériennes. Néanmoins, un manque de clarté subsiste concernant certains points.

Quel sera le statut d'un agent qui a été nommé à la Régie et qui travaille aujourd'hui à la BIAC? Quel sera le régime statutaire des agents statutaires ayant un statut sui generis? Pourront-ils encore être promus?

28.02 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): Les agents statutaires de la Brussels Airport Company jouissent des mêmes avantages que les agents contractuels.

Par ailleurs, ils ont des droits et des devoirs supplémentaires. Je me réfère à cet égard aux arrêtés royaux du 8 novembre et du 2 avril 1998 portant réforme des structures de gestion de l'aéroport de Bruxelles-National. Les évolutions subies par ces arrêtés au cours des ans ne s'appliquent pas au personnel statutaire de Brussels Airport Company. Les collaborateurs statutaires conservent tout au long de leur carrière le grade et la qualité qu'ils ont atteints lors de la création de la BIAC.

Les procédures d'avancement basées sur des épreuves professionnelles s'appliquent à eux mais sont devenues sans objet étant donné que l'ensemble des statutaires ont déjà accédé à la première échelle par le biais d'un examen. Désormais, les promotions sont organisées sur la base des règles et conditions applicables à l'ensemble du personnel BAC.

28.03 Inez De Coninck (N-VA): Le problème ne réside pas dans la sécurité d'emploi, mais bien au niveau des perspectives de carrière. Aucun examen de promotion n'est organisé parce qu'ils seraient prétendument sans objet. Je sais néanmoins que

weet dat er personeelsleden van niveau C zijn wier loopbaan al sinds 2004 bevroren is. Zij hebben ook het recht om carrière te maken.

Het incident is gesloten.

29 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toekomst van Blue-mobility" (nr. 21153)

29.01 David Geerts (sp.a): In antwoord op een aantal vragen over de toekomst van Blue-mobility en de Blue-bikes antwoordde de minister begin oktober dat daartoe een lening van 300.000 euro werd toegekend en dat er een groeiscenario zou worden uitgewerkt, waarbij een stijging tot 55.000 gebruikers mogelijk moest zijn. Nauwelijks enkele dagen later konden wij in de pers lezen dat de NMBS haar meerderheidsbelang van 52% in Blue-mobility wou verkopen. Ofwel gaf de minister ons toen een foutief antwoord, ofwel werd hij zelf op het verkeerde been gezet.

Wist de minister tijdens die commissievergadering begin oktober al dat de NMBS haar meerderheidsbelang wou verkopen? Zo ja, waarom heeft hij dat toen niet gezegd? Volgt hij de mening van mevrouw Dutordoir dat de NMBS niet de roeping heeft om een vloot fietsen te beheren?

Aan wie wil de NMBS haar belang verkopen? Is al onderzocht of de Nederlandse OV-kaart, voor onder meer fietsen en parkings, kan worden geïntegreerd in onze treinabonnementen?

29.02 Minister François Bellot (*Nederlands*): De NMBS moet nu eenmaal keuzes maken en als het bedrijf zich wil toespitsen op zijn kernactiviteiten, kan ik dat alleen maar toejuichen. De beslissing om zich terug te trekken uit Blue-mobility, kadert in die optiek, hoewel de NMBS aandacht zal blijven schenken aan een sterk aanbod van intermodale producten en diensten in haar stations. Naast een kapitaalsverhoging wordt er ook gewerkt aan andere mogelijkheden, maar om commerciële redenen is het niet wenselijk om daarover nu in detail te treden. Mogelijkheden voor promotie en geïntegreerde tickets worden zeker onderzocht, waarbij Mobib kan fungeren als de intermodale kaart bij uitstek.

29.03 David Geerts (sp.a): Of wij al dan niet

certain membres du personnel de niveau C n'évoluent plus sur le plan professionnel depuis 2004. Ces personnes ont, elles aussi, le droit de faire carrière.

L'incident est clos.

29 Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'avenir de Blue-mobility" (n° 21153)

29.01 David Geerts (sp.a): En réponse à une série de questions ayant trait à l'avenir de Blue-mobility et de Blue-bike, le ministre a déclaré au début du mois d'octobre qu'un prêt de 300 000 euros avait été accordé à cette fin et qu'un scénario de croissance pouvant induire une augmentation du nombre d'utilisateurs jusqu'à 55 000 serait élaboré. À peine quelques jours plus tard, nous avons pu lire dans la presse que la SNCB souhaitait vendre sa participation majoritaire de 52 % dans Blue-mobility. Alors de deux choses l'une: soit le ministre nous a alors donné une réponse erronée, soit il a été lui-même induit en erreur.

Le ministre savait-il déjà, lors de cette réunion de commission qui s'est tenue début octobre, que la SNCB souhaitait vendre sa participation majoritaire? Dans l'affirmative, pourquoi ne l'a-t-il pas dit à ce moment-là? Fait-il sien le point de vue défendu par Mme Dutordoir selon lequel la SNCB n'a pas vocation à gérer une flotte de cycles?

À qui la SNCB veut-elle vendre sa participation? L'éventualité d'une intégration de la carte néerlandaise OV, notamment pour les cycles et les parkings, dans nos abonnements ferroviaires a-t-elle déjà été examinée?

29.02 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): La SNCB doit faire des choix et je serais ravi qu'elle se recentre sur son cœur de métier. La décision de se retirer de Blue-mobility s'inscrit dans cette stratégie même si la SNCB continuera de se focaliser sur une offre forte de produits et de services intermodaux dans ses gares. Outre une augmentation de capital, d'autres possibilités sont envisagées. Toutefois, pour des raisons commerciales, il n'est pas souhaitable d'entrer dès à présent dans les détails. Nul doute que des possibilités de promotion et de tickets intégrés, dans le cadre desquelles Mobib pourrait faire office de carte intermodale par excellence, sont actuellement à l'étude.

29.03 David Geerts (sp.a): La question de savoir

samen met de minister bij de neus zijn genomen, blijft dus een open vraag. En als de NMBS zich inderdaad wil beperken tot haar *core business*, zou men ook alle autoparkings kunnen afstoten of in een ander filiaal onderbrengen.

Een geïntegreerde kaart met daarin de integratie van het voor- en natransport is wel een goede zaak.

Het incident is gesloten.

Voorzitter: mevrouw Karine Lalieux.

30 Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het zomerakkoord en de contractuele aanwervingen bij de spoorwegen" (nr. 21164)

30.01 Inez De Coninck (N-VA): Volgens het zomerakkoord moet er bij nieuwe aanwervingen prioriteit worden gegeven aan contractuele aanwervingen, op een aantal uitzonderingen na. In 2016 was dit bij de spoorwegen het geval voor 30% van de aanwervingen. Nochtans maken meer contractuele aanwervingen een dynamische personeelsbeleid mogelijk.

Zal deze afspraak uit het zomerakkoord ook worden toegepast bij de spoorwegen?

30.02 Minister François Bellot (*Nederlands*): Het zomerakkoord bevat onder andere een grondige hervorming van het openbaar ambt. Dit is ook van toepassing bij de overheidsbedrijven en dus ook bij de spoorweggroep, die bovendien moet worden voorbereid op de liberalisering van de spoorwegmarkt tegen 2023.

De modernisering van het personeelsbeleid is een onderdeel van een ruimer geheel van initiatieven die de bedrijfsvoering en modernisering ten goede moeten komen, zoals de gegarandeerde dienstverlening bij stakingsacties en de organisatie van sociale verkiezingen.

De gedelegeerde bestuurders van de spoorweggroep en de algemeen directeur van HR Rail laten weten dat zal worden onderzocht voor welke functies de geldende statutaire tewerkstellingsvoorwaarden kunnen worden aangepast. Ik heb alvast een vergelijking gevraagd tussen de kostprijs van een statutaire en een contractuele tewerkstelling, inclusief de jaren als

si le ministre et nous n'avons pas été grugés reste donc provisoirement sans réponse. Et si la SNCB souhaite effectivement se concentrer sur son cœur de métier, l'on pourrait aussi la débarrasser de l'ensemble de ses parkings auto ou les héberger dans une autre filiale.

Une carte intégrée où seraient incorporés les services en amont et en aval du service de transport serait en revanche une bonne chose.

L'incident est clos.

Présidente: Mme Karine Lalieux.

30 Question de Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'accord de l'été et le recrutement de contractuels aux chemins de fer" (n° 21164)

30.01 Inez De Coninck (N-VA): Conformément à l'accord de l'été, il convient, lorsqu'on procède à de nouveaux recrutements, d'accorder la priorité aux engagements contractuels, à quelques exceptions près. En 2016, cela a été le cas de 30 % des engagements aux chemins de fer. Un plus grand nombre d'engagements contractuels permet toutefois de mettre en œuvre une politique dynamique du personnel.

Ce volet de l'accord de l'été sera-t-il également appliqué aux chemins de fer?

30.02 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): L'accord de l'été prévoit entre autres une réforme en profondeur de la fonction publique. Cette réforme vaut également pour les entreprises publiques et, par conséquent aussi pour le Groupe SNCB qui doit en outre être préparé à la libéralisation du marché ferroviaire en 2023.

La modernisation des effectifs du personnel fait partie intégrante d'un ensemble plus vaste d'initiatives censées être bénéfiques pour la gestion et la modernisation de la SNCB. Je songe notamment au service minimum en cas de grèves et d'élections sociales.

Les administrateurs délégués du groupe ferroviaire et le directeur général de HR Rail ont fait savoir qu'ils examineront pour quelles fonctions les conditions d'emploi statutaire en vigueur pourront être modifiées. J'ai déjà demandé que l'on compare le coût d'un emploi statutaire à celui d'un emploi contractuel, en incluant les années en tant que bénéficiaire d'une pension.

pensioengerechtigde.

De keuze voor een contractuele tewerkstelling moet doordacht zijn, het kan zeker niet zomaar gaan om het opdoeken van het statuut van het personeel. Ik wil er ook op wijzen dat de statutaire personeelsleden hun statuut zullen behouden, ook bij bevordering of bij overplaatsing.

Tot midden oktober 2017 waren er 1.897 aanwervingen, waarvan 202 – dit is 10,6% – op contractuele basis.

30.03 Inez De Coninck (N-VA): Ik ben blij dat het principe om geen statutaire aanwervingen meer te doen ook geldt voor de spoorbedrijven. Ik hoop dat het betrokken KB snel zal worden toegepast.

Ik begrijp dat de beslissing weldoordacht moet gebeuren, maar mijn fractie ziet geen enkele reden om lang te wachten op het resultaat van allerlei studies.

Het incident is gesloten.

31 Samengevoegde vragen van

- 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. 21175)
- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stopzetting van het ticketsysteem NDS (New Distribution System)" (nr. 21225)
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stopzetting van het informaticasysteem NDS voor de ticketverkoop" (nr. 21308)
- mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stopzetting van de projecten DICE en NDS" (nr. 21737)

31.01 David Geerts (sp.a): De vertrekprocedure DICE (Departure in a Controlled Environment) werd stopgezet, hoewel al 11 miljoen euro aan dit project was besteed en er twee jaar aan was gewerkt. Waarom moest dat zolang duren?

Le choix d'un régime d'occupation contractuelle doit être réfléchi, il n'est certainement pas question de supprimer tout bonnement le statut du personnel. Je tiens également à préciser que les membres du personnel statutaire conserveront leur statut, et ce, également en cas de promotion ou de mutation.

Le nombre de recrutements opérés jusqu'à la mi-octobre 2017 s'élève à 1 897, dont 202 – soit 10,6 % du nombre total – concernent des emplois contractuels.

30.03 Inez De Coninck (N-VA): Je me félicite que le principe de ne plus engager de personnel statutaire s'applique également aux entreprises ferroviaires. J'espère que l'arrêté royal y relatif sera appliqué sans délai.

Je puis comprendre la nécessité de faire précéder cette décision d'une réflexion approfondie. Toutefois, mon groupe estime qu'il ne serait pas justifié d'attendre les résultats d'une kyrielle d'études avant de prendre ces mesures.

L'incident est clos.

31 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 "la suspension de la procédure de départ DICE" (n° 21175)
- M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la suppression du système de billetterie NDS (New Distribution System)" (n° 21225)
- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'arrêt du système informatique de vente de billets NDS" (n° 21308)
- Mme Isabelle Poncelet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les projets avortés DICE et NDS" (n° 21737)

31.01 David Geerts (sp.a): La procédure de départ DICE (Departure in a Controlled Environment) a été arrêtée en dépit du fait que onze millions d'euros y ont déjà été consacrés et que l'on y a travaillé pendant deux ans. Pourquoi cela a-t-il duré si longtemps?

Hoeveel werkgroepen tussen de NMBS en Infrabel zijn er geweest? Hoeveel externe consultants waren erbij betrokken? Wat hebben die gekost? Hoeveel interne medewerkers waren betrokken? Welke participatie was er van de treinbegeleiders en -bestuurders? Hoe vaak is DICE besproken op het directiecomité? Waren er tussendoor geen tekenen dat de procedure niet zou werken en dat de factuur zo hoog zou oplopen?

Ook het ticketinformatiesysteem NDS (New Distribution System) werd stopgezet. Dat systeem werd beheerd door het informaticafiliaal YPTO en zou liefst 30 miljoen euro hebben gekost. Kan de minister uitleggen hoe het zo ver kon komen? Wanneer werd beslist om het project aan YPTO te geven? Waren er dan geen tussentijdse kritische evaluaties? Zijn er boeteclausules van toepassing wegens het voortijdig stopzetten van het project?

31.02 Minister **François Bellot** (*Nederlands*): Voor DICE was er een stuurgroep met leden van Infrabel en vonden er verschillende vergaderingen plaats met de NMBS. Tussen 2008 en 2013 werkten er twee externe consultants mee en daarna nog één. De kosten bedroegen 2,2 miljoen euro. Daarnaast was er een twintigtal medewerkers bij het project betrokken, van wie tien vast. Ook het treinpersoneel heeft meegewerkt aan de risicoanalyses en terreintests.

Tussen 2014 en nu werd het project zes keer door het directiecomité besproken, vooral tijdens het voorbije jaar. De gebreken zijn pas laat aan het licht gekomen, pas toen het systeem klaar was voor labotests. DICE bleek niet betrouwbaar genoeg en zou de stiptheid verslechteren. Het management heeft dus zijn verantwoordelijkheid opgenomen en het systeem afgevoerd.

(*Frans*) De NMBS werkt aan een alternatief dat de veiligheid van de reizigers en de treinbegeleiders maximaal garandeert en dat aangepast is aan alle toekomstige exploitatiesystemen. De NMBS vindt het voorbarig om de bijkomende kosten van een nieuw systeem te ramen. Het bestek voorziet in de afschaffing van grijze zones. De nieuwe oplossing zal eenvoudiger zijn en zal worden ontwikkeld in samenspraak met het personeel. Het is de bedoeling om de nieuwe vertrekprocedure vóór eind 2019 te implementeren.

Combien de groupes de travail SNCB-Infrabel se sont-ils déjà réunis? Combien de consultants extérieurs y ont-ils été associés? Qu'ont-ils coûté? Combien de collaborateurs internes y ont-ils été associés? Dans quelle mesure les accompagnateurs et les conducteurs de train y ont-ils participé? Combien de fois DICE a-t-elle été au centre des discussions au sein du comité de direction? Aucun signe indiquant que cette procédure de départ ne serait pas opérante et que la facture serait particulièrement salée n'a-t-il pas été perceptible dans l'intervalle?

NDS (New Distribution System), le système de ticketing automatique, a lui aussi été arrêté. Ce système était géré par la filiale informatique YPTO et aurait coûté 30 millions d'euros. Le ministre peut-il expliquer comment on en est arrivé là? Quand a-t-il été décidé de confier ce projet à YPTO? N'a-t-il donc été procédé à aucune évaluation critique intermédiaire? Des clauses de pénalité sont-elles d'application en raison de l'arrêt précoce du projet?

31.02 **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): S'agissant du projet DICE, un groupe d'experts composé de membres d'Infrabel a été constitué et plusieurs réunions ont eu lieu avec la SNCB. Deux consultants externes ont contribué à la conception du projet entre 2008 et 2013, un troisième a ensuite pris le relais. La réalisation de ce projet a coûté 2,2 millions d'euros. Une vingtaine de collaborateurs y ont été associés, dont dix de manière permanente. Le personnel ferroviaire a également participé aux analyses des risques et aux tests réalisés sur le terrain.

Le comité de direction a mené six discussions à cet égard entre 2014 et aujourd'hui. La majorité de ces discussions se sont tenues au cours de l'année écoulée. Les défauts du système ont été détectés tardivement, à savoir lorsqu'il était déjà prêt pour les tests en laboratoire. Il s'est avéré que DICE n'était pas suffisamment fiable et qu'il porterait atteinte à la ponctualité. La direction a donc pris ses responsabilités et a abandonné le projet.

(*En français*) La SNCB élabore une alternative garantissant au maximum la sécurité des voyageurs et accompagnateurs de train, adaptée à tous les systèmes d'exploitation futurs. La SNCB estime prématuré d'évaluer les coûts supplémentaires d'un nouveau système. Le cahier des charges prévoit la suppression de zones grises. La nouvelle solution sera plus simple et développée en collaboration avec le personnel. Le but est mettre en œuvre la nouvelle procédure de départ avant fin 2019.

(Nederlands) De NMBS gaf aan dat het nieuwe verkoopsysteem weliswaar relevant was in 2013, maar dat de complexiteit is onderschat en dat zowel de informatietechnologie als de digitale noden van de klant nu veel groter zijn. De NMBS riskeert geen boetes door de stopzetting, omdat er geen derde contractuele partij is. Aangezien het bedrijf SAP de huidige softwaremodules slechts zal ondersteunen tot 2025, is het volgens de NMBS onzinnig om op dat platform een nieuw verkoopsysteem te bouwen.

(Frans) Het is aan het autonome overheidsbedrijf om zo een beslissing te nemen en de gevolgen daarvan te ondervangen. Het zijn moedige beslissingen. De NMBS en Infrabel moeten de principes van goed bestuur toepassen, met inachtneming van de gemaakte afspraken en van de regelgeving.

31.03 David Geerts (sp.a): Ik heb geen antwoorden gekregen op mijn specifieke vragen over YPTO. Dat is jammer want wij weten uit het verleden dat er dochterondernemingen werden opgericht met als doel externe consultants meer te betalen dan de geldende loonschalen. Als het onderzochte systeem vervolgens niet werkte, werd de factuur teruggeschoven naar de NMBS. Ik wil weten hoe de vork aan de steel zit. Het lijkt me goed als de CEO dat mechanisme eens zou komen toelichten.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 21181 van de heer Geerts wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

32 Samengevoegde vragen van

- de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toegang tot de park-and-ride in Louvain-la-Neuve" (nr. 21202)
- de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het appeal van de park-and-ride in Louvain-la-Neuve" (nr. 21203)
- de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de tarieven van de park-and-ride in Louvain-la-Neuve" (nr. 21204)

(En néerlandais) La SNCB a fait savoir que son nouveau système de vente était, certes, pertinent en 2013 mais que sa complexité avait été sous-estimée et que tant la technologie informatique que les besoins numériques des clients sont actuellement beaucoup plus importants. La SNCB ne risque aucune pénalité en raison de l'arrêt du projet pour la bonne et simple raison qu'il n'y a aucune tierce partie contractuelle. Etant donné que la société SAP ne peut supporter les modules logiciels actuels que jusqu'en 2025, il est, du point de vue de la SNCB, dénué de sens de construire un nouveau système de vente sur cette plate-forme.

(En français) Ce type de décision et la gestion de ses conséquences reviennent à l'entreprise publique autonome. Ce sont des choix courageux. La SNCB et Infrabel doivent suivre les principes de bonne gestion en respectant leurs engagements et les réglementations.

31.03 David Geerts (sp.a): Je n'ai pas reçu de réponse à mes questions spécifiques à propos d'YPTO, ce qui est dommage car certaines expériences que nous avons acquises dans le passé nous ont appris que des filiales ont été créées dans le seul but de rémunérer des consultants externes au-delà de ce que prévoient les échelles barémiques en vigueur. Lorsque le système s'avérait ensuite inopérant, on renvoyait la facture à la SNCB. Je tiens absolument à connaître les rouages de ce petit manège. Il me semble opportun que la CEO vienne nous expliquer le fonctionnement de ce mécanisme.

L'incident est clos.

La **présidente**: La question n° 21181 de M. Geerts est transformée en question écrite.

32 Questions jointes de

- M. Marcel Cheron au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'accès au Park & Ride de Louvain-la-Neuve" (n° 21202)
- M. Marcel Cheron au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'attractivité du Park & Ride de Louvain-la-Neuve" (n° 21203)
- M. Marcel Cheron au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les tarifs du Park & Ride de Louvain-la-Neuve" (n° 21204)
- M. Stéphane Crusnière au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur

- de heer **Stéphane Crusnière** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toegankelijkheid en het appeal van de park-and-ride in Louvain-la-Neuve" (nr. 21735)

"l'accessibilité et l'attractivité du Park & Ride de Louvain-la-Neuve" (n° 21735)

32.01 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): De park-and-ride in Louvain-la-Neuve is met 2.338 parkeerplaatsen en een begroting van 40 miljoen euro een zeer belangrijke mobiliteitsoplossing voor de totstandbrenging van een *modal shift*. De locatie werd vroeger dan gepland geopend.

32.01 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Le Park & Ride de Louvain-la-Neuve, enjeu de mobilité et de transfert modal avec ses 2 338 places et son budget de 40 millions, vient d'ouvrir de façon anticipée.

Een rechtstreekse oprit vanaf de E411 die onder de N4 loopt, moet worden aangelegd. Op een parlementaire vraag heeft de Waalse minister geantwoord dat hij er alles zou aan doen om de werkzaamheden te laten uitvoeren. Via de pers weten we dat er 10,7 miljoen EUR is gevonden en dat de SPW (Service Public de Wallonie) een overheidsopdracht heeft gelanceerd.

Une bretelle d'accès directe depuis la E411 et passant sous la nationale 4 est nécessaire. À une question parlementaire, le ministre wallon a répondu qu'il fera le maximum pour que les travaux se réalisent. La presse nous apprend qu'un budget de 10,7 millions avait été trouvé et que le SPW avait lancé le marché public.

Kan de NMBS of kunt u zeggen of de werkzaamheden begin 2018 zullen starten?

La SNCB ou vous avez-vous des précisions sur un début des travaux au commencement de 2018?

Na de sluiting van het viaduct Hermann-Debroux heeft de overheid een alternatief voorgesteld, dat echter niet veel soelaas biedt. Zal die park-and-ride op de lijst van de nutteloze werken komen te staan? Zou die *modal shift* niet beter moeten worden gepromoot en gestimuleerd?

Après la fermeture du viaduc Herrmann-Debroux, les pouvoirs publics ont proposé une alternative mais sans effet considérable. Ce Park & Ride fera-t-il partie des travaux inutiles? Ne faudrait-il pas mieux faire connaître et favoriser ce transfert modal?

Tot slot werd er gewag gemaakt van een exclusief en bijzonder preferentieel tarief van 2 euro per dag, zonder dat men een vervoersbewijs moet voorleggen om ervoor in aanmerking te komen. Hoe verantwoordt u dat een overheidsinvestering van 40 miljoen euro om de *modal shift* in de hand te werken vandaag ook niet-treinreizigers ten goede komt?

Enfin, on a évoqué un tarif exclusif très préférentiel de deux euros par jour, sans devoir forcément présenter de titre de transport. Comment un investissement public de 40 millions d'euros destiné à favoriser le transfert modal peut-il servir aujourd'hui à d'autres usages?

32.02 Stéphane Crusnière (PS): Ik ben blij dat men tijdens de werken aan het viaduct Herrmann-Debroux kon parkeren op deze park-and-ride (P+R). Men kan zich evenwel afvragen hoe aantrekkelijk deze parking is, aangezien hij bijna leeg bleef.

32.02 Stéphane Crusnière (PS): Je me réjouis qu'il ait été possible, lors des travaux au viaduc Herrmann-Debroux, de se garer dans ce parking Park & Ride (P+R). On peut cependant s'interroger sur l'attractivité de ce parking, resté alors quasi vide.

De werken voor de aanleg van de toegangsweg zouden in 2018 aanvangen. Bevestigt u dat? Wat is het tijdpad van de werken? Is er een aangepaste toegankelijkheid voor personen met beperkte mobiliteit? Wat zullen de tarieven zijn?

Les travaux de construction de la bretelle manquante pourraient commencer en 2018: le confirmez-vous? Quel est le calendrier des travaux? Quelle accessibilité est prévue pour les personnes à mobilité réduite? Quels seront les tarifs?

32.03 Minister **François Bellot** (*Frans*): De NMBS kan zich niet uitspreken over de plannen van de

32.03 François Bellot, ministre (*en français*): Concernant l'accès au P+R de Louvain-la-Neuve, la

Waalse regering met betrekking tot de toegang tot de P+R van Louvain-la-Neuve. Ik heb dadelijk een gesprek met de Waalse regering.

De NMBS heeft zoals gepland een parking voor pendelaars aangelegd met 2.277 plaatsen, de grootste parking van het land. Deze parking is sinds 16 oktober operationeel. Alles is voorzien om de toegangsweg te integreren die de SPW moet realiseren.

De NMBS heeft meerdere verklaringen voor het geringe gebruik van de parking tijdens de voorbije dagen. Automobilisten blijven vaak vasthouden aan hun gewoontes. De sluiting van het viaduct Herrmann-Debroux leidde niet tot een verandering in hun gedrag, ook niet bij personen die vlak bij de betrokken stations wonen. Voorts hebben veel mensen voorzieningen getroffen voor de staking op dinsdag en hebben ze die voorzieningen doorgetrokken naar maandag.

Er werd ook een grote perscampagne opgezet rond de sluiting van het Herrmann-Debrouxviaduct. Zo heeft het brede publiek kunnen vernemen dat het station Louvain-la-Neuve over een parking beschikt. Een specifieke mededeling heeft betrekking op de stations met verzadigde parkings. De aanleg van een rechtstreekse toegangsweg onder de N4 zal het appeal van die parking aanzienlijk verhogen.

Vanaf 10 december zullen er tijdens de spitsuren dertien nieuwe treinen van en naar Louvain-la-Neuve rijden. Er zullen dan vier, in plaats van drie thans, treinen per uur naar Ottignies rijden. Twee daarvan zullen naar Brussel doorrijden. De NMBS is van oordeel dat het huidige aanbod van Louvain-la-Neuve naar Brussel toereikend is. Er komt eerlang een fietsstalling.

Ik bezorg u als bijlage de tarieven van de park-and-ride in Louvain-la-Neuve. Enkel de pendelaars met een treinabonnement of -kaartje kunnen aanspraak maken op een voorkeurstarief. Het normale tarief is hoger dan het tarief dat in het nabijgelegen winkelcentrum gehanteerd wordt. Er wordt echter een nachtabonnement aan de omwonenden aangeboden.

Mijnheer Crusnière, de NMBS kan uw vragen over de werkzaamheden niet beantwoorden, want de verantwoordelijkheid ervoor ligt bij het Waalse Gewest. De SPW heeft eind juni 2017 een vooraankondiging bekendgemaakt betreffende de toegangswegen, maar heeft nog geen overheidsopdracht uitgeschreven. De NMBS heeft in juni 2017 aan de Direction des routes de plannen en het tijdschema gevraagd, maar heeft ze nog niet

SNCB n'est pas en mesure de se prononcer sur les intentions du gouvernement wallon – que je rencontrerai, moi, tout à l'heure.

Comme prévu, la SNCB a construit pour les navetteurs le plus important parking du pays, avec 2 277 places. Il est opérationnel depuis le 16 octobre. Tout a été prévu pour intégrer la voirie d'accès qui doit être réalisée par le SPW.

La SNCB voit plusieurs explications à la faible fréquentation du parking les premiers jours. Les automobilistes ont des habitudes tenaces: même lors de la fermeture du viaduc Herrmann-Debroux, même s'ils habitaient près d'une gare concernée, ils n'ont pas changé de comportement. Ensuite, beaucoup avaient pris des dispositions pour le mardi de grève et les ont étendues au lundi.

Une campagne de presse a largement informé de la fermeture du viaduc Hermann-Debroux. Le grand public a donc appris l'existence d'un parking à la gare de Louvain-la-Neuve. Une communication spécifique vise les gares aux parkings saturés. La construction de la voirie d'accès direct sous la N4 augmentera sensiblement l'attractivité de ce parking.

À partir du 10 décembre, il y aura treize nouveaux trains de et vers Louvain-la-Neuve toutes les heures de pointe. Quatre trains par heure circuleront ainsi vers Ottignies, au lieu de trois actuellement, dont deux continueront vers Bruxelles. La SNCB estime que le service actuel de Louvain-la-Neuve vers Bruxelles est satisfaisant. Il y aura prochainement un parking pour deux roues.

Je vous transmets en annexe les tarifs du Park and Ride de Louvain-la-Neuve. Seuls les navetteurs bénéficient d'un tarif préférentiel avec un abonnement ou un ticket de train. Le tarif normal est supérieur à celui du centre commercial voisin. Un abonnement de nuit est cependant proposé aux riverains.

M. Crusnière, la SNCB ne peut répondre concernant les travaux, qui doivent être réalisés par la Région wallonne. Le SPW a publié fin juin 2017 l'avis de préinformation concernant les voiries d'accès mais il n'y a pas encore eu de publication de marché. La SNCB n'a pas encore obtenu les plans et plannings demandés en juin 2017 à la Direction des routes.

ontvangen.

32.04 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Het is ongewoon om als groene de aanleg van een weg te eisen, maar die weg is uiterst belangrijk om een *modal shift* tot stand te brengen. We zullen de vraag doorspelen aan de leden van het Waals Parlement.

De *modal shift* moet de pendelaars ten goede komen, niet een of ander grootwarenhuis.

De meeste bestuurders van een bedrijfswagen komen uit groot-Brabant! Het wordt tijd om dat probleem eens deftig aan te pakken!

32.05 Stéphane Crusnière (PS): We hebben geen toelichting gekregen bij de werken. Zonder die parking staan er tijdens de spits al files. Als men wil dat het systeem werkt, moet die toegangsweg zo snel mogelijk worden aangelegd.

32.06 Minister François Bellot (*Frans*): U mag niet vergeten dat het GEN een totaalproject is en niet enkel de treinverbinding behelst. Zonder de nodige vervoersmogelijkheden richting de stations, zal die investering weinig nut hebben.

Het incident is gesloten.

33 Vraag van mevrouw Gwenaëlle Grovonijs aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toekomst van de NMBS-werkplaatsen" (nr. 21275)

33.01 Gwenaëlle Grovonijs (PS): Het onderhoud van het rollend materieel staat garant voor banen met een hoge toegevoegde waarde bij de NMBS. De werknemers in de werkplaatsen vrezen echter dat die activiteit van de NMBS zal worden uitbesteed en dus zal verdwijnen, als gevolg van de concurrentie uit de landen met lage sociale eisen en van de Europese normen die de mobiliteit van de werknemers bevorderen. De werknemers in Cuesmes maken zich ernstig zorgen omdat de werklast er slechts op middellange termijn verzekerd is, het aantal werknemers er gedaald is ondanks het goede werk dat ze leveren, en er in de werkplaatsen in het noorden van het land aanzienlijk geïnvesteerd werd. De komst van een nieuwe Nederlandstalige technische directeur is evenmin geruststellend.

Welke plannen heeft de regering met de werkplaatsen van de NMBS? Wil men in België een maximum aantal gekwalificeerde banen behouden of geeft men de voorkeur aan outsourcing en dus

32.04 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Il n'est pas habituel qu'un écologiste réclame une route mais, ici, c'est vital pour le transfert modal. Nous relayerons cette question auprès des parlementaires wallons.

Le transfert modal doit favoriser les navetteurs, en évitant de créer un effet d'aubaine pour l'une ou l'autre grande surface.

L'origine géographique des bénéficiaires des voitures de société est éclairante: c'est le grand Brabant! Alors posons-nous les vraies questions!

32.05 Stéphane Crusnière (PS): Nous n'avons pas eu d'éclaircissement sur les travaux. Sans ce parking, aux heures de pointe, il y a déjà des embouteillages. Si on veut que ça marche, il faut construire cette bretelle au plus vite.

32.06 François Bellot, ministre (*en français*): N'oubliez pas que le RER, c'est le tout, pas seulement le train. Sans les transports radiaux vers les gares, cet investissement sera d'une utilité réduite.

L'incident est clos.

33 Question de Mme Gwenaëlle Grovonijs au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'avenir des ateliers de la SNCB" (n° 21275)

33.01 Gwenaëlle Grovonijs (PS): La maintenance du matériel roulant représente des emplois à haute valeur ajoutée pour la SNCB. Or, les travailleurs des ateliers craignent la disparition de cette activité de la SNCB par une externalisation, due à la concurrence de pays aux faibles exigences sociales et aux normes européennes favorisant la mobilité des travailleurs. Cette crainte est importante à Cuesmes où la charge de travail n'est assurée qu'à moyen terme, où le nombre de travailleurs a baissé malgré un travail de qualité et au vu des investissements réalisés dans les ateliers au Nord du pays. L'arrivée d'un nouveau directeur "technics" néerlandophone ne rassure pas non plus.

Quelles sont les intentions du gouvernement pour les ateliers de la SNCB? Veut-on retenir en Belgique un maximum d'emplois qualifiés ou en favoriser l'externalisation et donc la privatisation?

aan privatisering? Welke voornemens hebben de NMBS en de regering op lange termijn voor de werkplaats te Cuesmes? Hoe zal u erop toezien dat het werk eerlijk verdeeld wordt tussen het noorden en zuiden des lands?

Quelles sont les intentions à long terme de la SNCB et du gouvernement pour l'atelier de Cuesmes? Comment garantirez-vous une répartition équitable du travail entre le Nord et le Sud?

33.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): In het toekomstige ondernemingsplan staat dat de onderhoudsactiviteit beter zal worden georganiseerd om de beschikbaarheid en de betrouwbaarheid van het rollend materieel te vergroten. Het is de bedoeling om te kunnen concurreren met externe bedrijven en de NMBS voor te bereiden op de openstelling van de nationale markt voor reizigersvervoer door de onderhoudsdienst van de spoorwegmaatschappij efficiënter en minder duur te maken.

33.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): Il est prévu dans le futur plan d'entreprise d'accroître la disponibilité et la fiabilité de l'entretien du matériel roulant. Il s'agit de rendre cette activité compétitive face à des sociétés externes et de préparer la SNCB à l'ouverture du marché de transport national de voyageurs en la dotant d'un service de maintenance efficace et à moindre coût.

Er worden contracten gesloten met de fabrikanten voor het onderhoud of de herstelling van bepaalde onderdelen, zoals de elektronische componenten.

Des contrats sont conclus avec les constructeurs pour assurer la maintenance ou la réparation de certains équipements comme les composants électroniques.

De werkplaats van Cuesmes verzorgt het onderhoud van de M6-rijtuigen en zal dat vanaf 2019 ook doen voor de M5-rijtuigen. Er bestaan geen plannen voor een sluiting. De evolutie van de werkbelasting in de werkplaatsen zal onderzocht worden in het licht van de onderhoudscyclus voor het materieel en de evolutie van het rijtuigenpark. Het werk zal evenwichtig verdeeld worden in functie van de behoeften, de rentabiliteit en de sociale aspecten.

L'atelier de Cuesmes assure la révision des voitures M6 et fera de même avec les M5 à partir de 2019. Aucune fermeture n'est prévue. L'évolution de la charge de travail des ateliers centraux sera examinée au regard du cycle de maintenance du matériel et de l'évolution du parc. Il y aura répartition équitable en fonction des besoins, de la rentabilité et des aspects sociaux.

De werkplaats te Cuesmes is nog altijd niet gesloten.

Cuesmes est toujours là et bien là.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: Vragen nrs. 21248 en 21249 van mevrouw Caprasse worden omgezet in schriftelijke vragen.

La **présidente**: Les questions n^{os} 21248 et 21249 de Mme Caprasse sont transformées en questions écrites.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.15 uur.

La réunion publique de commission est levée à 18 h 15.