



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BEKNOPT VERSLAG

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

Woensdag

22-11-2017

Namiddag

Mercredi

22-11-2017

Après-midi

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

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

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

INHOUD

Samengevoegde vragen van	1
- de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "conflictvrije kruispunten" (nr. 21487)	1
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "conflictvrije kruispunten voor fietsers of 'vierkant groen'" (nr. 21734)	1
<i>Sprekers: Stefaan Van Hecke, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Samengevoegde vragen van	2
- de heer Georges Dallemagne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het plan om de geluidsoverlast rond de luchthaven te verminderen" (nr. 21416)	2
- de heer Bert Wollants aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de windnormen" (nr. 21549)	2
<i>Sprekers: Bert Wollants, François Bellot</i> , 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 vakbondstoelagen bij de NMBS" (nr. 21945)	4
<i>Sprekers: Gwenaëlle Grovonius, François Bellot</i> , 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 niet-flexibele dienstregeling van de commerciële medewerkers van de NMBS-Groep" (nr. 21946)	4
<i>Sprekers: Gwenaëlle Grovonius, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Vraag van de heer Alain Top aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale	5

SOMMAIRE

Questions jointes de	1
- M. Stefaan Van Hecke au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "des carrefours sans conflit de circulation" (n° 21487)	1
- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les carrefours sans conflit de circulation pour les cyclistes ou le 'vert intégral'" (n° 21734)	1
<i>Orateurs: Stefaan Van Hecke, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Questions jointes de	2
- M. Georges Dallemagne au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le plan de réduction du bruit autour de l'aéroport" (n° 21416)	2
- M. Bert Wollants au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les normes de vent" (n° 21549)	2
<i>Orateurs: Bert Wollants, François Bellot</i> , 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 dotations syndicales à la SNCB" (n° 21945)	4
<i>Orateurs: Gwenaëlle Grovonius, François Bellot</i> , 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 "la non-flexibilité des horaires pour les agents commerciaux du Groupe SNCB" (n° 21946)	4
<i>Orateurs: Gwenaëlle Grovonius, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Question de M. Alain Top au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société	5

Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "gevaarlijke dekstenen langs de spoorlijn Kortrijk-Gent" (nr. 21333)		Nationale des Chemins de fer Belges, sur "des pierres de parement dangereuses sur la ligne Courtrai-Gand" (n° 21333)	
<i>Sprekers:</i> Alain Top, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> Alain Top, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Samengevoegde vragen van	6	Questions jointes de	6
- de heer Alain Top aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het gebruik van railpads" (nr. 21963)	6	- M. Alain Top au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'utilisation de railpads" (n° 21963)	6
- de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de nieuwe methode van Infrabel om geluidsoverlast door treinen terug te dringen" (nr. 21995)	6	- M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la nouvelle méthode d'Infrabel pour limiter les nuisances sonores causées par les trains" (n° 21995)	6
- de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "railpads op het Belgische spoorwegnet" (nr. 22018)	6	- M. Jean-Jacques Flahaux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le placement de coussinets antibruit sur le rail belge" (n° 22018)	6
<i>Sprekers:</i> Alain Top, Wouter Raskin, Jean-Jacques Flahaux, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> Alain Top, Wouter Raskin, Jean-Jacques Flahaux, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het derde spoor aan het station van Bilzen" (nr. 21996)	8	Question de M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la troisième voie à la gare de Bilzen" (n° 21996)	8
<i>Sprekers:</i> Wouter Raskin, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> Wouter Raskin, 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 Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de problemen met de ticketautomaten van de NMBS" (nr. 22012)	9	- M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les problèmes de vente de tickets sur le réseau SNCB" (n° 22012)	9
- de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de verkoop van vervoersbewijzen door de treinbegeleiders wanneer de ticketautomaten defect zijn" (nr. 22028)	9	- M. Jean-Jacques Flahaux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la vente de billets par les accompagnateurs de train en cas de panne des distributeurs automatiques" (n° 22028)	9
<i>Sprekers:</i> Emir Kir, Jean-Jacques Flahaux, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> Emir Kir, Jean-Jacques Flahaux, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	

<p>Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het creëren van een nooddoorgang voor de hulpdiensten" (nr. 22003)</p> <p><i>Sprekers: Emir Kir, François Bellot</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	10	<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 bande de passage d'urgence pour les services de secours" (n° 22003)</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>	10
<p>Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de nationale enquête over irritante en agressieve gedragingen in het verkeer" (nr. 22004)</p> <p><i>Sprekers: Emir Kir, François Bellot</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	11	<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 "l'enquête nationale sur l'agressivité et les comportements irritants dans la circulation" (n° 22004)</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>	11
<p>Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de kandidatuur van het European space Security and Education Centre (ESEC) in Redu in de provincie Luxemburg" (nr. 22005)</p> <p><i>Sprekers: Emir Kir, François Bellot</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	11	<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 candidature du Centre européen de sécurité et d'éducation spatiale (ESEC) de Redu, en province du Luxembourg" (n° 22005)</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>	11
<p>Samengevoegde vragen van</p>	13	<p>Questions jointes de</p>	13
<p>- mevrouw Nele Lijnen aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vertraging van de beslissing over de besteding van het 'deugdzame miljard' voor spoorinvesteringen" (nr. 22037)</p>	13	<p>- Mme Nele Lijnen au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le retard dans la décision d'affectation du milliard vertueux pour les investissements ferroviaires" (n° 22037)</p>	13
<p>- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het investeringsplan" (nr. 22046)</p> <p><i>Sprekers: Nele Lijnen, Jef Van den Bergh, François Bellot</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	13	<p>- 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 plan d'investissement" (n° 22046)</p> <p><i>Orateurs: Nele Lijnen, Jef Van den Bergh, François Bellot</i>, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	13
<p>Vraag van de heer Daniel Senesael aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de heropening van het station Herseaux" (nr. 21753)</p> <p><i>Sprekers: Daniel Senesael, François Bellot</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	15	<p>Question de M. Daniel Senesael au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la réouverture de la gare d'Herseaux" (n° 21753)</p> <p><i>Orateurs: Daniel Senesael, François Bellot</i>, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	15

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 22 NOVEMBER 2017

Namiddag

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

du

MERCREDI 22 NOVEMBRE 2017

Après-midi

De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.20 uur en voorgezeten door mevrouw Karine Lalieux.

La réunion publique de commission est ouverte à 14 h 20 par Mme Karine Lalieux, présidente.

01 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Stefaan Van Hecke** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "conflictvrije kruispunten" (nr. 21487)
- de heer **David Geerts** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "conflictvrije kruispunten voor fietsers of 'vierkant groen'" (nr. 21734)

01 **Questions jointes de**

- **M. Stefaan Van Hecke** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "des carrefours sans conflit de circulation" (n° 21487)
- **M. David Geerts** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les carrefours sans conflit de circulation pour les cyclistes ou le 'vert intégral'" (n° 21734)

01.01 **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen): De voorbije weken gebeurden er enkele ongevallen waarbij fietsers het leven lieten doordat vrachtwagens hen op kruispunten niet hadden zien aankomen. Het Vlaams Gewest experimenteert nu op dertien locaties met het zogenaamde vierkant groen, waarbij fietsers in alle richtingen simultaan groen licht krijgen, terwijl auto's en vrachtwagens voor het rood staan. Dankzij dit principe van het conflictvrij maken van kruispunten lopen zwakke weggebruikers 40% minder risico op een ongeval met lichamelijk letsel. Vlaams minister Weyts wil echter nog geen bijkomende conflictvrije kruispunten introduceren, omdat het concept in strijd zou zijn met de wegcode.

01.01 **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen): Ces dernières semaines, des cyclistes ont perdu la vie lors de plusieurs accidents survenus dans des carrefours où ils ont été renversés par des camions qui ne les avaient pas vus arriver. Actuellement, le modèle du "vert intégral" est testé par la Région flamande à treize endroits: en vertu de ce concept, le feu est vert simultanément pour tous les cyclistes venant de toutes les directions, tandis qu'il est rouge pour les automobiles et les camions. La mise en place de carrefours sans conflit de circulation réduit de 40 % les risques d'accidents avec lésions corporelles pour les usagers faibles. Le concept étant contraire au Code de la route, le ministre Weyts ne souhaite cependant pas encore augmenter le nombre de carrefours sans conflits de circulation.

In welke zin is een dergelijk conflictvrij kruispunt strijdig met de wegcode? Geldt dit dan ook voor de lopende proefperiode? Vindt de minister dat dit

Pourquoi un carrefour sans conflit de circulation est-il contraire au Code de la route? En va-t-il de même dès lors pour les tests menés actuellement? Le

concept voortaan mogelijk moet zijn in de wegcode? Heeft hij ter zake al een initiatief genomen?

01.02 Minister **François Bellot** (*Nederlands*): Voor de weggebruiker houdt een groen verkeerslicht een toelating in om het verkeerslicht voorbij te rijden. De groene pijlen die het symbool van de fietser omringen, verduidelijken alleen maar de situatie en de fietser riskeert geen sanctie in een proefproject waarbij hij zich bij een integraal groen verkeerslicht op het kruispunt begeeft.

In de huidige wegcode is er echter geen sprake van integraal groen of gelijktijdig groen op de dwarswegen, zodat het artikel 61 eerst moet worden aangepast, vermits hierover duidelijkheid moet zijn en ook de voorrang tussen de fietsers moet nog worden geregeld. In het ontwerp tot herziening van de wegcode zitten diverse voorstellen voor een grotere veiligheid van zwakke weggebruikers. De besprekingen lopen echter nog en de hervorming is gepland tegen eind 2018.

01.03 **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen): Het is belangrijk te weten dat de fietsers geen inbreuk begaan op de wegcode.

Ik begrijp dat er een wettelijke basis zal gelegd worden om dit probleem te kunnen regelen.

01.04 Minister **François Bellot** (*Frans*): De procedure wordt opgenomen in de hervorming van het verkeersreglement en is enkel voor fietsers bedoeld, om conflicten met voetgangers te vermijden.

Het incident is gesloten.

02 Samengevoegde vragen van

- de heer **Georges Dallemagne** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het plan om de geluidsoverlast rond de luchthaven te verminderen" (nr. 21416)
- de heer **Bert Wollants** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de windnormen" (nr. 21549)

02.01 **Bert Wollants** (N-VA): Het luchthavenakkoord van 2010 legt strikte windnormen en -criteria vast die niet gewijzigd mogen worden en zelfs wettelijk verankerd moeten worden. Toch zou de minister naar aanleiding van de uitspraken van de Brusselse rechtbank en een audit uitgevoerd door het Directoraat-generaal

ministre considère-t-il que ce concept devrait désormais être inscrit dans le Code de la route? A-t-il déjà pris une initiative dans ce sens?

01.02 **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): Un feu vert implique pour l'usager de la route l'autorisation de franchir celui-ci. Les flèches vertes entourant le symbole du cycliste clarifient simplement la situation et le cycliste ne risque aucune sanction dans le cadre d'un projet pilote où il circule dans un carrefour où la circulation est organisée en vertu du "vert intégral".

L'actuel Code de la route ne mentionne cependant pas de feu vert intégral ni de feu vert simultané sur les voies transversales, de sorte qu'il faut d'abord adapter l'article 61, pour faire la clarté sur ce sujet et régler la question de la priorité entre cyclistes. Le projet de révision du Code de la route comporte différentes propositions pour accroître la sécurité des usagers faibles. Toutefois, les discussions sont toujours en cours et la réforme est prévue pour fin 2018.

01.03 **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen): Il est important de savoir que les cyclistes ne commettent pas d'infraction au Code de la route.

Je note qu'une base légale sera prévue pour pouvoir résoudre ce problème.

01.04 **François Bellot**, ministre (*en français*): La procédure est intégrée dans la réforme du Code de la route et est destinée aux seuls cyclistes, pour éviter les conflits avec les piétons.

L'incident est clos.

02 Questions jointes de

- **M. Georges Dallemagne** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le plan de réduction du bruit autour de l'aéroport" (n° 21416)
- **M. Bert Wollants** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les normes de vent" (n° 21549)

02.01 **Bert Wollants** (N-VA): L'accord aéroportuaire de 2010 fixe des normes et des critères de vent très stricts qui ne peuvent être modifiés et doivent même être ancrés dans la loi. À la suite des décisions du tribunal de Bruxelles et des résultats d'un audit réalisé par la Direction générale du Transport aérien, le ministre aurait

Luchtvaart laten onderzoeken of de criteria opgetrokken kunnen worden. Het gevolg zou zijn dat er nog veel vaker in de westenwindconfiguratie gevlogen zou worden, hetgeen een inbreuk zou zijn op een evenwichtige spreiding van de hinder.

Wordt deze mogelijkheid effectief onderzocht en zo ja, waarom? Werden de aanpassingen al besproken met de pilotenorganisatie BeCA? Wat waren hun aanbevelingen?

02.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): Ik heb bevestigd dat ik de geldende normen wil verduidelijken op basis van de aanbevelingen van de audit door het Directoraat-generaal Luchtvaart over het gebruik van de banen op Brussels Airport.

(*Nederlands*) Momenteel werkt mijn kabinet aan een verduidelijkende nota, met de medewerking van het Directoraat-generaal Luchtvaart en Belgocontrol.

(*Frans*) Ik hoop dat ik nu de definitieve versie van het ontwerp kan opstellen en aan de regering kan overleggen. In de verklarende nota zal er rekening gehouden worden met de noodzaak om de veiligheid van het luchtvervoer te waarborgen en de wens zich aan het regeerakkoord te houden. De verschillende punten van de audit, waaronder de kwesties van de mogelijke windstoten en de weersvoorspellingen, zullen ook in die nota geïntegreerd worden.

(*Nederlands*) Aangezien de regering heeft beslist om geen beroep aan te tekenen zal ik voorbereidingen treffen om de beslissing uit het vonnis om te zetten.

(*Frans*) Sinds vorige maand bezorg ik het Brussels Hoofdstedelijk Gewest de maandelijkse lijst van de vliegtuigen die tussen 23 en 7 uur de kanaalroute gevolgd hebben.

Er worden nog steeds werken uitgevoerd om tegemoet te komen aan de rechterlijke uitspraak. Daarbij wordt er rekening gehouden met alle nuances die de betrokkenen geuit hebben.

02.03 **Bert Wollants** (N-VA): Wij volgen het dossier van de windnormen met argusogen omwille van de historiek van de wijzigingen die de heer Wathelet destijds heeft aangebracht. Het regeerakkoord moet uitgevoerd worden.

Het incident is gesloten.

toutefois demandé qu'on envisage un éventuel renforcement des critères. Si ce renforcement devait devenir réalité, les vols en configuration vents d'ouest seraient sensiblement plus nombreux, ce qui compromettrait une répartition équilibrée des nuisances.

Cette option est-elle réellement à l'étude et dans l'affirmative, pourquoi? Les adaptations ont-elles déjà été discutées avec la BeCA, l'association belge des pilotes? Quelles sont les recommandations formulées par celle-ci?

02.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): J'ai confirmé la volonté de clarifier les normes en vigueur sur base des recommandations de l'audit de la DGTA sur l'utilisation des pistes de Bruxelles-National.

(*En néerlandais*) Mon cabinet prépare en ce moment une note explicative en collaboration avec la Direction générale du Transport aérien et Belgocontrol.

(*En français*) J'espère maintenant aboutir à un projet final à présenter au gouvernement. Guidée par la nécessité d'assurer la sécurité du transport aérien et la volonté de respecter l'accord gouvernemental, la clarification reprendra les points de l'audit, dont la prise en compte de la rafale et des prévisions météorologiques.

(*En néerlandais*) Le gouvernement ayant décidé de ne pas interjeter appel, je prendrai les mesures nécessaires pour transposer la décision de justice.

(*En français*) Depuis le mois passé, je communique à la Région bruxelloise la liste mensuelle des avions ayant emprunté la route du canal de 23 à 7 h.

Les travaux sont toujours en cours pour répondre au jugement en tenant compte de toutes les nuances exprimées.

02.03 **Bert Wollants** (N-VA): Nous suivons le dossier des normes de vent avec méfiance étant donné l'historique des modifications apportées en son temps par M. Wathelet. L'accord de gouvernement doit être concrétisé.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: Vraag nr. 21494 van de heer Wollants wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

03 Vraag van mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vakbondstoelagen bij de NMBS" (nr. 21945)

03.01 Gwenaëlle Grovonius (PS): Als gevolg van de leeftijdsopbouw en de beslissing in het kader van uw besparingsbeleid om medewerkers die natuurlijk zijn afgevloeid niet te vervangen, is het personeelsbestand bij de spoorwegen gekrompen en zijn de vakbondstoelagen bijgevolg gedaald.

Wat is de stand van zaken met betrekking tot de sociale verkiezingen? Komt de financiering van die verkiezingen niet in het gedrang, aangezien de vakbondstoelagen dalen en u weigert om voor die verkiezingen een specifiek aanvullend budget uit te trekken?

03.02 Minister François Bellot (*Frans*): Op de vergadering van de Nationale Paritaire Commissie van 13 november werd er beslist dat de sociale verkiezingen zullen worden gehouden van 3 tot 7 december 2018, met een papieren stembiljet in stemhokjes, ondanks het feit dat de werkgevers hadden aangedrongen op een stemming per brief.

De sociale verkiezingen worden niet met de vakbondstoelagen gefinancierd. HR Rail neemt de kosten voor die verkiezingen voor zijn rekening.

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 niet-flexibele dienstregeling van de commerciële medewerkers van de NMBS-Groep" (nr. 21946)

04.01 Gwenaëlle Grovonius (PS): De directie Marketing & Sales van de NMBS heeft sinds 1 november een strikt priksysteem opgelegd. Sommige werknemers moeten daardoor een zeer vroege trein nemen om soms 40 minuten voor het aanvangsuur van hun dienst aan te komen. De afdeling NMBS Transport zou dan weer flexibeler zijn met betrekking tot de aankomst- en vertrektijden.

De wijzigingen zouden zonder enig overleg met de vakbonden zijn aangebracht. Bevestigt u de wijzigingen? Waarom werden ze doorgevoerd? Kan

La **présidente**: La question n° 21494 de M. Wollants est transformée en question écrite.

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 "les dotations syndicales à la SNCB" (n° 21945)

03.01 Gwenaëlle Grovonius (PS): La pyramide des âges et l'absence de remplacements voulue par votre politique d'austérité ont fait diminuer le nombre de cheminots et, par conséquent, les dotations syndicales.

Où en est l'organisation des élections sociales? Leur financement n'est-il pas compromis, puisque les dotations syndicales diminuent et que vous refusez d'y consacrer un budget additionnel spécifique?

03.02 François Bellot, ministre (*en français*): La Commission paritaire nationale du 13 novembre a fixé les élections aux 3 à 7 décembre 2018, par un vote sur papier, dans des isoïrs, malgré l'insistance des employeurs en faveur d'un vote postal.

Les dotations syndicales ne financent pas les élections sociales. C'est HR Rail qui supporte leurs coûts d'organisation.

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 "la non-flexibilité des horaires pour les agents commerciaux du Groupe SNCB" (n° 21946)

04.01 Gwenaëlle Grovonius (PS): Depuis le 1^{er} novembre, la direction Marketing & Sales de la SNCB impose un système de pointage strict des prestations. Certains travailleurs doivent prendre un train très tôt pour arriver parfois 40 minutes avant le début de la prestation. Quant à elle, la SNCB Transport serait plus flexible sur les heures d'arrivée et de départ.

Ces modifications seraient intervenues sans la moindre concertation avec les syndicats. Les confirmez-vous? Quelles en sont les raisons? Peut-

er een marge van 15 minuten overwogen worden?

on envisager une marge de 15 minutes?

04.02 François Bellot, minister (*Frans*): Het systeem van de prikklok werd in januari algemeen ingevoerd. Het systeem is al voor de meeste medewerkers van toepassing. De maatregel kadert in het digitaliseringsproces van de NMBS. De algemene principes daarvan werden in oktober voorgesteld aan de vakbonden tijdens een nationale paritaire subcommissie en hadden geen reacties uitgelokt. Het ontwerp zal ook onderzocht worden door de gewestelijke Paritaire comités.

04.02 François Bellot, ministre (*en français*): En janvier, le pointage des prestations sera généralisé. Il est déjà d'application pour la plupart des collaborateurs. La mesure s'inscrit dans le processus de numérisation de la SNCB. Ses principes généraux ont été présentés en octobre aux organisations syndicales à l'occasion d'une sous-commission paritaire nationale, sans provoquer de réaction. Le projet sera également examiné par les Comités paritaires régionaux.

De werkomstandigheden veranderen niet. De geldende regels worden enkel strikter toegepast. Het tijdstip waarop het werk wordt aangevangen wordt via een login geregistreerd en zal dus niet meer voor interpretatie vatbaar zijn. De reserve van 15 minuten bij de directie Transport dient voor de operationele aflossing van het personeel.

Les conditions de travail ne changent pas: les règles en vigueur seront seulement appliquées plus strictement. Le début de la prestation se fera par login: il n'y aura donc plus lieu à des interprétations. La réserve de 15 minutes introduite à la direction Transports sert à la relève opérationnelle du personnel.

De twee situaties zijn dus niet vergelijkbaar. In bijna alle ondernemingen geldt het principe dat de werknemers aankomen voor hun shift begint. Het lijkt logisch dat het personeel op tijd komt in een onderneming waarvan vooral verwacht wordt dat ze de treinen stipt laat rijden. Het priksysteem dat al door een groot deel van de personeelsleden wordt gebruikt, zal voor iedereen gelden.

Les deux situations ne sont donc pas comparables. Le principe d'arriver avant l'heure d'un *shift* s'applique dans presque toutes les entreprises. Dans une entreprise où la principale attente est la ponctualité des trains, il semble légitime que le personnel soit là à l'heure. Le pointage, déjà d'application pour une grande partie du personnel, sera valable pour tous.

04.03 Gwenaëlle Grovonijs (PS): De personeelsleden moeten niet gewoon prikken wanneer ze op het werk aankomen, maar ze moeten inloggen via een procedure die tijd in beslag neemt en er wordt geen rekening gehouden met die tijd. Op de vergadering van vandaag zou er een akkoord bereikt zijn over een marge van 8 minuten. Maar volgens de werknemers hebben ze 12 minuten nodig.

04.03 Gwenaëlle Grovonijs (PS): Il ne s'agit pas de pointer quand on arrive à son lieu de travail mais de se loguer, via une procédure qui prend du temps – temps qui n'est pas pris en compte. Il y a eu une réunion aujourd'hui, au cours de laquelle une marge de 8 minutes aurait été fixée. Mais les travailleurs disent qu'il leur faudrait 12 minutes.

Ik ga akkoord dat er flexibiliteit moet zijn, maar die flexibiliteit moet er ook voor zorgen dat het personeel het beroepsleven en het privéleven zo goed mogelijk kan combineren. De gepresteerde werkuren van het loketpersoneel konden al nagegaan worden op basis van de lijsten met de kassaverrichtingen.

La flexibilité, d'accord, mais elle doit également permettre au personnel d'organiser au mieux sa vie et son temps de travail. Il y avait déjà moyen de vérifier les sessions de travail du personnel aux guichets, notamment en se basant sur les listes de sessions de caisse.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

05 Vraag van de heer Alain Top aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "gevaarlijke dekstenen langs de spoorlijn Kortrijk-Gent" (nr. 21333)

05 Question de M. Alain Top au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "des pierres de parement dangereuses sur la ligne Courtrai-Gand" (n° 21333)

05.01 Alain Top (sp.a): Langs de spoorlijn Kortrijk-Gent moeten in het centrum van Harelbeke

05.01 Alain Top (sp.a): Les blocs de béton se trouvant au centre de la ville de Harelbeke sur la

betonblokken dringend worden verankerd. Infrabel werd op 30 september 2016 via een aangetekend schrijven op de hoogte gebracht van de gevaarlijke toestand. Op 13 oktober 2016 werden de eerste straten en voetpaden afgesloten ter voorbereiding van de werken. De aanbesteding is echter reeds enkele keren uitgesteld wegens kostenoverschrijding. De werken zouden volgens Infrabel nu ten vroegste in september 2018 kunnen starten. Fietsen en voetgangers moeten nu al meer dan een jaar een omweg maken.

Kan de minister een definitieve planning geven? Waarom laat die verankering zo lang op zich wachten? Hoe komt het dat de vooropgestelde financiële limieten tot tweemaal toe werden overschreden? Zal de minister op spoed aandringen bij Infrabel?

05.02 Minister **François Bellot** (*Nederlands*): Volgens Infrabel vormen de dekstenen geen gevaar: ze liggen immers stabiel op hun plaats en ze kunnen alleen met behulp van een grote krachtinspanning worden verschoven. Door de verwerking zijn enkele dekstenen losgekomen tijdens werken aan de perrons en tijdens maaibeurten. De dekstenen worden regelmatig nagekeken bij inspecties. De aanvang van de werken is voor het jaar 2018 gepland. Door de wetgeving op de overheidsopdrachten kon niet eerder met de werken worden begonnen. De stad Harelbeke werd tijdig en op regelmatige wijze per aangetekend schrijven ingelicht over de lopende procedure.

05.03 **Alain Top** (sp.a): Die dekstenen liggen er op ongeveer 1 meter hoogte. Ik blijf met klem aandringen op een snelle aanvatting van de werken.

Het incident is gesloten.

06 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Alain Top** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het gebruik van railpads" (nr. 21963)
- de heer **Wouter Raskin** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de nieuwe methode van Infrabel om geluidsoverlast door treinen terug te dringen" (nr. 21995)
- de heer **Jean-Jacques Flahaux** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische

ligne ferroviaire reliant Courtrai à Gand doivent être ancrés dans le sol de toute urgence. Le 30 septembre 2016, la société Infrabel a été informée par courrier recommandé du danger de la situation. Le 13 octobre 2016, les premières rues et trottoirs ont été fermés à la circulation en vue des travaux. L'appel d'offres a toutefois déjà été reporté plusieurs fois en raison d'un dépassement de budget. D'après Infrabel, les travaux ne pourraient désormais être entamés qu'en septembre 2018 au plus tôt. Or, cela fait plus d'un an déjà que les cyclistes et les piétons doivent faire un détour.

Le ministre peut-il fournir un calendrier définitif? Pourquoi ces travaux se font-ils tant attendre? Comment se fait-il que les limites financières posées ont été dépassées à deux reprises? Le ministre insistera-t-il pour qu'Infrabel accélère le processus?

05.02 **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): Selon Infrabel, les pierres de parement ne représentent pas un danger: elles sont en effet ancrées de manière stable et ne peuvent être déplacées que moyennant un effort physique important. En raison de leur usure, certaines pierres se sont détachées lors de travaux effectués aux quais et d'opérations de fauchage. Les pierres de parement font l'objet de contrôles réguliers lors des inspections. Le début des travaux est prévu pour l'année 2018. Il n'a pas été possible de commencer les travaux plus tôt en raison de la législation relative aux marchés publics. La ville de Harelbeke a reçu, en temps utile et à intervalles réguliers, des lettres recommandées l'informant de la procédure en cours.

05.03 **Alain Top** (sp.a): Ces pierres de parement se trouvent à environ 1 mètre de hauteur. Une fois encore, j'insiste vivement pour que les travaux débutent rapidement.

L'incident est clos.

06 **Questions jointes de**

- **M. Alain Top** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'utilisation de railpads" (n° 21963)
- **M. Wouter Raskin** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la nouvelle méthode d'Infrabel pour limiter les nuisances sonores causées par les trains" (n° 21995)
- **M. Jean-Jacques Flahaux** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le placement de coussinets antibruit sur le rail

Spoorwegen, over "railpads op het Belgische spoorwagennett" (nr. 22018) belge" (n° 22018)

06.01 Alain Top (sp.a): Het gedeelte tussen Kortrijk en Waregem van de spoorlijn 75 Kortrijk-Gent, richting Antwerpen zal in de loop van 2018 worden vernieuwd. Die drukke spoorlijn loopt dwars door Harelbeke en veroorzaakt veel geluidshinder.

Zullen bij de renovatie de nieuwe, geluidsdempende railpads worden gebruikt? Zullen de werken in Harelbeke effectief begin 2018 van start gaan? Tot wanneer zullen ze duren? Zal het volledige spoor in Harelbeke worden uitgerust met dergelijke railpads? Op welke plaatsen in België worden dergelijke railpads of matten nu al getest? Worden ze op termijn overal geïnstalleerd of uitsluitend bij een vernieuwingsoperatie in dichtbevolkte gebieden?

06.02 Wouter Raskin (N-VA): Infrabel heeft een nieuwe methode ontwikkeld die de geluidsoverlast van treinen halveert. Het maakt daarvoor gebruik van rubberen railpads. Ondertussen werd al 40 km spoor met de nieuwe railpads uitgerust. Vanaf 2018 zou jaarlijks 100 à 150 kilometer spoor met de nieuwe railpads worden uitgerust op het ogenblik dat de sporen worden vernieuwd. Tegen 2020 zou de geluidshinder door treinen met 10% gereduceerd zijn.

Hoeveel wordt er geïnvesteerd in deze toepassing? Wat is het jaarbudget van Infrabel voor research & development? Betaalt Infrabel dit met eigen geld of met een staatssteun? Zal Infrabel de nieuwe railpads commercialiseren? Wie is er verantwoordelijk voor eventueel commercieel verlies?

06.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): De railpads werden getest op een baanvak tussen Brussel en Oostende en blijken doeltreffender en minder duur te zijn dan geluidsmuren. Er zou 100 tot 150 kilometer spoor per jaar met railpads worden uitgerust.

Welke lijnen zullen er eerst worden uitgerust? Hoeveel zal de installatie van railpads jaarlijks kosten?

06.04 François Bellot, minister (*Frans*): Er is momenteel al 40 km spoor, verdeeld over het net, uitgerust met railpads. Daar zou jaarlijks 100 tot 150 kilometer spoor bijkomen. De installatie ervan gebeurt in combinatie met de vernieuwing en de

06.01 Alain Top (sp.a): Le tronçon entre Courtrai et Waregem de la ligne 75 Courtrai-Gand, direction Anvers, sera rénové courant 2018. Cette ligne ferroviaire très fréquentée traverse Harelbeke et est la source d'importantes nuisances sonores.

Les nouvelles semelles sous rails seront-elles utilisées lors des travaux de rénovation? Les travaux commenceront-ils réellement début 2018 à Harelbeke? Pour quand est prévue la fin des travaux? L'intégralité de la voie sera-t-elle équipée de ces semelles sous rails à Harelbeke? Quels sont les endroits en Belgique où ces semelles sous rails sont déjà testées? À terme, seront-elles installées partout ou uniquement lors de travaux de rénovation dans des zones densément peuplées?

06.02 Wouter Raskin (N-VA): Infrabel a mis au point une nouvelle méthode qui réduit de moitié les nuisances sonores occasionnées par les trains. Elle utilise pour ce faire des semelles sous rails en caoutchouc. À l'heure où je parle, ces nouvelles semelles sous rails ont été installées sur 40 kilomètres de voies. À partir de 2018, elles devraient être placées chaque année sur 100 à 150 kilomètres de voies lors de la rénovation de celles-ci. D'ici 2020, les nuisances sonores occasionnées par la circulation des trains devraient ainsi baisser de 10 %.

À combien s'élèvent les investissements dans ce nouveau système? Quel est budget annuel d'Infrabel en matière de recherche et développement? Infrabel finance-t-elle ce projet sur ses fonds propres ou avec un subside public? Infrabel va-t-elle commercialiser ces nouvelles semelles sous rails? Qui sera responsable des éventuelles pertes commerciales?

06.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Testé sur un tronçon entre Bruxelles et Ostende, ce système de coussinet est plus efficace et moins coûteux que les murs antibruit. Le réseau serait équipé au rythme de 100 à 150 kilomètres par an.

Quelles seront les lignes prioritaires? Quel sera le budget annuel de cette installation?

06.04 François Bellot, ministre (*en français*): Le railpad a déjà été mis en œuvre sur 40 kilomètres sur plusieurs parties du réseau. Son installation se poursuivra en effet au rythme de 100 à 150 kilomètres par an, à chaque renouvellement de

aanleg van sporen en is, gezien de zeer lage meerprijs, in de betreffende begrotingen opgenomen.

(Nederlands) De voorbereidende werken in Harelbeke starten tijdens de tweede week van januari 2018. De eigenlijke vernieuwingswerken gebeuren gedurende vier weekends in januari en februari 2018. Een en ander zal vermoedelijk eind 2018 afgerond zijn. Dan zullen de dwarsliggers met de nieuwe railpads uitgerust zijn.

De werven worden bepaald door de ouderdom en de staat van het spoor. Omdat alle dwarsliggers stelselmatig met de nieuwe pads worden uitgerust, zijn er geen prioriteiten bij de planning van de werven.

De ontwikkeling van de railpads gebeurt door het eigen personeel en is het resultaat van onderzoek naar klachten over geluidsoverlast. Er werd geen specifiek budget voor research and development aangesproken. De medewerking van de industrie was wel cruciaal om prototypes te ontwikkelen. Dit heeft zich vertaald in een kleine meerprijs van 1 euro per meter spoor. Infrabel heeft geen plannen voor de commercialisering van deze railpads.

Het incident is gesloten.

07 Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het derde spoor aan het station van Bilzen" (nr. 21996)

07.01 Wouter Raskin (N-VA): Het station van Bilzen heeft twee sporen aan de reizigersperrons en een uitwijkspoor voor goederentreinen vanuit de Genkse industriezone. Dat uitwijkspoor wordt echter naar verluidt al jaren niet meer gebruikt, omdat het te kort zou zijn voor de moderne langere treinen.

Klopt dat? Wat is de exacte lengte van dat uitwijkspoor? Hoe vaak werd het de afgelopen jaren gebruikt? Zou de NMBS de bedding ervan willen verkopen aan de lokale overheid?

07.02 Minister François Bellot *(Nederlands)*: Het uitwijkspoor heeft een operationele lengte van ongeveer 296 meter, wat te kort is voor de uitwijking

voie ou aménagement de nouvelle voie. Vu le surcoût très limité, l'installation du *railpad* a été reprise dans les budgets de renouvellement et d'extensions.

(En néerlandais) Les travaux préparatoires à Harelbeke démarreront au cours de la deuxième semaine de janvier 2018. Les travaux de restauration eux-mêmes s'étaleront sur quatre week-ends en janvier et en février 2018. Les travaux seront probablement terminés fin 2018. Les traverses seront alors équipées de nouvelles semelles sous rails.

Le calendrier des chantiers sera fonction de la vétusté et de l'état des voies. Comme toutes les traverses seront systématiquement équipées de nouvelles semelles, il n'y a pas de priorité par rapport à l'ordre des travaux.

La mise au point des semelles sous rails est réalisée par le personnel de la compagnie et résulte d'enquêtes menées à la suite de plaintes pour nuisances sonores. Aucun budget spécifique en recherche et développement n'a été utilisé. La collaboration du monde de l'industrie a été par contre cruciale pour le développement de prototypes, ce qui s'est traduit par une petite majoration d'un euro par mètre de voie ferrée. Infrabel ne dispose pas de plans pour la commercialisation de ces semelles sous rails.

L'incident est clos.

07 Question de M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la troisième voie à la gare de Bilzen" (n° 21996)

07.01 Wouter Raskin (N-VA): La gare de Bilzen dispose de deux voies équipées de quais pour les voyageurs et d'une voie d'évitement pour les trains de marchandises venant de la zone industrielle de Genk. Il semble cependant que cet évitement n'est plus utilisé depuis des années en raison de sa longueur, qui est trop réduite pour les longs trains qui sont actuellement formés.

Cette information est-elle exacte? Quelle est la longueur exacte de cette voie d'évitement? À quelle fréquence a-t-elle été utilisée au cours des dernières années? La SNCB serait-elle disposée à vendre l'assiette de cette voie aux autorités locales?

07.02 François Bellot, ministre *(en néerlandais)*: Cette voie d'évitement a une longueur opérationnelle d'environ 296 mètres, c'est-à-dire

van goederentreinen. De lengte zal bovendien nog meer afnemen door de toekomstige seinen. De overweg die de drie sporen kruist, vormt de grootste beperking voor de nuttige lengte, maar die zou verdwijnen bij de realisatie van het Spartacusproject. Het uitwijkspoor werd de voorbije jaren 471 maal bereden.

Een eventuele verkoop van de bedding van niet langer gebruikte sporen en het buiten dienst plaatsen van weinig gebruikte sporen wordt geval per geval geëvalueerd.

Het incident is gesloten.

08 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de problemen met de ticketautomaten van de NMBS" (nr. 22012)
- de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de verkoop van vervoersbewijzen door de treinbegeleiders wanneer de ticketautomaten defect zijn" (nr. 22028)

08.01 Emir Kir (PS): Volgens de pers kon men in het hele land wegens een computerstoring geen treintickets aan de automaat kopen.

Klopt dat? Wat zijn de details van het incident? Wat was het kostenplaatje ervan? Hoe kan men herhaling voorkomen?

08.02 Jean-Jacques Flahaux (MR): Door een technisch probleem werden de automaten voor de verkoop van treintickets in de Brusselse stations buiten dienst gesteld. Reizigers mochten hun kaartje niet zonder extra kosten bij de treinbegeleider kopen.

Zou men dat bij volgende incidenten niet moeten toestaan?

08.03 Minister François Bellot (*Frans*): De NMBS kampte op 18 november inderdaad met een ernstige computerstoring, die zou zijn veroorzaakt door een menselijke fout. De NMBS stelt voor dat men in zulke gevallen een ticket koopt aan het loket of bij de treinbegeleiders. Bij dergelijke storingen vraagt de NMBS dat het boordtarief niet wordt toegepast; dat was dit keer niet het geval en dat betreurt ik. De reizigers kunnen bij de klantendienst

une distance trop faible pour permettre l'attente de trains de marchandises. Cette longueur va par ailleurs encore être réduite par l'installation des futurs signaux. Le passage à niveaux, qui croise les trois voies et constitue l'obstacle réduisant le plus la longueur utile de cette voie, devrait disparaître dans le cadre de la réalisation du plan Spartacus. L'évitement a été utilisé à 471 reprises au cours des dernières années.

L'éventuelle vente de l'assiette de voies désaffectées ainsi que la mise hors service de voies peu utilisées font l'objet d'une évaluation au cas par cas.

L'incident est clos.

08 **Questions jointes de**

- M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les problèmes de vente de tickets sur le réseau SNCB" (n° 22012)
- M. Jean-Jacques Flahaux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la vente de billets par les accompagnateurs de train en cas de panne des distributeurs automatiques" (n° 22028)

08.01 Emir Kir (PS): Selon la presse, une panne informatique aurait empêché dans tout le pays la vente électronique de billets de train.

Est-ce vrai? Quels sont les détails de l'incident? Quel est son coût? Comment éviter que cela se reproduise?

08.02 Jean-Jacques Flahaux (MR): Un problème technique a mis hors service les bornes de vente de billets de train dans les gares bruxelloises. On n'a pas permis aux voyageurs d'acheter leur billet auprès de l'accompagnateur de train sans frais supplémentaires.

Ne faudrait-il pas le permettre en cas de nouvel incident?

08.03 François Bellot, ministre (*en français*): En effet, la SNCB a dû faire face à une panne informatique majeure le samedi 18 novembre. Une erreur humaine aurait provoqué cette panne. La SNCB suggère d'acheter son billet au guichet ou auprès des accompagnateurs de train. Lors d'une panne semblable, la SNCB a demandé de ne pas appliquer le tarif à bord; cela n'a pas été le cas cette fois, ce que je déplore. Les voyageurs peuvent

de terugbetaling van die toeslag vragen.

s'adresser au service clientèle pour demander le remboursement du supplément.

08.04 Emir Kir (PS): Werden de reizigers op de hoogte gebracht van die mogelijkheid?

08.04 Emir Kir (PS): Les voyageurs sont-ils informés de cette possibilité?

08.05 Minister François Bellot (Frans): In principe wel. Anders zal ik vragen dat dat gebeurt.

08.05 François Bellot, ministre (en français): En principe, oui. Sinon, je demanderai de le faire.

08.06 Jean-Jacques Flahaux (MR): Het is positief dat ze een terugbetaling kunnen verkrijgen.

08.06 Jean-Jacques Flahaux (MR): Je me réjouis de cette possibilité de remboursement.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

09 Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het creëren van een nooddoorgang voor de hulpdiensten" (nr. 22003)

09 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 bande de passage d'urgence pour les services de secours" (n° 22003)

09.01 Emir Kir (PS): In het verkeersreglement staat dat het verplicht is om de weg vrij te maken om de hulpdiensten door te laten, maar de manier waarop dat moet gebeuren, wordt niet vermeld. Automobilisten weten vaak niet naar waar ze moeten uitwijken en dat leidt tot tijdverlies voor de hulpdiensten.

09.01 Emir Kir (PS): Le Code de la route énonce l'obligation de dégager la route pour laisser passer les véhicules de secours mais pas la façon de le faire. Les véhicules ne savent pas où se ranger. Cela provoque une perte de temps.

Wat is uw mening hierover? Welke maatregelen wilt u nemen en volgens welk tijdpad? Wat denkt u van het door Touring aangeprezen Duitse systeem, waarbij automobilisten een centrale noodcorridor voor de hulpdiensten moeten vrijmaken? Bent u voorstander van een wijziging van het verkeersreglement?

Quel est votre point de vue? Quelles mesures envisagez-vous et dans quels délais? Que pensez-vous du système allemand, vanté par Touring, qui oblige les automobilistes à créer une bande de passage centrale pour les services d'urgence? Etes-vous favorable à une adaptation du Code de la route?

09.02 Minister François Bellot (Frans): Ik buig me momenteel over het voorstel van Touring om in de wegcode de verplichting voor de automobilisten op te nemen om links of rechts een corridor te creëren voor de hulpdiensten. Dat dreigt tot verwarring te leiden met artikel 9.7, dat al bepaalt dat de prioritaire voertuigen op de pechstrook mogen rijden. De werkgroep voor de hervorming van de wegcode heeft geen andere mogelijkheid overwogen, omdat de bestaande regel bevredigend is. Ik wacht het advies van de federale wegpolie in.

09.02 François Bellot, ministre (en français): J'ai examiné la proposition de Touring d'inscrire dans le Code de la route l'obligation pour les automobilistes de laisser un couloir, à droite ou à gauche, pour les services d'urgence. Cela risque de créer une confusion avec l'article 9.7 qui prévoit déjà le passage des véhicules prioritaires sur la bande d'arrêt d'urgence. Le groupe de travail sur la réforme du Code de la route n'a pas envisagé d'autre possibilité puisque la règle existante est satisfaisante. J'attends l'avis de la police fédérale de la route.

09.03 Emir Kir (PS): U volgt het advies van de werkgroep, maar wie maakt daar precies deel van uit?

09.03 Emir Kir (PS): Vous suivez l'avis du groupe de travail mais qui sont ses membres?

09.04 Minister François Bellot (Frans): De vertegenwoordigers van de Gewesten, de federale politie en de parketten.

09.04 François Bellot, ministre (en français): Les représentants des Régions, de la police fédérale et des parquets.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

Voorzitter: de heer Jef Van den Bergh.

Président: M. Jef Van den Bergh.

10 **Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de nationale enquête over irritante en agressieve gedragingen in het verkeer" (nr. 22004)**

10 **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'enquête nationale sur l'agressivité et les comportements irritants dans la circulation" (n° 22004)**

10.01 **Emir Kir (PS):** Bestuurders ergeren zich het meest aan middenvakrijders op de snelweg en aan het niet gebruiken van de richtingaanwijzers in de agglomeratie.

10.01 **Emir Kir (PS):** Parmi les comportements considérés comme les plus "irritants" sur la route: squatter la bande centrale sur l'autoroute et ne pas utiliser son clignotant en agglomération.

Wat vindt u van die enquête? Hebt u conclusies getrokken uit de enquête? Zal u de enquête bespreken met de Gewesten?

Quel est votre avis sur cette enquête? En avez-vous tiré des conclusions? Envisagez-vous d'en discuter avec les Régions?

Hoeveel personen werden er ondervraagd en kan u dat aantal opsplitsen per leeftijd, geslacht enzovoort?

Combien de personnes ont-elles été interrogées et quelle est la ventilation selon l'âge, le sexe, etc?

10.02 **François Bellot (Frans):** Ik heb kennisgenomen van de conclusies van die enquête, die meer bepaald aantoont dat agressieve bestuurders tweemaal zo vaak bij ongevallen betrokken zijn dan de meer rustige bestuurders. Bestuurders ergeren zich het meest aan middenvakrijders, het niet gebruiken van de richtingaanwijzers, bellen achter het stuur of bumperkleven.

10.02 **François Bellot (en français):** J'ai pris connaissance des conclusions de cette enquête, qui révèle notamment que les conducteurs agressifs sont deux fois plus impliqués dans des accidents que les plus calmes. Les comportements les plus irritants sont: rester sur la bande centrale, ne pas mettre son clignotant, téléphoner au volant ou talonner un autre conducteur.

Er bestaat al een wettelijk kader dat in sancties voorziet voor al die gevallen. Er kunnen steeds meer controles uitgevoerd worden, maar mijn conclusie is dat iedereen moet bijdragen tot de verkeersveiligheid.

Pour tous ces cas, il existe déjà un cadre légal et des sanctions sont prévues. On peut toujours faire plus de contrôles mais la conclusion que j'en tire est que la sécurité routière est l'affaire de tous.

Sensibiliseringscampagnes, die een gewestelijke bevoegdheid zijn, kunnen bijdragen tot een betere bewustwording. Een recente campagne in Wallonië riep op tot hoffelijk rijgedrag. Hoffelijk rijgedrag vermindert namelijk het aantal ongevallen.

Des campagnes de sensibilisation, qui relèvent d'une compétence régionale, peuvent contribuer à cette sensibilisation. Récemment, une campagne de la Wallonie invitait à la courtoisie au volant. Celle-ci diminue le nombre d'accidents.

Tussen 22 september en 4 oktober 2017 heeft het studie bureau iVOX 1.000 Belgen bevestigd via de online-enquête.

L'enquête a été réalisée en ligne par le bureau d'études iVOX, entre le 22 septembre et le 4 octobre 2017, auprès de 1 000 Belges.

Het gaat over een representatieve steekproef wat de taal, het geslacht, het opleidingsniveau en het Gewest betreft. De maximale foutenmarge bedraagt 3,02%.

Cet échantillon est représentatif sur le plan de la langue, du sexe, du niveau de diplôme et la Région. La marge d'erreur maximum est de 3,02 %.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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

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

Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de kandidatuur van het European space Security and Education Centre (ESEC) in Redu in de provincie Luxemburg" (nr. 22005)

Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la candidature du Centre européen de sécurité et d'éducation spatiale (ESEC) de Redu, en province du Luxembourg" (n° 22005)

11.01 Emir Kir (PS): De ministerraad heeft de kandidatuur van België bevestigd om de zetel van BackUp Galileo Security Monitoring Center (GSMC) in Redu te huisvesten. De Europese Commissie heeft daarvoor een hele reeks eisen op het stuk van beveiliging en oppervlakte geformuleerd. Als men voor het centrum in Redu kiest, zal het een essentieel onderdeel van de beveiliging van satellietgegevens worden.

11.01 Emir Kir (PS): Le Conseil des ministres a approuvé la candidature de la Belgique pour l'hébergement du *back up* du Galileo Security Monitoring Centre (GSMC), qui serait installé à Redu et pour lequel la Commission européenne a fixé de nombreuses exigences en matière de sécurité et de superficie. Si le centre de Redu est retenu, il deviendra une pièce maîtresse de la sécurisation des données satellitaires.

Hoeveel kans maakt België volgens u? Hoeveel zou de bouw van dat centrum kosten?

Quelles sont les chances de succès de la Belgique? Combien coûterait la construction de cette infrastructure?

11.02 Minister François Bellot (Frans): België heeft een gunstig gevolg gegeven aan de Europese projectoproep. We hebben onze kandidatuur geformaliseerd door op 19 september een voorafgaand dossier in te dienen. Er is geen lijst van geselecteerde kandidaat-lidstaten. België heeft op 17 november een volledig dossier ingediend. In januari zullen er een technisch advies en een volledige evaluatie van de offertes ingediend worden bij de Commissie, die dan de knoop zal moeten doorhakken.

11.02 François Bellot, ministre (en français): La Belgique a réservé une suite favorable à l'appel à projets européen. Notre candidature a été formalisée par le dépôt d'un dossier préliminaire le 19 septembre. Il n'est fait état d'aucune liste de pays candidats retenus. La Belgique a déposé un dossier complet le 17 novembre. Un avis technique et une évaluation complète des offres seront soumis à la décision de la Commission en janvier.

Het GSMC moet over de integriteit van het volledige Galileo-programma waken en de beveiliging ervan waarborgen. Het project moet tot de flexibiliteit (onmiddellijk aanpassingsvermogen) en de servicegarantie van het programma en de versterking van de Europese strategische autonomie bijdragen.

Le GSMC a pour tâche de veiller à l'intégrité et d'assurer la sécurité de tout le programme Galileo. Le projet doit contribuer à l'agilité (capacité d'adaptation immédiate) et à la garantie de service du programme et contribuer au renforcement de l'autonomie stratégique européenne.

Met het voorstel om de zetel van BackUp GSMC te huisvesten in ons land, willen we deelnemen aan de ambitieuze visie inzake cybersecurity. Het is zowel voor onze regering als voor bedrijven en wetenschappers een kans.

En proposant d'héberger le *back up* du GSMC, nous prenons part à une vision ambitieuse en matière de cybersécurité. C'est une opportunité pour notre gouvernement comme pour les entreprises et les scientifiques.

Dankzij een ontwikkelingsstrategie die op gang werd gebracht door de federale Staat en de Europese Ruimtevaartorganisatie (ESA) werd op deze site reeds het centrum van cybersecurity van de ESA ondergebracht en wil men er ook een expertisecentrum voor de beveiliging voor en vanuit de ruimte van maken.

Fruit d'une stratégie de développement initiée par l'État fédéral et l'Agence spatiale européenne (ESA), le site accueille déjà le pôle de cybersécurité de l'ESA et compte devenir son centre d'expertise de la sécurité pour et depuis l'espace.

Ons voorstel voldoet aan de door de Commissie opgelegde technische toegangs- en veiligheidsvoorwaarden. We zijn vol vertrouwen.

Notre proposition satisfait aux conditions techniques d'accès et au niveau de sécurité imposés par la Commission. Nous sommes confiants.

De vaststelling van het budget en de werkingskosten en het voorstel van financiering met een bijdrage van het Waals Gewest zullen door de Commissie geëvalueerd worden. We kunnen nog geen cijfers meedelen.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vragen nrs. 21462 van mevrouw Van Hoof, 21779 van mevrouw Gerkens en 22016 en 22017 van de heer Van den Bergh worden omgezet in schriftelijke vragen.

12 **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw Nele Lijnen aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vertraging van de beslissing over de besteding van het 'deugdzame miljard' voor spoorinvesteringen" (nr. 22037)
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het investeringsplan" (nr. 22046)

12.01 **Nele Lijnen** (Open Vld): Volgens een bericht in de pers zou er nog steeds onenigheid zijn tussen de minister en zijn Vlaamse collega-minister Weyts over de besteding van het 'deugdzame miljard' voor spoorweginvesteringen.

Welke timing volgt de minister voor zijn beslissing over die investering? Wanneer kan het meerjarig investeringsplan voor de NMBS en Infrabel definitief worden goedgekeurd? Welke fundamentele meningsverschillen zijn er tussen de federale en de Vlaamse regering?

12.02 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Er is een duidelijk verschil in visie tussen Vlaams minister Weyts en de federale regering. Federaal kiest men voor projecten die heel snel kunnen worden opgestart, naast kleinere investeringen, iets waarvoor minister Weyts dat 'deugdzame miljard' blijkbaar liever niet wil aanwenden.

Wat is de stand van zaken van het investeringsplan? Wat zijn de standpunten van de betrokken partijen? Hoe wil de minister deze zaak deblokken en tot goede samenwerkingsakkoorden komen? Volgens welke timing? Hoe plant hij verder overleg met de Gewesten? Wat vindt hij van de Vlaamse wens om te cofinancieren vanuit de Gewesten?

La détermination du budget et des frais de fonctionnement ainsi que la proposition de financement avec intervention de la Région wallonne sont soumis à l'évaluation de la Commission: on ne peut encore communiquer de chiffres.

L'incident est clos.

Le **président**: Les questions n^{os} 21462 de Mme Van Hoof, 21779 de Mme Gerkens et 22016 et 22017 de M. Van den Bergh sont transformées en questions écrites.

12 **Questions jointes de**

- Mme Nele Lijnen au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le retard dans la décision d'affectation du milliard vertueux pour les investissements ferroviaires" (n° 22037)
- 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 plan d'investissement" (n° 22046)

12.01 **Nele Lijnen** (Open Vld): D'après un article paru dans la presse, le ministre et son homologue flamand Ben Weyts seraient encore en désaccord en ce qui concerne l'affectation d'un "milliard vertueux" pour les investissements ferroviaires.

Quel calendrier le ministre a-t-il fixé pour prendre sa décision concernant cet investissement? Quand le plan pluriannuel d'investissement pour la SNCB et Infrabel pourra-t-il être définitivement approuvé? Quelles divergences d'opinion fondamentales observe-t-on entre le gouvernement fédéral et le gouvernement flamand?

12.02 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Apparemment, les visions du ministre flamand Weyts et du gouvernement fédéral divergent sensiblement. Ce dernier, outre des investissements plus modestes, opte pour des projets qui peuvent être lancés très rapidement, tandis que le ministre Weyts ne souhaite pas affecter ce "milliard d'euros vertueux" à des projets de ce type.

Quel est l'état d'avancement du plan d'investissement? Quels sont les points de vue des parties concernées? Comment le ministre compte-t-il sortir de l'impasse et conclure des accords de coopération corrects? Quel sera le calendrier? Comment envisage-t-il la suite de la concertation avec les Régions? Que pense-t-il du souhait exprimé par la Région flamande d'organiser un

cofinancement avec les Régions?

12.03 Minister **François Bellot** (*Nederlands*): De NMBS heeft op 28 oktober 2016 een meerjareninvesteringsplan goedgekeurd, Infrabel op 30 mei 2017. Deze investeringsplannen bleken niet gecoördineerd te zijn, waarna ze tussen mei en september 2017 werden geharmoniseerd. Daarbij is vooral gewerkt op gecoördineerde investeringen in de projecten van onthaalhallen, die voor een groot deel gelegen zijn in Vlaanderen. Dit was mogelijk door een klein deel van het 'deugdzame miljard' aan te wenden.

Daarmee zijn er voldoende middelen voor het meerjareninvesteringsplan, zoals vastgelegd in de bijzondere wet van 1980, met inbegrip van de wijziging door de zesde staats hervorming. Een bijkomende financiering van spoorwegwerken door de Gewesten is daardoor mogelijk. Over de besteding ervan werd er uitgebreid overlegd met de Gewesten, aanvankelijk uitgaande van een prioriteit voor de harmonisering en voor werven die kunnen worden afgerond met de beschikbare middelen. In andere scenario's wordt er gedacht aan een bijkomende financiering van het Vlaamse Gewest, waarover nu wordt overlegd tussen Vlaamse partijen. Ik verwacht dan ook kortelings een consensus tussen de Vlaamse regeringspartijen over de gewenste investeringen.

Op 27 oktober 2017 heeft de NMBS haar strategisch meerjareninvesteringsplan goedgekeurd, met alle spoorwegprojecten die worden gefinancierd door het 'deugdzame miljard'. Infrabel zal wellicht binnenkort dat haar goedkeuren. Er zijn in de toekomst tal van werkvergaderingen gepland met de Gewesten.

12.04 **Nele Lijnen** (Open Vld): Het lijkt me belangrijk om voorrang te geven aan de lopende projecten en de investeringen die de reizigers ten goede komen. Vlaanderen kan de pre- en cofinanciering natuurlijk wel gebruiken als hefboom voor eventuele bijkomende projecten.

De heer Raskin verwees bij een eerdere gelegenheid naar een haalbaarheidsstudie over lijn 18 in Limburg, waar het volgens mijn informatie echter gaat om een locatieonderzoek. Men moet toch eerst het precieze traject van een lijn kennen vooraleer men daarvoor een vergunning vraagt. Voor Limburg moet nu snel werk worden gemaakt van de elektrificatie van twee lijnen. Ik vraag de minister om bij zijn Vlaamse collega aan te dringen om hierin knopen door te hakken.

12.03 **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): Le 28 octobre 2016, la SNCB a approuvé un plan pluriannuel d'investissement et Infrabel a adopté le sien le 30 mai 2017. Ces deux plans manquaient de coordination et ils ont dès lors été harmonisés entre mai et septembre 2017. Le travail a essentiellement porté sur la coordination des investissements dans des projets de halls d'accueil, situés pour la plupart en Flandre. L'opération a été rendue possible grâce à l'utilisation d'une petite partie du "milliard d'euros vertueux".

Nous disposons ainsi de moyens suffisants à affecter au plan pluriannuel d'investissement tel qu'il a été ancré dans la loi spéciale de 1980. Compte tenu des modifications intervenues dans le cadre de la sixième réforme de l'État, les Régions ont la possibilité d'assurer un financement additionnel de travaux ferroviaires. L'affectation de ce financement a fait l'objet d'une large concertation avec les Régions, la première priorité allant à l'harmonisation et aux chantiers pouvant être finalisés avec les moyens disponibles. D'autres scénarios prévoient un financement additionnel émanant de la Région flamande, un point qui fait actuellement l'objet d'une discussion entre les partis flamands. C'est pourquoi j'espère que les partis flamands de la majorité parviendront rapidement à un consensus sur les investissements souhaités.

La SNCB a approuvé son plan pluriannuel d'investissement stratégique le 27 octobre 2017, avec tous les projets ferroviaires financés par le "milliard vertueux". Infrabel approuvera sans doute prochainement ce plan. Toute une série de réunions de travail avec les Régions sont prévues dans le futur.

12.04 **Nele Lijnen** (Open Vld): Il me semble important de donner la priorité aux projets en cours et aux investissements qui profitent aux usagers. La Flandre pourra évidemment utiliser le préfinancement et le cofinancement comme des leviers dans le cadre d'éventuels projets supplémentaires.

À une autre occasion, M. Raskin avait fait référence à une étude de faisabilité de la ligne 18 au Limbourg. Selon mes informations, il s'agit cependant d'une étude de localisation. Avant de demander un permis, il faut quand même commencer par connaître le trajet précis d'une ligne. Pour le Limbourg, il importe à présent de s'atteler sans tarder à l'électrification de deux lignes. Je demande au ministre qu'il insiste auprès de son collègue flamand pour que des décisions soient

prises dans ce cadre.

12.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Ik schaar me volledig achter de repliek van mevrouw Lijnen.

12.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Je me rallie entièrement à la réplique de Mme Lijnen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

13 Vraag van de heer Daniel Senesael aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de heropening van het station Herseaux" (nr. 21753)

13 Question de M. Daniel Senesael au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la réouverture de la gare d'Herseaux" (n° 21753)

13.01 Daniel Senesael (PS): De loketten en de wachtzaal van het station Herseaux werden in 2013 gesloten en dienden te worden heropend op grond van de huurovereenkomst van lange duur die de stad Moeskroen en de NMBS in februari 2015 hadden gesloten. 32 maanden later is het station nog altijd dicht.

13.01 Daniel Senesael (PS): Les guichets et la salle d'attente de la gare d'Herseaux, fermés en 2013, devaient rouvrir en vertu de la conclusion, en février 2015, d'un bail de longue durée entre la Ville de Mouscron et la SNCB. Pourtant, 32 mois plus tard, ce n'est toujours pas le cas.

De stedelijke overheid van Moeskroen kan de nodige werkzaamheden pas aanvatten als er een naar behoren gevalideerde erfpachtovereenkomst is.

Sans convention d'emphytéose dûment validée, la Ville ne peut entamer les travaux nécessaires.

Kunt u dit dossier in een stroomversnelling brengen? Waarom duurt het zo lang? Er zou ook een conciërge worden aangesteld. Hoe staat het daarmee?

Comptez-vous donner un coup d'accélérateur à ce dossier? Comment expliquer cette situation? À l'époque, la création d'un poste de concierge avait été évoquée. Qu'en est-il?

13.02 Minister François Bellot (*Frans*): Het in april 2015 door de raad van bestuur van de NMBS goedgekeurde ontwerp van erfpachtovereenkomst ligt ter goedkeuring bij de stedelijke overheid. Kennelijk werd het op 20 november 2017 aan de gemeenteraad voorgesteld. De akte zal worden ondertekend nadat de stedelijke overheid haar goedkeuring heeft gegeven, d.i. volgens mij binnen zestig dagen.

13.02 François Bellot, ministre (*en français*): Le projet de bail emphytéotique, approuvé par le conseil d'administration de la SNCB en avril 2015, est en cours d'approbation au niveau de la commune. Il aurait été présenté au conseil communal du 20 novembre 2017. La signature de l'acte est prévue après l'obtention de l'aval de la tutelle communale – soit dans un délai de soixante jours, je pense.

De NMBS weet niet waarom het bij de stedelijke overheid zo lang duurt.

La SNCB ne connaît pas les raisons d'un tel délai au niveau communal.

Overeenkomstig de erfpachtovereenkomst zal de stedelijke overheid in het oude station een wachtzaal en een conciërgerie inrichten.

L'emphytéose prévoit que la commune crée, au sein de l'ancienne gare, une salle d'attente et une conciergerie.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 15.30 uur.

La réunion publique de commission est levée à 15 h 30.