



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**

**10-07-2018**

**Namiddag**

**Mardi**

**10-07-2018**

**Après-midi**

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

Afkortingen bij de nummering van de publicaties :		Abréviations dans la numérotation des publications :	
DOC 54 0000/000	Parlementair stuk van de 54 <sup>e</sup> zittingsperiode + basisnummer en volgnummer	DOC 54 0000/000	Document parlementaire de la 54 <sup>e</sup> législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden	QRVA	Questions et Réponses écrites
CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag	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)

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

## INHOUD

## SOMMAIRE

<p>Vraag van mevrouw Karin Jiroflée aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "Leuven Rechtdoor" (nr. 26514)</p> <p><i>Sprekers:</i> <b>Karin Jiroflée, François Bellot</b>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	1	<p>Question de Mme Karin Jiroflée au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "Louvain tout droit" (n° 26514)</p> <p><i>Orateurs:</i> <b>Karin Jiroflée, François Bellot</b>, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	1
<p>Vraag van de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de beveiliging van de treinsporen in Warchin" (nr. 26315)</p> <p><i>Sprekers:</i> <b>Paul-Olivier Delannois, François Bellot</b>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	2	<p>Question de M. Paul-Olivier Delannois au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la sécurisation des voies de chemin de fer à Warchin" (n° 26315)</p> <p><i>Orateurs:</i> <b>Paul-Olivier Delannois, François Bellot</b>, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	2
<p>Vraag van de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de overweg in Maulde" (nr. 26318)</p> <p><i>Sprekers:</i> <b>Paul-Olivier Delannois, François Bellot</b>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	3	<p>Question de M. Paul-Olivier Delannois au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le passage à niveau de Maulde" (n° 26318)</p> <p><i>Orateurs:</i> <b>Paul-Olivier Delannois, François Bellot</b>, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	3
<p>Samengevoegde vragen van</p>	4	<p>Questions jointes de</p>	4
<p>- mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de heropening van spoorlijn 155" (nr. 26258)</p>	4	<p>- Mme Isabelle Poncelet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la réouverture de la ligne 155" (n° 26258)</p>	4
<p>- de heer Georges Gilkinet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de geplande heropening van lijn 289" (nr. 26501)</p> <p><i>Sprekers:</i> <b>Georges Gilkinet, Isabelle Poncelet, François Bellot</b>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	4	<p>- M. Georges Gilkinet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le projet de réouverture de la ligne 289" (n° 26501)</p> <p><i>Orateurs:</i> <b>Georges Gilkinet, Isabelle Poncelet, François Bellot</b>, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	4
<p>Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de verlenging van spoorlijn 19 naar Weert" (nr. 26564)</p> <p><i>Sprekers:</i> <b>Wouter Raskin, François Bellot</b>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	5	<p>Question de M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le prolongement de la liaison ferroviaire 19 jusqu'à Weert" (n° 26564)</p> <p><i>Orateurs:</i> <b>Wouter Raskin, François Bellot</b>, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	5
<p>Samengevoegde vragen van</p>	7	<p>Questions jointes de</p>	7

<p>- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de drielandentrein" (nr. 26399)</p>	7	<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 'train des trois pays'" (n° 26399)</p>	7
<p>- de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de drielandentrein" (nr. 26565)</p> <p><i>Sprekers:</i> <b>Wouter Raskin, Jef Van den Bergh, François Bellot</b>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	7	<p>- M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le 'train des trois pays'" (n° 26565)</p> <p><i>Orateurs:</i> <b>Wouter Raskin, Jef Van den Bergh, François Bellot</b>, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	7
<p>Vraag van mevrouw Catherine Fonck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de lijn Quévy-Frameries-Bergen" (nr. 26391)</p> <p><i>Sprekers:</i> <b>Catherine Fonck</b>, voorzitter van de cdH-fractie, <b>François Bellot</b>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	8	<p>Question de Mme Catherine Fonck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la ligne Quévy-Frameries-Mons" (n° 26391)</p> <p><i>Orateurs:</i> <b>Catherine Fonck</b>, présidente du groupe cdH, <b>François Bellot</b>, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	8
<p>Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de dienstverlening van de NMBS in de provincie Antwerpen" (nr. 26400)</p> <p><i>Sprekers:</i> <b>Jef Van den Bergh, François Bellot</b>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	9	<p>Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le service de la SNCB dans la province d'Anvers" (n° 26400)</p> <p><i>Orateurs:</i> <b>Jef Van den Bergh, François Bellot</b>, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	9
<p>Samengevoegde vragen van</p>	11	<p>Questions jointes de</p>	11
<p>- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de gegarandeerde dienstverlening" (nr. 26441)</p>	11	<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 service garanti" (n° 26441)</p>	11
<p>- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de evaluatie van het gebruik van de gegarandeerde dienstverlening bij de spoorstaking van 28 tot 30 juni 2018" (nr. 26556)</p>	11	<p>- Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'évaluation du recours au service garanti au cours de la grève ferroviaire du 28 au 30 juin 2018" (n° 26556)</p>	11
<p>- mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de balans van de eerste toepassing van de gegarandeerde dienstverlening bij de NMBS" (nr. 26566)</p> <p><i>Sprekers:</i> <b>Sabien Lahaye-Battheu, Isabelle Poncelet, Jef Van den Bergh, François Bellot</b>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	11	<p>- Mme Isabelle Poncelet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le bilan de la première opérationnalisation du service garanti à la SNCB" (n° 26566)</p> <p><i>Orateurs:</i> <b>Sabien Lahaye-Battheu, Isabelle Poncelet, Jef Van den Bergh, François Bellot</b>, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	11

<p>Vraag van mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de Belgische dronewetgeving" (nr. 26433)</p> <p><i>Sprekers: Sabien Lahaye-Battheu, François Bellot</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	13	<p>Question de Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la législation belge sur les drones" (n° 26433)</p> <p><i>Orateurs: Sabien Lahaye-Battheu, François Bellot</i>, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	13
<p>Samengevoegde vragen van</p> <p>- de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de Blue-bikecijfers" (nr. 26482)</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 Blue-bikes" (nr. 26570)</p> <p><i>Sprekers: Stefaan Van Hecke, Jef Van den Bergh, François Bellot</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	14	<p>Questions jointes de</p> <p>- M. Stefaan Van Hecke au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les statistiques de Blue-bike" (n° 26482)</p> <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 "les Blue-bike" (n° 26570)</p> <p><i>Orateurs: Stefaan Van Hecke, Jef Van den Bergh, François Bellot</i>, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	14
<p>Vraag van mevrouw Nawal Ben Hamou aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het gebruik van de identiteitskaart als drager voor gedigitaliseerde autopapieren" (nr. 26376)</p> <p><i>Sprekers: Nawal Ben Hamou, François Bellot</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	16	<p>Question de Mme Nawal Ben Hamou au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'utilisation de la carte d'identité comme support des documents de bord" (n° 26376)</p> <p><i>Orateurs: Nawal Ben Hamou, François Bellot</i>, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	16
<p>Vraag van mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de infrastructuurvergoeding" (nr. 26553)</p> <p><i>Sprekers: Sabien Lahaye-Battheu, François Bellot</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	17	<p>Question de Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la redevance d'infrastructure ferroviaire" (n° 26553)</p> <p><i>Orateurs: Sabien Lahaye-Battheu, François Bellot</i>, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	17
<p>Vraag van mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de kennis van de regels rond prioritaire voertuigen" (nr. 26568)</p> <p><i>Sprekers: Sabien Lahaye-Battheu, François Bellot</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	17	<p>Question de Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la connaissance des règles relatives aux véhicules prioritaires" (n° 26568)</p> <p><i>Orateurs: Sabien Lahaye-Battheu, François Bellot</i>, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	17



COMMISSIE VOOR DE  
INFRASTRUCTUUR, HET  
VERKEER EN DE  
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

DINSDAG 10 JULI 2018

Namiddag

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

du

MARDI 10 JUILLET 2018

Après-midi

De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.12 uur en voorgezeten door de heer Paul-Olivier Delannois.

**01** **Vraag van mevrouw Karin Jiroflée aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "Leuven Rechtdoor" (nr. 26514)**

**01.01** **Karin Jiroflée** (sp.a): In een vonnis van mei 2018 werd geoordeeld dat de invoer van de vliegroute 07LR Leuven Rechtdoor gestaakt moet worden gedurende een periode van 90 weken. De gemeenten Haacht, Holsbeek, Rotselaar en Aarschot, evenals de bewonersactiegroep vzw Leuven Rechtdoor roepen de minister op te berusten in dit vonnis, net zoals er in 2014 en 2017 niet in beroep werd gegaan tegen het vonnis van de routes boven Brussel. Ze roepen ook op tot overleg dat moet leiden tot een billijke spreiding van de lawaaihinder.

Wat zijn nu de verdere plannen in dit dossier?

**01.02** **Minister François Bellot** (*Nederlands*): Dit vonnis bewijst twee zaken: we moeten voortaan echt anders te werk gaan dan in het verleden en de juridische weg zal geen oplossing bieden. Vandaar dat de regering er werk van maakt om de zaken in de correcte volgorde te behandelen. Het beslissingsproces zal voorbereid worden op grond van de wet van 2006 en van de Europese verordening 598/2014. Ik wil evolueren naar een globale oplossing waarin alle elementen van het dossier opgenomen zijn en waarbij de aanpak zich

La réunion publique de commission est ouverte à 14 h 12 sous la présidence de M. Paul-Olivier Delannois.

**01** **Question de Mme Karin Jiroflée au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "Louvain tout droit" (n° 26514)**

**01.01** **Karin Jiroflée** (sp.a): Un jugement de mai 2018 dispose que l'utilisation de la trajectoire aérienne 07LR *Leuven Rechtdoor* (Louvain tout droit) doit être interrompue durant une période de 90 semaines. Les communes de Haacht, Holsbeek, Rotselaar et Aarschot, ainsi que l'ASBL Leuven Rechtdoor qui défend les riverains concernés appellent le ministre à ne pas contester ce jugement, de même qu'en 2014 et en 2017, le jugement relatif au survol de Bruxelles n'avait pas donné lieu à des recours. Ces communes appellent également à une concertation qui doit conduire à une répartition équitable des nuisances sonores.

Quels sont les autres projets du ministre dans ce dossier?

**01.02** **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): Cet arrêt prouve deux choses: il nous faut dorénavant vraiment travailler autrement et la voie juridique n'offrirait aucune solution. C'est la raison pour laquelle le gouvernement s'emploie à gérer les choses dans le bon ordre. Le processus décisionnel sera préparé conformément à la loi de 2006 et au règlement européen 598/2014. Je souhaite tenter de dégager une solution globale tenant compte de l'ensemble des éléments du dossier et proposant une approche qui ne soit ni exclusivement ni

niet uitsluitend en specifiek op een of andere geografische zone richt. Dit houdt immers het risico in dat de problematiek maar gedeeltelijk opgelost wordt of alleen maar verschoven wordt. De milieueffectstudie over de geluidshinder rond Brussels Airport betreft alle zones en zal alternatieve oplossingen moeten aanreiken.

Het zou van slecht bestuur getuigen om structurele maatregelen te nemen die vervolgens afgekeurd zouden worden door de studie.

De problematiek van de route Leuven Rechtdoor wordt momenteel onderzocht door het hof van beroep in Brussel, nadat dezelfde rechter een uitspraak had gedaan die haaks staat op het jongste vonnis. Gelijk welke beslissing zal bijgevolg de komende uitspraak van het hof moeten respecteren. De Staat werd in juni 2015 veroordeeld tot het staken van het gebruik van deze route. Dat vonnis werd bij verstek gewezen. Op verzet heeft de rechtbank in april 2016 echter haar standpunt herzien en het verbod om de route te gebruiken opgeheven. Tegen die beschikking is vandaag hoger beroep ingesteld. Vermits het gerecht zich al tot driemaal toe in tegenstrijdige zin heeft uitgesproken kunnen we niet vooruitlopen op de uitspraak.

**01.03 Karin Jiroflée** (sp.a): We zijn het er samen roerend over eens dat de gerechtelijke weg niet de juiste is om tot een oplossing te komen. Ik dring dan ook nogmaals aan op een politieke oplossing, in overleg met alle betrokken groepen.

*Het incident is gesloten.*

*Voorzitter: mevrouw Karin Jiroflée.*

**02 Vraag van de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de beveiliging van de treinsporen in Warchin" (nr. 26315)**

**02.01 Paul-Olivier Delannois** (PS): De treinsporen in Warchin zijn onvoldoende beveiligd. Enkele maanden geleden heeft de politie de vaststellingen in dat verband aan Infrabel overgezonden, maar er werd nog niets ondernomen.

Wanneer zal Infrabel daar de nodige beveiligingswerken uitvoeren?

**02.02 Minister François Bellot** (Frans):

spécifiquement axée sur l'une ou l'autre zone géographique, sous peine de ne résoudre que partiellement la problématique concernée ou de la déplacer. L'étude d'incidence sur l'environnement ayant trait aux nuisances sonores autour de Brussels Airport concerne l'ensemble des zones et doit permettre de trouver des solutions de substitution.

Prendre des mesures structurelles qui se verraient ensuite rejetées par l'étude témoignerait de mauvaise gestion.

Le problème de la route "Louvain tout droit" est étudié actuellement par la cour d'appel de Bruxelles, après que le même juge a pris une décision contraire au dernier jugement. N'importe quelle décision devra par conséquent respecter l'arrêt à venir de la cour. L'État a été condamné en juin 2015 à suspendre l'utilisation de cette route. Ce jugement a été rendu par contumace. Dans un jugement sur opposition en avril 2016, le tribunal a cependant revu sa position et levé l'interdiction d'utiliser la route. Cette décision fait aujourd'hui l'objet d'un appel. Étant donné que la Justice s'est déjà prononcée trois fois de façon contradictoire, nous ne pouvons pas préjuger du jugement.

**01.03 Karin Jiroflée** (sp.a): Nous sommes tous bien d'accord pour penser que la voie judiciaire n'est pas la bonne pour parvenir à une solution. J'insiste donc une nouvelle fois sur la nécessité de trouver une solution politique, en concertation avec toutes les parties concernées.

*L'incident est clos.*

*Présidente: Mme Karin Jiroflée.*

**02 Question de M. Paul-Olivier Delannois au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la sécurisation des voies de chemin de fer à Warchin" (n° 26315)**

**02.01 Paul-Olivier Delannois** (PS): Les voies de chemin de fer à Warchin sont insuffisamment sécurisées. La police a transmis à Infrabel, il y a plusieurs mois, les constatations à cet égard, pourtant rien n'a encore été fait.

Quand Infrabel y effectuera-t-elle des travaux de sécurisation?

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



Infrastructuurbeheerder Infrabel deelt mij mee dat er op 27 juni poolshoogte is genomen. In 2018 zal er een hek (100 meter) geplaatst worden om de zone tussen de rue de Warchin en de Vieux Chemin d'Ath te beveiligen. In de zone tussen de rue de l'Hôpital en de clos Edmond Leclercq is het hekwerk in goede staat. De hele zone zal geïnspecteerd worden en eventuele schade aan de veiligheidshekken zal hersteld worden.

*Het incident is gesloten.*

**03 Vraag van de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de overweg in Maulde" (nr. 26318)**

**03.01 Paul-Olivier Delannois (PS):** Sommige voetgangers zouden de signalisatie aan de spooroverweg in Maulde niet respecteren.

De slagbomen en het rode licht zijn zo geplaatst dat onoplettende voetgangers die van de bus stappen, de sporen overlopen zonder zich te realiseren dat de overweg gesloten is. Anderen doen het bewust.

Wat zijn voor 2016 en 2017 de cijfers inzake het aantal ongevallen met voetgangers die een gesloten overweg overstaken? Kan er aan de overweg in Maulde aan de kant van de bushalte een extra rood licht geplaatst worden? Worden er preventiecampagnes gevoerd om dit probleem aan te pakken? Welke boete riskeren personen die het spoor oversteken als de slagbomen gesloten zijn?

**03.02 Minister François Bellot (Frans):** In 2016 werden er op een gesloten overweg twee voetgangers en een fietser aangereden door een trein. Daarbij vielen er twee gewonden en kwam één persoon om het leven. In 2017 werden er drie voetgangers en twee fietsers aangereden. Daarbij viel er één gewonde en kwamen er drie personen om het leven.

De signalisatie op overwegen werd vastgelegd in een ministerieel besluit en wordt bepaald door de FOD Mobiliteit en Vervoer na periodieke inspecties met Infrabel. De signalisatie wordt dus aangepast aan de veranderende lokale situatie. Men kan echter niet vermijden dat overwegen worden overgestoken door onoplettende weggebruikers of weggebruikers die de signalisatie, een rood licht, geluidsignalen of gesloten slagbomen niet opmerken. Infrabel zal contact opnemen met de FOD om de situatie ter plaatse te evalueren.

Er werden verschillende campagnes gepland voor

Infrabel me dit s'être rendue sur place le 27 juin. Des travaux de pose de clôture (100 mètres) seront entrepris en 2018 pour sécuriser la zone entre la rue de Warchin et le Vieux Chemin d'Ath. Dans la zone située entre la rue de l'Hôpital et le clos Edmond Leclercq, les clôtures sont en bon état. L'ensemble de la zone sera inspecté et les éventuels dégâts aux clôtures réparés.

*L'incident est clos.*

**03 Question de M. Paul-Olivier Delannois au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le passage à niveau de Maulde" (n° 26318)**

**03.01 Paul-Olivier Delannois (PS):** Des piétons ne respecteraient pas la signalisation du passage à niveau à Maulde.

Vu la disposition des barrières et du feu rouge, les distraits, sortant du bus, traversent les voies sans se rendre compte de la fermeture du passage à niveau. D'autres le font délibérément.

Quels sont les chiffres des accidents liés aux piétons traversant les passages à niveau fermés pour 2016 et 2017? Pour Maulde, pourrait-on ajouter un feu rouge supplémentaire du côté de l'arrêt de bus? Réalise-t-on des campagnes de prévention pour lutter contre ce phénomène? Quelle amende risque la personne sur les voies quand la barrière est baissée?

**03.02 François Bellot, ministre (en français):** En 2016, le heurt à un passage à niveau fermé de deux piétons et un cycliste en a tué un et blessé deux. En 2017, le heurt de trois piétons et deux cyclistes en a tué trois et blessé un.

La signalisation d'un passage à niveau est définie par un arrêté ministériel et déterminée par le SPF Mobilité après des tournées périodiques faites avec Infrabel. Elle est donc adaptée à l'évolution de la situation locale. Mais on ne peut empêcher un franchissement indu par un usager de la route inattentif ou bien inconscient de la signalisation, des feux, de l'alarme sonore ou des barrières fermées. Infrabel va contacter le SPF pour évaluer la situation sur place.

Différentes campagnes sont prévues en 2018.

2018. Infrabel zal deze zomer aanwezig zijn op festivals om jongeren onder de 25 jaar bewust te maken van het gevaar van het oversteken van sporen. Sinds 2017 is het sensibiliseren van kinderen voor de veiligheidsregels nabij treinsporen een prioriteit van Infrabel. De infrastructuurbeheerder stelt sensibiliseringskits, boeken over spoorveiligheid en schoolkalenders ter beschikking van lagere scholen.

In het secundair onderwijs sensibiliseert het platform The Floor de leerlingen voor de risico's van spoorlopen via een virtualrealityervaring. Door een masker op te zetten, worden leerlingen geconfronteerd met de harde werkelijkheid van een persoon die de regels in de buurt van de sporen aan zijn laars lapt, met alle gevolgen van dien.

Infrabel heeft een crashtest uitgevoerd op een overweg, waarvan de beelden op de sociale netwerken werden verspreid om risicogedrag te ontmoedigen.

In de wet op de politie van de spoorwegen van 27 april 2018 worden het beletten of hinderen van het spoorverkeer of het betreden zonder toelating van de spoorweginfrastructuur als overtredingen van categorie 4 aangemerkt, dat zijn bijzonder zware overtredingen. Zij worden strafrechtelijk vervolgd en bestraft met een administratieve geldboete van 300 euro.

**03.03 Paul-Olivier Delannois (PS):** Bedankt voor dit volledige antwoord.

*Het incident is gesloten.*

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

- mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de heropening van spoorlijn 155" (nr. 26258)
- de heer Georges Gilkinet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de geplande heropening van lijn 289" (nr. 26501)

**04.01 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen):** Lijn 289, die Marbehan met Valvert in Étalle verbindt, werd buiten gebruik gesteld. De aanleg van die lijn in 1997 heeft 2,5 miljoen euro gekost. Het Waals Gewest heeft die mee gefinancierd. Als gevolg van een wijziging in het beleid van de SNCF inzake geïsoleerde wagons wordt die lijn sinds 2009 niet meer gebruikt.

Infrabel sera présente lors de festivals cet été pour conscientiser les moins de 25 ans au danger de traverser les voies. Depuis 2017, Infrabel met la priorité sur la sensibilisation des enfants aux règles de sécurité près des voies ferrées. Dans l'enseignement primaire, il y a des kits de sensibilisation, des livres sur la sécurité ferroviaire et les grands calendriers des écoliers.

Dans le secondaire, The Floor sensibilise les élèves aux dangers de circuler sur les voies par une expérience de réalité virtuelle. Grâce à un masque, chaque élève voit un film très dur, du point de vue d'une personne ignorant les règles le long des voies avec toutes les conséquences attendues.

Les images d'un crash-test d'Infrabel ont été diffusées sur les réseaux sociaux pour décourager les comportements à risques.

La loi du 27 avril 2018 sur la police des chemins de fer considère le fait d'empêcher le trafic ferroviaire ou celui d'entrer dans l'infrastructure ferroviaire sans autorisation comme infractions de catégorie 4, soit un niveau très élevé. Outre les poursuites pénales, on encourt une amende administrative de 300 euros.

**03.03 Paul-Olivier Delannois (PS):** Merci pour votre réponse complète.

*L'incident est clos.*

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

- Mme Isabelle Poncelet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la réouverture de la ligne 155" (n° 26258)
- M. Georges Gilkinet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le projet de réouverture de la ligne 289" (n° 26501)

**04.01 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen):** La ligne 289, reliant Marbehan à l'entreprise Valvert à Étalle, n'est plus en fonction. La construction de cette ligne, en 1997, a coûté 2,5 millions d'euros. La Région wallonne l'a cofinancée. Suite à une modification de la politique de la SNCF en matière de wagons isolés, cette ligne n'est plus utilisée depuis 2009.

Ze zou heropend kunnen worden op initiatief van de coöperatieve Ardennes Gaume Rail, die zoals de nieuwe lokale operators in Frankrijk functioneert. Die pleiten voor spoorvervoer en willen ondernemingen de mogelijkheid bieden treinen in een beperkt gebied in te leggen, zonder de beperkingen eigen aan een nationale maatschappij.

Geniet dit initiatief uw steun en die van de NMBS? Hoeveel bedrijven zouden er daarbij betrokken worden? Worden er nog andere vergelijkbare initiatieven voorbereid? Wat is het beleid van de NMBS ten aanzien van die operators?

**04.02 Isabelle Poncelet** (cdH): Lijn 155 is een secundaire spoorlijn die het station Marbehan met Croix-Rouge en via de vertakking van lijn 289 eveneens met het bedrijf Valvert (in Buzenol) verbindt. Sinds 2009 wordt die lijn niet meer gebruikt en in 2016 werd ze dan ook buiten gebruik gesteld. Naar verluidt zou de lijn op initiatief van een coöperatieve opnieuw kunnen worden geopend voor goederenvervoer. Wat houdt dat project in?

**04.03 Minister François Bellot** (*Frans*): Infrabel heeft die lijn eind 2015 buiten dienst gesteld. Om ze opnieuw in dienst te stellen voor privé-uitbating is er een ministeriële machtiging nodig, om te verzekeren dat de lijn uit het openbare spoorwegnet gelicht wordt. Ik heb echter geen aanvraagdossier ontvangen. Voor lijn 289, die op lijn 155 aansluit, is Infrabel bereid zijn expertise ter beschikking te stellen, zoals de infrastructuurbeheerder bijvoorbeeld heeft gedaan voor de aansluiting van de haven Liège Trilogiport in Luik of voor de hernieuwde aansluiting van de onderneming Carmeuse op lijn 136 tussen Florennes en Aisemont. De informatie over zo een dienstverlening staat op de website van Infrabel.

Voor informatie over het verkrijgen van een aansluiting op het spoorwegnet of de kostenverdeling verwijst Infrabel naar de website.

**04.04 Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen): Dat zijn interessante perspectieven. Ik hoop dat er een dossier wordt ingediend en dat er een vruchtbare dialoog met Infrabel tot stand komt.

**04.05 Isabelle Poncelet** (cdH): Ik dacht dat er al een dossier ingediend was. Wij zullen de operatoren ertoe aanmoedigen dat te doen.

*Het incident is gesloten.*

**05 Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische**

Elle pourrait être rouverte, sur l'initiative de la coopérative Ardennes Gaume Rail, qui fonctionne comme les nouveaux opérateurs de proximité en France. Ceux-ci prônent le transport par rail en permettant à des entreprises d'organiser des convois dans une zone limitée, sans les contraintes d'une société nationale.

Cette initiative a-t-elle votre soutien et celui de la SNCB? Combien d'entreprises seraient-elles concernées? D'autres initiatives de ce genre sont-elles en cours? Quelle est la politique de la SNCB à leur égard?

**04.02 Isabelle Poncelet** (cdH): La ligne 155 est une ligne secondaire reliant la gare de Marbehan à la Croix-Rouge et la bifurcation 289 où se trouve l'entreprise Valvert (Buzenol). Depuis 2009, la ligne est désertée, en 2016 elle est donc coupée. Pour le fret j'apprends qu'elle pourrait être rouverte via une coopérative. Quid de ce projet?

**04.03 François Bellot**, ministre (*en français*): Infrabel a mis cette ligne hors service fin 2015. Pour une remise en service de l'exploitation par le privé, il faut une autorisation ministérielle pour assurer que la ligne n'est plus publique. Or, je n'ai pas reçu de tel dossier. Pour la ligne 289, qui rejoint la 155, Infrabel est disposée à offrir l'expertise comme elle l'a fait par exemple pour le raccordement au Trilogiport de Liège ou pour le rétablissement du raccordement de Carmeuse à la ligne 136 entre Florennes et Aisemont. Les infos pour un tel service sont sur le site internet d'Infrabel.

Pour des informations sur l'obtention d'un raccordement au réseau ferroviaire ou la répartition des coûts, Infrabel invite à consulter son site web.

**04.04 Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen): Ce sont des perspectives intéressantes. J'espère un dépôt de dossier et un dialogue fructueux avec Infrabel.

**04.05 Isabelle Poncelet** (cdH): Je croyais qu'un dossier avait déjà été déposé. Nous encouragerons les opérateurs à le faire.

*L'incident est clos.*

**05 Question de M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur**

**Spoorwegen, over "de verlenging van spoorlijn 19 naar Weert" (nr. 26564)**

**"le prolongement de la liaison ferroviaire 19 jusqu'à Weert" (n° 26564)**

**05.01** **Wouter Raskin** (N-VA): Volgens het Nederlandse regeerakkoord van 2017 zou het spoortraject Hamont-Weert in gebruik worden genomen voor personenvervoer. Twee Nederlandse studies concludeerden dat er voldoende vraag is naar die verbinding, dit in tegenstelling tot het onderzoek van de NMBS in 2005. Sinds die laatste studie is de context flink gewijzigd, onder meer door de verbinding Antwerpen-Neerpelt-Hamont en door de beslissing om geld vrij te maken voor de elektrificatie van de lijn van Mol naar Hamont.

**05.01** **Wouter Raskin** (N-VA): Selon l'accord de gouvernement néerlandais de 2017, la liaison ferroviaire Hamont-Weert devrait être mise en service pour le transport de personnes. Contrairement aux résultats de l'étude de 2005 de la SNCB, deux études néerlandaises concluent qu'il existe une demande suffisante pour cette liaison ferroviaire. Le contexte a sensiblement évolué depuis la dernière étude, notamment en raison de l'existence de la liaison Anvers-Neerpelt-Hamont et de la décision de libérer des moyens financiers pour l'électrification de la ligne entre Mol et Hamont.

Is er hierover overleg geweest met Nederland? Is ook de Belgische regering bereid om spoorlijn 19 tot in Weert door te trekken?

Ce dossier a-t-il fait l'objet d'une concertation avec les Pays-Bas? Le gouvernement belge est-il également disposé à prolonger la ligne n°19 jusqu'à Weert?

**05.02** **Minister François Bellot** (*Nederlands*): Er is geen overleg over het doortrekken van lijn 19 tot Weert geweest. Noodzakelijke investeringen in spoorlijn 19 in beide landen kwamen wel indirect aan bod in het kader van de stuurgroep 3RX, waarin beide administraties zijn vertegenwoordigd.

**05.02** **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): Il n'y a pas eu de concertation sur la prolongation de la ligne n°19 jusqu'à Weert. La question des investissements nécessaires dans les deux pays sur la ligne n°19 a toutefois été évoquée indirectement dans le cadre du comité de pilotage 3RX, où les deux administrations sont représentées.

Aan Belgische kant zal de spoorlijn 19 tussen Mol en de Nederlandse grens geëlektrificeerd worden. Dat kadert in het samenwerkingakkoord tussen de federale Staat en het Vlaams Gewest voor strategische spoorinvesteringen op Vlaams grondgebied. Volgens Infrabel zijn de werken op Belgisch grondgebied op schema. De elektriciteitsinfrastructuur zal klaar zijn tegen eind 2020 en het binnenlandse vervoerplan, dat eind dat jaar ingaat, zal daarmee rekening houden.

Du côté belge, la ligne n°19 sera électrifiée entre Mol et la frontière néerlandaise. Ces travaux s'inscrivent dans le cadre de l'accord de coopération entre l'État fédéral et la Région flamande relatif au financement des infrastructures ferroviaires stratégiques sur le territoire flamand. Selon Infrabel, le calendrier des travaux est respecté sur le territoire belge. L'infrastructure électrique sera achevée d'ici la fin 2020 et le plan de transport national, qui entrera en vigueur à la fin de cette année, en tiendra compte.

Reizigers uit het noorden van Limburg zullen naar Antwerpen en Brussel kunnen sporen zonder te moeten overstappen in Mol. Momenteel heeft Infrabel geen zicht op de planning van het Nederlandse ProRail inzake de elektriciteitsinfrastructuur tussen de Nederlandse grens en Weert. Als die infrastructuur klaar is, zal de NMBS bestuderen welk rollend materiaal er kan worden ingezet. Dan rest nog een akkoord met de NS te sluiten over de exploitatiekosten. De Nederlandse staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat zou nog niet overtuigd is van het nut van de aanleg van de spoorlijn voor de drie landen. Wellicht komt er hierover nog een vergadering tussen de drie landen.

Les habitants du nord du Limbourg pourront se rendre en train à Anvers et à Bruxelles sans devoir prendre une correspondance à Mol. Pour l'heure, Infrabel n'a pas connaissance du planning de l'entreprise néerlandaise ProRail en ce qui concerne l'électrification du tronçon entre la frontière néerlandaise et Weert. Dès que cette infrastructure sera prête, la SNCB examinera quel matériel roulant peut y être utilisé. Il restera alors à conclure un accord avec les chemins de fer néerlandais en ce qui concerne les coûts d'exploitation. La secrétaire d'État néerlandaise en charge de l'infrastructure et de la gestion de l'eau ne serait toujours pas convaincue de l'utilité, pour les trois pays, d'un aménagement de cette liaison directe dite des trois pays. Une concertation aura sans

doute encore lieu à ce sujet entre les trois Etats concernés.

**05.03 Wouter Raskin (N-VA):** Infrabel heeft vandaag nog geen zicht op de Nederlandse plannen. Het zou beter zijn dat beide landen zich niet langer verstoppen en aan tafel gaan zitten om tot een akkoord te komen. Een dergelijke grensoverschrijdende spoorverbinding komt Belgische en Nederlandse reizigers ten goede.

*Het incident is gesloten.*

**06 Samengevoegde vragen van**  
 - de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de drielandentrein" (nr. 26399)  
 - de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de drielandentrein" (nr. 26565)

**06.01 Wouter Raskin (N-VA):** In zijn antwoord op een eerdere vraag over de drielandentrein – de directe treinverbinding tussen Aken, Heerlen, Maastricht en Luik vanaf 2019 – antwoordde de minister dat de commerciële en operationele aspecten nog werden onderzocht en dat er overleg zou volgen.

Wat leverde dit op? Wat zijn de conclusies inzake de financiële haalbaarheid? Stapt de NMBS mee in het project? Is er een oplossing gevonden voor het veiligheidsprobleem op Nederlands grondgebied?

*Voorzitter: de heer Jef Van den Bergh.*

**06.02 Jef Van den Bergh (CD&V):** Wat is de stand van zaken van de drielandentrein?

**06.03 Minister François Bellot (Nederlands):** De NMBS integreert momenteel de verschillende elementen met een impact op kosten in de businesscase. Voor de NMBS mogen de kosten niet hoger liggen dan die voor de bestaande verbinding tussen Luik en Maastricht. Zodra de businesscase afgewerkt is, zal ze worden voorgesteld aan de bestuursorganen van de NMBS en daarna besproken met de NS en Arriva.

De Stadler FLIRT-trein die Arriva zal inzetten op die verbinding, moet uitgerust worden met een gepast veiligheidssysteem voor de drie landen. De Dienst

**05.03 Wouter Raskin (N-VA):** Infrabel ne sait donc toujours pas quels sont les projets néerlandais. Il serait préférable que les deux pays arrêtent de jouer à cache-cache se rencontrent pour aboutir à un accord. Une telle liaison ferroviaire transfrontalière profitera à la fois aux usagers belges et néerlandais.

*L'incident est clos.*

**06 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 'train des trois pays'" (n° 26399)  
 - M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le 'train des trois pays'" (n° 26565)

**06.01 Wouter Raskin (N-VA):** Dans sa réponse à une question précédente relative au train des trois pays – la liaison ferroviaire directe entre Aix-la-Chapelle, Heerlen, Maastricht et Liège à partir de 2019 – le ministre avait indiqué que les aspects commerciaux et opérationnels étaient encore à l'étude et qu'une concertation suivrait.

Quels en ont été les résultats? Quelles sont les conclusions à propos de la faisabilité financière? La SNCB va-t-elle s'associer au projet? Le problème de sécurité sur le territoire néerlandais a-t-il pu être résolu?

*Président: M. Jef Van den Bergh.*

**06.02 Jef Van den Bergh (CD&V):** Quel est l'état d'avancement du dossier relatif au train des trois pays?

**06.03 François Bellot, ministre (en néerlandais):** La SNCB intègre actuellement les différents éléments ayant une incidence sur les coûts dans le *business case*. Pour la SNCB, le coût du projet ne peut pas dépasser le coût de la liaison existante entre Liège et Maastricht. Dès qu'il sera finalisé, le *business case* sera présenté aux organes d'administration de la SNCB; ensuite, il sera discuté avec les NS et Arriva.

Le train Stadler FLIRT qu'Arriva mettra en service sur la liaison doit être équipé d'un système de sécurité adéquat pour les trois pays. Le Service de

Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen (DVIS) staat in voor de homologatie in België.

Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer (SSICF) se charge de l'homologation pour la Belgique.

De verdere planning en timing zullen in de loop van de volgende maanden worden opgesteld.

La planification et le calendrier seront élaborés dans le courant des prochains mois.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

**07** **Vraag van mevrouw Catherine Fonck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de lijn Quévy-Frameries-Bergen" (nr. 26391)**

**07** **Question de Mme Catherine Fonck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la ligne Quévy-Frameries-Mons" (n° 26391)**

**07.01** **Catherine Fonck** (cdH): De lijn Quévy-Frameries-Bergen is een van de 'zwarte lijnen' in Wallonië. De situatie verslechtert zienderogen, rechtstreekse treinen worden afgeschaft, er zijn veel vertragingen en in geval van vertraging is de communicatie nog altijd beneden alle peil.

**07.01** **Catherine Fonck** (cdH): La ligne Quévy-Frameries-Mons est une des lignes "noires" en Wallonie. Les reculs sont nombreux, des trains directs sont supprimés, les retards sont importants, en cas de retard la communication reste exécrable.

Er werden toezeggingen gedaan, maar daar komt maar heel weinig van terecht. De bielzen werden maar op één van de twee sporen vervangen. De treinen moeten al maandenlang langzamer rijden op het niet-gerenoveerde spoor. Dat zorgt voor vertragingen. Het is een vicieuze cirkel die zal eindigen met de afschaffing van die lijn.

Des promesses ont été faites, mais très peu de choses se concrétisent. Les billes n'ont été remplacées que sur une seule voie au lieu des deux. Depuis plusieurs mois, les trains doivent réduire leur vitesse sur la voie non rénovée. Cela cause des retards. C'est un cercle vicieux qui mène à la condamnation de cette ligne.

Wat is de stand van zaken? Waarom wordt er geen moeite gedaan voor die lijn?

Qu'en est-il? Pourquoi cette ligne est-elle abandonnée?

**07.02** **Minister François Bellot** (*Frans*): De dwarsliggers op spoor A van lijn 96 tussen Cuesmes en Quévy werden in 2015 vernieuwd. Die op spoor B zullen in 2021 vernieuwd worden. In 2017 werd de seininrichting in Quévy gemoderniseerd en in 2019 worden de twee sporen tussen Bergen en Quévy met ETCS uitgerust. Infrabel blijft in dat baanvak investeren.

**07.02** **François Bellot**, ministre (*en français*): Les traverses de la voie A de la ligne 96 entre Cuesmes et Quévy ont été renouvelées en 2015, celles de la voie B le seront en 2021. La signalisation a été modernisée à Quévy en 2017 et les deux voies entre Mons et Quévy seront équipées en ETCS en 2019. Infrabel continue à investir sur ce tronçon.

De maatschappij stelt haar planning vast in functie van de staat van de sporen en haar technisch vermogen om de sporen te vernieuwen. Ze beschikt immers slechts over één trein voor het hele net om die werken uit te voeren.

La société établit son planning en fonction de l'état des voies et de sa capacité technique à renouveler les voies, ne possédant qu'un seul train pour tout le réseau pour effectuer ce travail.

De aanstaande heringebruikneming van de grensoverschrijdende verbinding tussen Bergen en Aulnoye-Aymeries moet u over de toekomst van die lijn geruststellen.

La relance prochaine de la desserte transfrontalière entre Mons et Aulnoye-Aymeries vous rassurera quant au futur de la ligne.

**07.03** **Catherine Fonck** (cdH): U rechtvaardigt het feit dat we tot 2021 kunnen wachten. Men heeft dus zes jaar nodig om een spoor minimaal te onderhouden. Onlangs heeft men daar echter de gele driehoek geplaatst, die aangeeft dat de treinen

**07.03** **Catherine Fonck** (cdH): Vous justifiez le fait qu'on peut attendre jusqu'en 2021, six ans pour entretenir un minimum la voie. Or, on a placé le triangle jaune récemment; il prouve que les trains doivent réduire drastiquement leur vitesse, faute

er door gebrek aan onderhoud hun snelheid drastisch moeten verminderen.

Uw redenering houdt in dat de NMBS en Infrabel die werken uitstellen en zich ondertussen op een daling van het aantal passagiers kunnen beroepen. Die is echter te wijten aan de toenemende vertragingen. Men straft de pendelaars!

In mobiliteitsopzicht is dat onzinnig. Dat station is ideaal gelegen in de Borinage. Als het wordt gesloten, moeten alle reizigers naar Bergen uitwijken, waardoor er files zullen ontstaan. De parking van het station Bergen barst al uit zijn voegen. Er moet voldoende onderhoud worden uitgevoerd om ervoor te zorgen dat de treinen normaal kunnen rijden ten behoeve van de reizigers.

**07.04** Minister **François Bellot** (*Frans*): De vertragingen op de lijn Quévry-Brussel worden veroorzaakt door het aanhoudende wisselende gebruik van de sporen in het station Bergen, als gevolg van de werken die daar moeten worden afgerond. Er zijn geen vertragingen als gevolg van de snelheid tussen Bergen en Quévry.

**07.05** **Catherine Fonck** (cdH): Ik baseer me op feiten. Kijk maar eens naar deze foto van het spoor en de seininrichting; daaruit blijkt duidelijk dat de snelheid drastisch lager ligt als gevolg van een gebrek aan onderhoud aan het spoor!

*Het incident is gesloten.*

**08** **Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de dienstverlening van de NMBS in de provincie Antwerpen" (nr. 26400)**

**08.01** **Jef Van den Bergh** (CD&V): De NMBS blijft voortdurend kampen met stiptheidsproblemen. Voor de oorzaken is niet altijd alleen maar de NMBS verantwoordelijk, maar ook de communicatie over dergelijke problemen laat helaas veel te wensen over. De informatie blijft inderdaad vrij gebrekkig. Een voorbeeld: het omroepen van afwijkende informatie dan dat men terugvindt op de stationschermen.

Hoe verklaart de NMBS al die fouten in de communicatie bij problematische dienstverlening? Wie is daarvoor verantwoordelijk? Hoe en wanneer wordt dit opgelost? Volgens welke procedure verloopt de communicatieflow? Waarom is er zoveel tegenstrijdigheid in de informatieverstrekking?

Votre raisonnement témoigne de ce la que la SNCB et Infrabel reportent ces travaux et, entre-temps, pourront invoquer une diminution des voyageurs. Mais celle-ci est due aux retards de plus en plus importants. On pénalise les navetteurs!

C'est un non-sens en matière de mobilité. Cette gare est idéalement située au Borinage. En la fermant, on renvoie les usagers vers Mons, générant des bouchons. Le parking de la gare de Mons est déjà saturé. Il faut un entretien suffisant pour une circulation normale des trains au bénéfice des voyageurs.

**07.04** **François Bellot**, ministre (*en français*): L'origine des retards sur la ligne Quévry-Bruxelles est l'alternance de voies continues en gare de Mons, suite aux travaux à y terminer. Il n'y a pas de retards liés à la vitesse entre Mons et Quévry.

**07.05** **Catherine Fonck** (cdH): C'est factuel. Regardez cette photo de la voie et de la signalisation qui signifie une réduction drastique de vitesse faute d'entretien de la voie!

*L'incident est clos.*

**08** **Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le service de la SNCB dans la province d'Anvers" (n° 26400)**

**08.01** **Jef Van den Bergh** (CD&V): La SNCB reste empêtrée dans les problèmes de ponctualité. Elle n'est pas toujours la seule responsable des retards, mais la communication en la matière laisse malheureusement fort à désirer. En effet, les informations demeurent assez fragmentaires. Il arrive, par exemple, que les informations diffusées en gare soient différentes de celles affichées sur les écrans de la gare.

Comment la SNCB explique-t-elle ces différentes erreurs de communication lors de défaillances du service? Qui en est responsable? Comment et à quelle échéance ces problèmes seront-ils résolus? Quelles sont les procédures qui règlent la communication? Pourquoi autant de contradictions dans les informations diffusées?

**08.02** Minister **François Bellot** (*Nederlands*): In bijlage bezorg ik de cijfers over de stiptheid, het aantal afgeschafte treinen en het aantal treinen dat vertraging opliep tijdens de laatste drie maanden in de provincie Antwerpen.

Om de informatie via de diverse informatiekanaal eenduidiger te maken, zal de NMBS tegen eind 2018 een gebouw in gebruik nemen met een centrale database die de informatie naar alle kanalen zendt. In de loop van 2019 zal elk informatiekanaal zijn gegevens uit die nieuwe database putten.

Het is niet mogelijk om alle informatie die wordt doorgestuurd naar de app, ook door te sturen naar de treinbegeleider, vermits die dan permanent zou worden overspoeld met informatie. Alle treinbegeleiders die binnen de twee uur op de plaats van een incident voorbijkomen, ontvangen automatisch een bericht. De NMBS bekijkt of die parameters kunnen worden verfijnd, zodat die informatie nog actueler kan worden.

Wordt een trein beperkt, dan verwittigt de centrale reizigersdispatching van de NMBS de treinbegeleider en -bestuurder. Wordt bij een incident het verkeer ernstig verstoord, dan kan NMBS door omstandigheden toch nog een trein laten doorrijden, ondanks een eerdere communicatie van het tegendeel. De treinbegeleider wordt daarover niet altijd tijdig geïnformeerd. De NMBS neemt maatregelen om dat te verbeteren.

**08.03** **Jef Van den Bergh** (CD&V): Van deze goede wil werd in het verleden ook al meermaals blijk gegeven, maar het is nu uitkijken naar het digitale platform om de treinbegeleiders betere en juistere informatie te geven. Verder zal men de treinbegeleiders ook effectief moeten stimuleren om de informatie goed over te brengen aan de reizigers, want vaak laten zij zich niet eens horen bij een crisis of incident. De vernieuwde app is gelukkig veel gebruiksvriendelijker en beter qua informatie dan vroeger.

*Het incident is gesloten.*

De **voorzitter**: Vraag nr. 26401 van de heer Van den Bergh wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

**08.02** **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): Je vous transmets en annexe les statistiques relatives à la ponctualité, au nombre de trains supprimés et au nombre de trains ayant enregistré des retards au cours des trois derniers mois dans la province d'Anvers.

Soucieuse d'harmoniser la transmission des informations par les différents canaux disponibles, la SNCB emménagera d'ici à la fin 2018 dans un bâtiment abritant une base de données centrale qui enverra les informations vers les différents canaux. Au cours de l'année 2019, chaque canal d'information viendra puiser ses informations dans cette nouvelle base de données.

Il est impossible de transmettre à l'accompagnateur de train toutes les informations transférées sur l'application car il serait sinon submergé en permanence par un afflux continu d'informations. Un message est envoyé automatiquement à tous les accompagnateurs de train qui passent sur les lieux d'un incident dans un délai de deux heures. La SNCB examine s'il est possible d'affiner ces paramètres, de sorte à actualiser encore davantage les informations.

En cas de limitation d'un train, le dispatching central des voyageurs de la SNCB en informe l'accompagnateur de train ainsi que le conducteur. En cas de grave perturbation du trafic à la suite d'un incident, il arrive que dans certaines circonstances, la SNCB décide néanmoins de laisser passer un train, en dépit d'informations précédentes annonçant le contraire. L'accompagnateur de train n'est pas toujours informé en temps utile de ces changements. La SNCB prend des mesures pour remédier au problème.

**08.03** **Jef Van den Bergh** (CD&V): Cette bonne volonté a déjà été plusieurs fois affichée dans le passé, mais il faut à présent attendre la plate-forme numérique pour la transmission aux accompagnateurs de train d'une information de meilleure qualité et d'une plus grande précision. Nous devons par ailleurs encourager effectivement les accompagnateurs de train à bien transmettre cette information aux voyageurs, car souvent, on ne les entend pas en cas de crise ou d'incident. L'application mise à jour est heureusement beaucoup plus conviviale et fournit une meilleure information qu'auparavant.

*L'incident est clos.*

Le **président**: La question n° 26401 de M. Van den Bergh est transformée en question écrite.



**09** **Samengevoegde vragen van**

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de gegarandeerde dienstverlening" (nr. 26441)
- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de evaluatie van het gebruik van de gegarandeerde dienstverlening bij de spoorstaking van 28 tot 30 juni 2018" (nr. 26556)
- mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de balans van de eerste toepassing van de gegarandeerde dienstverlening bij de NMBS" (nr. 26566)

**09.01 Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): Van 28 tot 30 juni staakte het ACOD Spoor omdat niet alle spoorpersoneel op de lijst van de zware beroepen werd opgenomen. Tijdens die staking werd de wet op de gegarandeerde dienstverlening voor het eerst toegepast. Met het werkwillige personeel werd een alternatieve dienstregeling uitgewerkt die 24 uur op voorhand werd gecommuniceerd. Deze werd, afgaand op de reacties, blijkbaar goed nageleefd.

Hoeveel personeelsleden hebben tijdig gecommuniceerd te willen werken of te staken? Hoeveel personen die aangaven te willen werken, hebben uiteindelijk effectief gewerkt? Hoe verliep de gegarandeerde dienstverlening in de praktijk? Werd ze door de NMBS al geëvalueerd?

**09.02 Isabelle Poncelet** (cdH): Op 29 en 30 juni heeft de NMBS voor het eerst de gegarandeerde dienstverlening bij stakingen verzekerd.

Hoe zijn de onderhandelingen met de sociale partner over de toepassing van dit mechanisme verlopen? Welke balans maakt u op van deze eerste keer?

Op 29 juni reden de treinen op de lijn Brussel-Namen met veel vertraging. De reizigers op deze lijn wisten niet waar ze aan toe waren, en de NMBS kon geen duidelijke informatie verstrekken.

Met welke problemen werd men geconfronteerd? Zullen die problemen opgelost zijn tegen de volgende staking – die van vandaag en morgen?

**09.03 Jef Van den Bergh** (CD&V): Zal de staking

**09** **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 service garanti" (n° 26441)
- Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'évaluation du recours au service garanti au cours de la grève ferroviaire du 28 au 30 juin 2018" (n° 26556)
- Mme Isabelle Poncelet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le bilan de la première opérationnalisation du service garanti à la SNCB" (n° 26566)

**09.01 Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): La CGSP-Cheminots a fait grève du 28 au 30 juin parce que l'ensemble du personnel ferroviaire n'avait pas été inclus dans la liste des métiers pénibles. La loi relative au service garanti a été appliquée pour la première fois lors de cette grève. Un horaire alternatif a été mis en place avec le personnel désireux de travailler et communiqué 24 heures à l'avance. D'après les réactions, cet horaire a manifestement été bien respecté.

Combien de membres du personnel ont-ils fait connaître à temps leur volonté de travailler ou de faire grève? Combien de personnes ayant manifesté leur désir de travailler ont-elles effectivement travaillé? Comment s'est déroulé le service garanti dans la pratique? A-t-il déjà fait l'objet d'une évaluation par la SNCB?

**09.02 Isabelle Poncelet** (cdH): Les 29 et 30 juin, la SNCB a mis en œuvre pour la première fois le service garanti en cas de grève.

Comment se sont déroulées les négociations avec les partenaires sociaux pour la mise en œuvre du mécanisme? Quel bilan dressez-vous de cette première expérience?

Le 29 juin, les trains Bruxelles-Namur ont accusé des retards très importants. La SNCB n'a pu offrir aucune prévisibilité aux voyageurs sur cette ligne.

Quels ont été les problèmes rencontrés? Seront-ils résolus pour la prochaine grève – aujourd'hui et demain?

**09.03 Jef Van den Bergh** (CD&V): La grève du 28

van 28 tot 30 juni 2018 door de minister en door de NMBS worden geëvalueerd of is dat al gebeurd? Heeft de NMBS in een vooraf gecommuniceerd treinaanbod kunnen voorzien? Hoeveel werknemers hebben er uiteindelijk gestaakt? Hoeveel werknemers konden, om in de gegarandeerde dienst te kunnen voorzien, hun gepland verlof niet opnemen? Hoeveel werknemers moesten van shift wisselen of werden op een ander depot tewerkgesteld? Wanneer kregen werknemers te horen dat ze geen verlof konden nemen en dat ze van shift of van depot moesten wisselen?

**09.04** Minister **François Bellot** (*Nederlands*): De eerste test voor de gegarandeerde dienstverlening is vlot verlopen. Op vrijdag 29 juni hebben 1.407 treinen effectief gereden. Dat is ongeveer 40% van een normale treindienst op een vrijdag. Op zaterdag 30 juni reden er 1.195 treinen, dat is de helft van een normale treindienst op zaterdag. Op vrijdag werden er 6 treinen en op zaterdag 19 treinen afgeschaft, onder andere wegens ziektemeldingen.

(*Frans*) Op 29 en 30 juni stakten er respectievelijk 3.764 en 1.273 personeelsleden van de NMBS.

(*Nederlands*) Er zijn geen precieze gegevens over de personeelsleden die al dan niet aan de staking hebben deelgenomen. Bij het aantal deelnemers aan de staking moet er een onderscheid worden gemaakt tussen het personeel dat wel of niet behoort tot de essentiële beroeps categorieën.

De bevraging over de stakingsintenties was enkel van toepassing op het personeel uit de essentiële beroeps categorieën dat ingepland stond om te komen werken. Aan die mensen werd geen verlof meer toegekend voor de aangekondigde stakingsdagen.

Wat de shiftwissels betreft, verschilt de alternatieve dienst die de NMBS opzette, van de normale treindienst. Het rijdend personeel moet dan de facto van dienst veranderen. De NMBS waakt er wel over dat de begin- en einduren van deze alternatieve prestaties zo weinig mogelijk afwijken van de aanvankelijk geplande uren. De te presteren diensturen werden tussen de 60 en 24 uur op voorhand aan het personeel meegedeeld.

(*Frans*) Infrabel kon de spoorwegoperatoren garanderen dat de treinen tijdens de staking konden rijden. Daarvoor moesten personeelsleden met essentiële functies aangeven of ze al dan niet van plan waren deel te nemen aan de staking. Aan de

au 30 juin 2018 sera-t-elle évaluée par le ministre et par la SNCB ou cela a-t-il déjà été fait? La SNCB a-t-elle pu proposer une offre ferroviaire préalablement annoncée? Combien de travailleurs ont-ils fait grève en définitive? Combien ont-ils dû renoncer à des congés prévus, et ce, afin de pouvoir offrir le service garanti? Combien de travailleurs ont-ils dû changer d'équipe ou ont-ils été affectés à un autre dépôt? Quand les travailleurs ont-ils été informés de l'impossibilité de prendre congé, d'un changement d'équipe ou de dépôt?

**09.04** **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): Le premier test en matière de service garanti s'est déroulé sans encombre. Le vendredi 29 juin, 1 407 trains ont effectivement circulé, ce qui représente environ 40 % du service ferroviaire habituel un vendredi. Le samedi 30 juin, 1 195 trains ont circulé c'est-à-dire la moitié d'un service ferroviaire normal du samedi. Six trains ont été supprimés le vendredi et dix-neuf le samedi, notamment en raison de notifications de maladie.

(*En français*) Les 29 et 30 juin, respectivement 3 764 et 1 273 membres du personnel de la SNCB ont fait grève.

(*En néerlandais*) On ne dispose pas de données précises au sujet des membres du personnel qui ont participé ou non à la grève. En ce qui concerne le nombre de participants à la grève, il faut établir une différence entre les membres du personnel selon qu'ils appartiennent ou non aux catégories professionnelles essentielles.

La consultation relative aux intentions de grève ne portait que sur le personnel des catégories professionnelles essentielles dont la présence au travail était prévue au planning. Plus aucun congé n'a été accordé à ces personnes pour les jours de grève annoncés.

En ce qui concerne les relèves des équipes, le service alternatif mis en place par la SNCB diffère du service ferroviaire habituel. Le personnel roulant doit donc, de fait, changer de service. La SNCB veille néanmoins à ce que les heures de début et de fin de service s'écartent le moins possible de l'horaire prévu initialement. Les heures de service à accomplir ont été communiquées au personnel entre 60 et 24 heures à l'avance.

(*En français*) Infrabel a pu garantir aux opérateurs ferroviaires une circulation pour les trains pendant le mouvement de grève. Pour cela, le personnel occupé dans les fonctions essentielles doit faire part de son intention de participer ou non au

hand van deze verklaringen werd er een stakingspercentage aangekondigd van rond de 24% voor 29 juni en van 12% voor 30 juni. Die percentages kunnen echter altijd nog evolueren.

*(Nederlands)* De werknemers die verlof hadden, moesten dat niet intrekken noch opgeven. Niemand moest van shift te veranderen maar sommige Infrabelmedewerkers deden dit vrijwillig. Het aantal wissels is niet te achterhalen omdat er binnen de reglementaire normen wordt gewisseld.

Voor meer precieze gegevens over het aantal deelnemers bij de NMBS en Infrabel is het wachten op het overleg bij de spoorweggroep over de lijn Brussel-Namen.

*(Frans)* Het treinverkeer werd verstoord ten gevolge van een grote kabeldiefstal en de aanwezigheid van een persoon op het spoor bij Buda.

Vandaag rijden de meeste IC-treinen. Het aangekondigde treinaanbod spooft met de realiteit in het veld. De oplossing die ik onze commissie heb voorgesteld, blijkt goed te werken. Het beschikbare treinaanbod kan 24 uur vooraf worden bekendgemaakt. Het stakingsrecht wordt gerespecteerd, het recht om zich te verplaatsen ook.

*Het incident is gesloten.*

De **voorzitter**: De samengevoegde vragen nrs. 26432 en 26442 van mevrouw Lahaye-Battheu en mevrouw Dumery worden ingetrokken.

**10** **Vraag van mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de Belgische dronewetgeving" (nr. 26433)**

**10.01** **Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): De Belgische dronewetgeving is nog piepjong. Ondertussen nemen de mogelijkheden van dronegebruik alsmaar toe. In juni 2017 werd beslist om een technische werkgroep op te richten om zich te buigen over het KB van 25 april 2016. Daarin zetelen niet alleen het Directoraat-generaal Luchtvaart, Belgocontrol en Defensie, maar ook specialisten uit de sector. Zij zullen zich buigen over onderwerpen zoals de automatisering van de verwerking van de aanvragen, de voorwaarden voor een toelating voor een vluchtuitvoering en het statuut van testpiloot en testterrein.

mouvement de grève. Ces déclarations annonçaient un taux de grève autour de 24 % pour le 29 juin et de 12 % pour le 30 juin. Toutefois, ces données sont susceptibles d'évoluer.

*(En néerlandais)* Les travailleurs qui avaient congé n'ont pas dû le retirer ni y renoncer. Personne ne devait changer de shift mais certains collaborateurs d'Infrabel l'ont fait volontairement. Le nombre de changements ne peut être calculé parce que ceux-ci ont lieu conformément aux normes réglementaires.

Pour des données plus précises concernant le nombre de participants à la SNCB et chez Infrabel, il faut attendre la concertation au niveau du groupe ferroviaire à propos de la ligne Bruxelles-Namur.

*(En français)* Le trafic a été impacté par un important vol de câbles et par une personne sur les voies près de Buda.

Aujourd'hui, la plupart des trains IC roulent. L'offre de trains annoncée est présente. La solution que j'avais proposée à notre commission montre son utilité et on peut annoncer l'offre de train vingt-quatre heures à l'avance. Le droit de grève est respecté, le droit de se déplacer aussi.

*L'incident est clos.*

Le **président**: Les questions jointes n<sup>os</sup> 26432 et 26442 de Mme Lahaye-Battheu et Mme Dumery sont retirées.

**10** **Question de Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la législation belge sur les drones" (n° 26433)**

**10.01** **Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): La législation belge sur les drones est particulièrement récente. Entre-temps, les possibilités offertes par l'utilisation des drones augmentent sans cesse. Il a été décidé en juin 2017 de créer un groupe de travail technique chargé de se pencher sur l'arrêté royal du 25 avril 2016. La Direction générale du Transport aérien, Belgocontrol et la Défense font partie de ce groupe de travail, ainsi que des experts du secteur. Ils examineront différentes questions, comme l'automatisation du traitement des demandes, les conditions à remplir pour obtenir une permission de vol ou encore le statut du pilote d'essai et du site d'essai.

Wat is de stand van zaken van deze werkgroep?

**10.02** Minister **François Bellot** (*Nederlands*): De werkgroep kwam samen in juni, november en december 2017 en in januari 2018. De werkzaamheden werden doorkruist door de opmaak van een Europees regelgevend kader over drones. Mijn administratie heeft zich daarop toegespitst evenals op de gevolgen voor het Belgisch regelgevend kader. Als de Europese regelgeving ingevoerd is, zal mijn administratie, na advies van de werkgroep, nagaan hoe het KB moet worden aangepast.

*Het incident is gesloten.*

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

- de heer **Stefaan Van Hecke** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de Blue-bikecijfers" (nr. 26482)
- de heer **Jef Van den Bergh** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de Blue-bikes" (nr. 26570)

**11.01** **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen): In zijn antwoord op mijn vraag van 19 juni 2018 waarom de NMBS weigert meer plaatsen voor Blue-bike ter beschikking te stellen, heeft de minister fout geïnterpreteerde cijfers gegeven. De NMBS-cijfers waarbij slechts 30% van de Blue-bikegebruikers treinreizigers zouden zijn, kloppen niet. Op de site van het BiTiBi-project staat heel duidelijk dat het om 93% gaat. Die 30% slaat uitsluitend op de modal shift: het aantal mensen dat overgestapt is op de trein dankzij Blue-bike.

Erkent de minister dat de NMBS haar beleid heeft gebaseerd op verkeerd geïnterpreteerde cijfers? Wat zal de minister doen opdat de NMBS voortaan voldoende plaatsen ter beschikking stelt voor Blue-bike? Hoe verwacht de minister het bedrijf achter Blue-bike te kunnen verkopen als er niet meer plaatsen komen?

**11.02** **Jef Van den Bergh** (CD&V): Vorige week zou er een akkoord zijn gesloten met een dochter van De Lijn over de overname van de NMBS-aandelen in Blue-bike. Net daarvoor verzond de VVSG nog een open brief waarin zij zich zorgen maken over Blue-bike en de NMBS verwijt dit bedrijf niet alle kansen te geven.

Où en est ce groupe de travail?

**10.02** **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): Le groupe de travail s'est réuni en juin, novembre et décembre 2017, ainsi qu'en janvier 2018. Les travaux ont été contrecarrés par l'établissement d'un cadre réglementaire européen sur les drones. Mon administration s'est concentrée sur cet aspect ainsi que sur les conséquences pour le cadre réglementaire belge. Dès que la réglementation européenne aura été instaurée, mon administration examinera, après avis du groupe de travail, dans quelle mesure il convient d'adapter l'arrêté royal.

*L'incident est clos.*

**11** **Questions jointes de**

- M. **Stefaan Van Hecke** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les statistiques de Blue-bike" (n° 26482)
- M. **Jef Van den Bergh** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les Blue-bike" (n° 26570)

**11.01** **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen): Dans sa réponse à ma question du 19 juin 2018, le ministre a communiqué des chiffres fautivement interprétés pour justifier le refus de la SNCB d'installer davantage de points Blue-bike. Les statistiques de la SNCB, selon lesquelles à peine 30 % des utilisateurs de Blue-bike seraient des voyageurs ferroviaires, sont erronées. Le site internet du projet BiTiBi mentionne clairement le chiffre de 93 %. Les 30 % ne concernent que le glissement vers un autre mode de transport et représentent le nombre de personnes qui, grâce à l'option Blue-bike, voyagent désormais en train.

Le ministre admet-il que la SNCB a défini sa politique sur la base d'une interprétation erronée des chiffres? Quelles démarches entreprendra-t-il pour que la SNCB propose désormais un nombre suffisant d'emplacements pour les points Blue-bike? Comment, si davantage de points Blue-bike ne sont pas créés, le ministre espère-t-il pouvoir vendre l'entreprise qui organise ce service?

**11.02** **Jef Van den Bergh** (CD&V): Un accord sur le rachat, par une filiale de la société De Lijn, des actions détenues par la SNCB dans Blue-bike aurait été conclu la semaine dernière. Juste avant, la VVSG avait, dans une lettre ouverte, exprimé ses inquiétudes sur l'avenir de Blue-bike et reproché à la SNCB de ne pas donner toutes ses chances à l'entreprise.

Naast de foutieve bewering dat slechts 30% van de gebruikers een treinreiziger is, beweert de NMBS ook dat de Blue-bikes voor extra fietsparkeerdruk zorgen. Dat klopt evenmin. Hoe meer deelfietsen er worden gebruikt, hoe minder parkeerplaatsen bezet blijven. Ook al de NMBS geen aandeelhouder meer zal zijn van Blue-bike, moet het bedrijf voldoende medewerking tonen voor deelfietsprojecten.

Wat is de stand van zaken inzake de verkoop? Hoe reageren de minister en de NMBS op de open brief van de VVSG? Kan het foute cijfer van 30% duidelijk worden rechtgezet? Hoe zal de NMBS zich in de toekomst opstellen tegenover Blue-bike?

**11.03** Minister **François Bellot** (*Nederlands*): Volgens de cijfers van de NMBS neemt 30% van de Blue-bikeklanten de trein als er een Blue-bike beschikbaar is in het station van aankomst. Ook zijn 30% van de Blue-bikeklanten nieuwe treinreizigers, een cijfer dat wordt bevestigd door het onderzoek van BiTiBi.eu.

De aanwezigheid van Blue-bike rond de stations wordt opgenomen in een samenwerkingsovereenkomst bij de verkoop van de aandelen. De NMBS zoekt steeds een evenwicht tussen ruimte voor diensten als Blue-bike, waarvan de klanten niet altijd treinreizigers zijn, en fietsparkeerplaatsen voor treinreizigers. Dagelijkse reizigers hebben doorgaans een eigen fiets. Blue-bike is met een kostprijs van 3,15 euro per dag meer gericht op occasionele reizigers. De NMBS wil het aantal fietsenstallingen in de komende jaren fors uitbreiden en daarbij zal ook rekening worden gehouden met Blue-bike.

Er is een verkoopsakkoord. Tegen september zullen de administratieve stappen voor de verkoop van de Blue-bikeaandelen aan De Lijn rond zijn.

**11.04** **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen): Een goed werkend Blue-bikesysteem is erg belangrijk om nieuwe klanten aan te trekken. Ik hoop dat Blue-bike, binnen een nieuwe structuur en met een nieuwe eigenaar, de kans krijgt om verder te groeien.

**11.05** **Jef Van den Bergh** (CD&V): Volgende vrijdag wordt in mijn gemeente ondertussen het 55<sup>ste</sup> Blue-bikestation geopend. Wij hebben daarin

Outre l'affirmation erronée selon laquelle 30 % seulement des utilisateurs seraient des usagers du train, la SNCB prétend aussi que les Blue-bike aggravent les difficultés de stationnement des vélos. C'est tout aussi faux. Plus les vélos partagés seront utilisés, moins les emplacements de stationnement resteront occupés. La SNCB, même quand elle ne sera plus actionnaire de Blue-bike, devra se montrer suffisamment coopérative par rapport aux projets de vélos partagés.

Où en est-on par rapport à la vente? Comment le ministre et la SNCB réagissent-ils à la lettre ouverte de la VVSG? Est-il possible de rectifier formellement le chiffre erroné de 30 %? Quelle sera la position de la SNCB par rapport à Blue-bike, à l'avenir?

**11.03** **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): Il ressort des chiffres de la SNCB que 30 % des clients de Blue-bike prennent le train si leur gare d'arrivée est équipée d'un dispositif Blue-bike. De plus, 30 % des clients de Blue-bike sont de nouveaux clients pour la SNCB, un pourcentage confirmé par l'enquête menée par BiTiBi.eu.

La présence de Blue-bike à proximité des gares sera mentionnée dans un accord de coopération dans le cadre de la vente des parts. La SNCB cherche toujours à assurer un équilibre entre l'espace consacré aux services tels que Blue-bike, dont les clients ne sont pas toujours des usagers du train, et les emplacements pour vélos réservés aux voyageurs. Les voyageurs quotidiens possèdent généralement leur propre vélo. Avec son coût de 3,15 euros par jour, la formule Blue-bike cible plutôt les voyageurs occasionnels. La SNCB a l'intention d'augmenter considérablement le nombre d'emplacements pour vélos au cours des prochaines années. Dans ce cadre, il sera également tenu compte de Blue-bike.

Un accord de vente a été conclu. D'ici à septembre, les démarches administratives en vue de la vente des parts de Blue-bike à la société De Lijn seront terminées.

**11.04** **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen): Pour attirer de nouveaux clients, il est très important que Blue-bike fonctionne efficacement. J'espère qu'une nouvelle structure et un nouveau propriétaire donneront à l'entreprise la possibilité de poursuivre son essor.

**11.05** **Jef Van den Bergh** (CD&V): Vendredi prochain, le 55<sup>ème</sup> point Blue-bike sera inauguré dans ma commune. Nous avons massivement

fors geïnvesteerd. Ik ben blij dat de onzekerheid over de verkoop nu voorbij is en ik hoop dat de NMBS in de toekomst wél voldoende ruimte ter beschikking zal stellen.

*Het incident is gesloten.*

**12** Vraag van mevrouw Nawal Ben Hamou aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het gebruik van de identiteitskaart als drager voor gedigitaliseerde autopapieren" (nr. 26376)

**12.01** Nawal Ben Hamou (PS): De automobilisten moeten in het bezit zijn van tal van autopapieren (kentekenbewijs, groene kaart, bewijs van technisch keuring, gelijkvormigheidsattest, enz.), die vaak het doelwit van diefstallen zijn.

Heeft u al overwogen die documenten te digitaliseren en ze, waarom niet, op een beveiligd medium zoals de digitale identiteitskaart te laten opslaan?

**12.02** Minister François Bellot (*Frans*): Sinds de zesde staatshervorming zijn de Gewesten voor de gelijkvormigheidsattesten en de keuringsbewijzen bevoegd. Hetzelfde geldt voor de groene kaart, waarvoor mijn collega van Economie bevoegd was.

Sinds 1 september 2013 bestaat het inschrijvingsbewijs uit twee delen. Zo is het moeilijker om fraude te plegen.

De gegevens van de houder van het kentekenbewijs en de technische gegevens van het voertuig worden opgeslagen in de MOBIVIS-toepassing van de Directie Inschrijving Voertuigen (DIV). Als het papieren kentekenbewijs wordt gestolen, heeft men nog steeds een digitale versie. De informatie wordt op het Europese niveau aan het EUCARIS-systeem doorgestuurd.

Het blijkt niet mogelijk dat document op de identiteitskaart op te slaan. Richtlijn 1999/37/EG van de Raad stipuleert dat het kentekenbewijs met de technische gegevens bij een doorverkoop aan het voertuig verbonden moet blijven, en niet aan de persoon. Dat zou ook betekenen dat de eigenaar van het voertuig vaker zijn identiteitskaart zou moeten laten veranderen ...

EUCARIS verhindert dat een ander voertuig met dat bewijs wordt ingeschreven, aangezien het overal in Europa al als gestolen geseind zal staan.

investi dans ce système. Je suis ravi que les incertitudes relatives à la vente de l'entreprise aient été dissipées et j'espère qu'à l'avenir, la SNCB mettra réellement des espaces suffisants à sa disposition.

*L'incident est clos.*

**12** Question de Mme Nawal Ben Hamou au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'utilisation de la carte d'identité comme support des documents de bord" (n° 26376)

**12.01** Nawal Ben Hamou (PS): Les automobilistes doivent être détenteurs de nombreux documents de bord (certificat d'immatriculation, carte verte, avis du contrôle technique, certificat de conformité, etc.), qui sont souvent la cible des voleurs.

Avez-vous déjà envisagé la numérisation de ces documents? Avec, pourquoi pas, leur stockage sur un support sécurisé comme la carte d'identité numérique?

**12.02** François Bellot, ministre (*en français*): Pour les certificats de conformité et de contrôle technique, c'est de la compétence des Régions depuis la 6<sup>e</sup> réforme de l'État, et idem pour la carte verte – du ressort du SPF Économie.

Depuis le 1<sup>er</sup> septembre 2013, le certificat d'immatriculation est en deux parties. Ainsi, les pratiques frauduleuses sont plus difficiles.

Les données du titulaire et techniques du véhicule sont sauvegardées dans une application de la DIV: MOBIVIS. En cas de vol du certificat-papier, il reste une version numérisée. Au niveau européen, le système relié est EUCARIS.

Le stockage de ce document sur la carte d'identité ne paraît pas réalisable. La directive 1999/37 du Conseil de l'Europe prévoit que ce dernier accompagne le véhicule lors de sa revente et non la personne. Cela impliquerait un changement plus fréquent de la carte d'identité du titulaire du véhicule...

EUCARIS empêche l'immatriculation d'un autre véhicule avec ce certificat, puisqu'il sera déjà signalé volé, partout en Europe.

Ten slotte sluit ik niet uit dat mijn administratie zal nadenken over de digitalisering van het bewijs, maar dat moet met al haar Europese partners gebeuren.

*Het incident is gesloten.*

**13 Vraag van mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de infrastructuurvergoeding" (nr. 26553)**

**13.01 Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): In zijn beleidsnota beloofde de minister om tegen eind 2018 werk te maken van een herziening van de vergoeding voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur. Dit zou gebeuren volgens volgende voorwaarden: een evenwichtige evolutie van het nationale treinaanbod; geen benadeling van het regionale en voorstedelijke aanbod noch ontmoediging van het goederenvervoer per spoor; juridische duidelijkheid over de extra retributies, te verantwoorden volgens de vraag naar en de beschikbaarheid van de rijpaden; opname van de prestaties in het station.

Wat is vandaag de stand van zaken van deze herziening? Blijft de vooropgestelde timing haalbaar?

**13.02 Minister François Bellot** (*Nederlands*): De raad van bestuur van Infrabel heeft zich akkoord verklaard met de ter zake gevolgde aanpak. Het ontwerp van KB wordt binnenkort voorgelegd aan de regering, nadat het eerst voor advies naar onder meer de gewestregeringen en de Raad van State is verzonden. De vooropgestelde timing blijft wel degelijk haalbaar.

*Het incident is gesloten.*

**14 Vraag van mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de kennis van de regels rond prioritaire voertuigen" (nr. 26568)**

**14.01 Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): Prioritaire voertuigen moeten vaak uitrukken in noodsituaties waarbij elke seconde telt. Uit een enquête van Vias blijkt echter dat een kwart van de bestuurders niet exact weet hoe daarop te reageren, vooral niet op autosnelwegen. Slechts een Belg op vijf weet exact wat de rechten en plichten zijn van een prioritaair voertuig bij een dringende interventie.

Enfin, je n'exclus pas que mon administration réfléchisse à une digitalisation du certificat, mais avec tous ses partenaires européens.

*L'incident est clos.*

**13 Question de Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la redevance d'infrastructure ferroviaire" (n° 26553)**

**13.01 Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): Dans sa note de politique générale, le ministre s'était engagé à s'atteler pour la fin 2018 à une révision de la redevance pour l'utilisation des infrastructures ferroviaires. Cette opération serait soumise aux conditions suivantes: une évolution équilibrée de l'offre ferroviaire nationale; le soin de ne pas porter préjudice à l'offre régionale et suburbaine; le soin de ne pas décourager le transport des marchandises par voie ferrée; la clarté juridique en ce qui concerne les redevances supplémentaires, qu'il conviendra de justifier sur la base de la demande et de la disponibilité des sillons et, enfin, l'inclusion des prestations effectuées dans la gare.

Où en est aujourd'hui cette révision? L'échéance prévue pourra-t-elle être respectée?

**13.02 François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): Le conseil d'administration d'Infrabel a marqué son accord sur la méthode appliquée en la matière. Le projet d'arrêté royal sera prochainement soumis au gouvernement, après avoir été préalablement transmis pour avis notamment aux exécutifs régionaux et au Conseil d'État. Le calendrier fixé devrait effectivement pouvoir être respecté.

*L'incident est clos.*

**14 Question de Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la connaissance des règles relatives aux véhicules prioritaires" (n° 26568)**

**14.01 Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): Les véhicules prioritaires sont souvent appelés à intervenir dans des situations d'urgence où chaque seconde compte. Il ressort toutefois d'une enquête de l'institut Vias qu'un quart des conducteurs ignore comment réagir précisément dans ce genre de situation, principalement sur les autoroutes. À peine un Belge sur cinq connaît parfaitement les droits et les obligations d'un véhicule prioritaire en cas

d'intervention urgente.

Wat vindt de minister van die resultaten? Is er geen nood aan een sensibiliseringscampagne?

Que pense le ministre des résultats de l'enquête précitée? Ne s'indique-t-il pas d'organiser une campagne de sensibilisation sur ce thème?

**14.02** Minister **François Bellot** (*Nederlands*): Alle bestuurders beseffen dat ze bij het horen van de sirene van een prioritair voertuig meteen aan de kant moeten gaan, voorrang verlenen en zonodig stoppen. Het is hen echter minder duidelijk wat ze moeten doen om daarbij de weg vrij te maken. Op 5 juli werd een persconferentie gehouden om de resultaten voor te stellen van de betrokken Vias-enquête. Daarbij werd er herinnerd aan de verkeersregels en kregen de automobilisten praktisch advies. De verkeersregels zijn daarnaast verspreid via sociale netwerken.

**14.02** **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): Tous les conducteurs savent qu'ils doivent immédiatement se ranger sur le côté, céder la priorité et, si nécessaire, s'arrêter, lorsqu'ils entendent la sirène d'un véhicule prioritaire. Ce qu'ils doivent faire pour libérer la voie leur apparaît néanmoins moins clairement. Une conférence de presse a été organisée le 5 juillet afin de présenter les conclusions de l'enquête de l'institut Vias. Les règles de la circulation ont été rappelées à cette occasion et les automobilistes ont reçu des conseils pratiques. Les règles de la circulation sont, de plus, diffusées par le biais des réseaux sociaux.

Promotiecampagnes inzake verkeerszaken zijn een regionale bevoegdheid.

Les campagnes de promotion en matière de circulation relèvent des compétences régionales.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 15.43 uur.*

*La réunion publique de commission est levée à 15 h 43.*