

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 31 JANUARI 2018

Namiddag

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

du

MERCREDI 31 JANVIER 2018

Après-midi

La réunion publique de commission est ouverte à 14.53 heures et présidée par Mme Karine Lalieux.
De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.53 uur en voorgezeten door mevrouw Karine Lalieux.

01 Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de gevolgen van de fusie van Overpelt en Neerpelt voor de NMBS-stopplaatsen" (nr. 22425)

01 Question de M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les conséquences de la fusion des communes d'Overpelt et Neerpelt pour les points d'arrêt de la SNCB" (n° 22425)

01.01 **Wouter Raskin** (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, in 2019 fuseren de Limburgse gemeenten Overpelt en Neerpelt tot de nieuwe fusiegemeente Pelt. Veel inwoners vragen zich af welke gevolgen dit zal hebben voor de twee NMBS-stations. Deze bevinden zich amper een kilometer van elkaar. Het station van Neerpelt is het grootste en werd enkele jaren geleden volledig vernieuwd. Dat een stad of gemeente over meerdere stations beschikt, is niet uniek, toch is dit veeleer ongewoon voor kleinere gemeenten. Daarom rijst de vraag of een van beide stations op termijn zal verdwijnen.

Bij wie ligt de beslissing om de stopplaatsen al dan niet af te schaffen? Welke criteria worden hierbij gehanteerd? Wordt er bij onze spoorbedrijven overwogen om een van de stopplaatsen van de nieuwe fusiegemeente Pelt af te schaffen? Zo ja, welke? Bestaan er al concrete plannen? Zo ja, kunt u deze toelichten, bijvoorbeeld op het vlak van timing? Zal het lokaal bestuur vooraf worden geconsulteerd over een eventuele afschaffing van een van de stopplaatsen?

01.02 Minister **François Bellot**: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Raskin, de NMBS kan mij op basis van een sociaal-economische en maatschappelijke studie, die rekening houdt met het huidige en potentiële treingebruik, een voorstel doen om stopplaatsen te laten fusioneren.

In elk geval is een sluiting van een van de stopplaatsen momenteel niet aan de orde.

01.03 **Wouter Raskin** (N-VA): Mijnheer de minister, dat is duidelijk, waarvoor dank.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

02 Question de Mme Isabelle Galant au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les services de transport à caractère occasionnel" (n° 22554)

02 Vraag van mevrouw Isabelle Galant aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de occasionele vervoersdiensten" (nr. 22554)

02.01 **Isabelle Galant** (MR): Monsieur le ministre, les Régions et le fédéral se partagent les services liés aux transports de personnes par autobus. Ainsi, les services dits réguliers – TEC – et réguliers spécialisés –

ramassage scolaire, entre autres – font partie des compétences régionales. Les services dits occasionnels, quant à eux, participent des compétences fédérales. Ces derniers sont qualifiés d'occasionnels dans la mesure où ils ne répondent pas aux critères de premiers services. Ils se caractérisent par une absence de fréquence déterminée et répondent à des fins non lucratives et non commerciales.

Une commune disposant de plusieurs bus communaux ne peut cependant pas disposer de ce service pour deux raisons: Tout d'abord, ce type d'usage est réservé aux transporteurs professionnels et ensuite, cela favoriserait une certaine concurrence déloyale, interdite par la réglementation européenne concernée. L'unique exception pour une commune de disposer d'un tel service est que celle-ci prouve qu'un lien réel et permanent avec les personnes transportées existe.

Cela se limite donc aux employés de la commune concernée. Dès lors, comme cela a été le cas dans la commune d'Écaussinnes, un bus communal a écopé d'une lourde amende, parce qu'il transportait des élèves lors d'une excursion culturelle hors d'un contexte pédagogique régulier.

Monsieur le ministre, ne pensez-vous pas, en l'occurrence, que l'utilisation des bus communaux pour des services occasionnels au seul profit des employés communaux soit trop restrictive surtout lorsqu'il s'agit de pouvoirs locaux qui ne peuvent pas se permettre de s'acquitter de coûts supplémentaires pour de tels services? Avez-vous eu récemment des contacts avec l'Union des Villes et Communes de Wallonie (UCVW) au sujet de cette problématique? Dans l'affirmative, quels sont les principaux points d'accord et de désaccord? Vous a-t-elle proposé des recommandations afin de mieux adapter la législation actuelle aux réalités communales? Quelles sont-elles? Le cas de la commune d'Écaussinnes est-il le seul cas d'infraction qui ait été sanctionné? Pouvez-vous établir le nombre d'infractions commises en la matière ayant été sanctionnées d'une amende depuis le début de la législature?

02.02 François Bellot, ministre: Chère collègue, dans le transport occasionnel, il y a lieu de distinguer le transport pour compte de tiers du transport pour compte propre. Par ce dernier, on entend le transport non commercial et non lucratif, avec ses propres véhicules et personnel et qui ne constitue qu'une activité accessoire pour le transporteur.

Pour le transport national, le législateur a jugé nécessaire de limiter les applications du transport pour compte propre, afin d'éviter la concurrence déloyale avec le secteur professionnel qui est strictement réglementé. C'est pourquoi l'article 5 de la loi du 13 juillet 2013 relative au transport de voyageurs par route dispose que le transport national n'est autorisé que lorsqu'il consiste principalement au transport de personnes ayant un lien réel et permanent avec le transporteur.

La portée de cette limitation est expliquée dans l'exposé des motifs de la loi sous forme d'exemples: premièrement, le transport de personnes qui exercent une fonction dans l'entreprise; deuxièmement, le transport d'enfants, d'élèves, étudiants, malades, handicapés ou personnes âgées par l'institution responsable pour les surveiller.

Troisièmement, le transport de personnes par une association dont elles sont membres, pour autant que le transport de ses membres ne soit pas le but principal de cette association; quatrièmement, le transport effectué par des particuliers au sein du cercle familial.

Ces exemples indiquent que le lien entre les voyageurs et le transporteur doit être étroit et direct. Donc, le simple fait d'être habitant de la commune ne suffit pas pour faire appel au bus communal.

Toutefois, contrairement à votre perception, le transport d'employés communaux par le bus communal n'est pas le seul cas de figure qui est autorisé. Ainsi, on peut considérer que le lien requis par la loi existe également entre la commune et les élèves affiliés au réseau d'enseignement communal. Le bus communal pourrait donc être utilisé pour effectuer des voyages scolaires dans le cas de l'enseignement communal.

L'Union des Villes et Communes de Wallonie ne m'a pas contacté concernant cette problématique, mais j'apprends par votre question qu'il existe une certaine confusion quant à la limitation imposée, envisageant un bon équilibre au marché de transport de personnes. Je ne dispose pas de données statistiques concernant le nombre d'infractions constatées dans le cas du transport occasionnel effectué par des bus communaux. Selon mes informations, il s'agirait de quelques cas isolés par an.

02.03 Isabelle Galant (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie, mais je pense qu'il y a une certaine

confusion au sein de quelques communes.

En tout cas, l'amende reçue par la commune d'Écaussinnes a fait réfléchir autour de nous. Il faudrait peut-être sensibiliser l'Union des Villes et Communes de Wallonie à ce sujet.

*L'incident est clos.
Het incident is gesloten.*

03 Question de Mme Isabelle Galant au vice-premier ministre et ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé de la Régie des Bâtiments, sur "le secteur de dépannage des automobiles" (n° 22594)

03 Vraag van mevrouw Isabelle Galant aan de vice-eersteminister en minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met de Regie der Gebouwen, over "de sector van de pechdiensten" (nr. 22594)

03.01 **Isabelle Galant** (MR): Madame la présidente, monsieur le ministre, le secteur du dépannage a connu de nombreuses évolutions fondamentales dans notre pays. Le métier s'est complexifié et il est de plus en plus reconnu comme d'intérêt public. La mission d'assistance de ce secteur s'est accrue en même temps que la qualité des services prodigués par la profession à l'égard des clients (cahier des charges strict sur le matériel, multilinguisme, véhicule de remplacement, conditions de travail des employés, encadrement des tarifs d'intervention etc.).

Cependant, cette qualité de service est un impératif des assurances. Le secteur du dépannage, nécessaire en cas d'accident ou de panne, n'est plus contacté que par les assurances. Ces dernières disposent d'une application smartphone et, le cas échéant, les dépanneurs reçoivent une notification via celle-ci. Ils n'ont plus qu'à signaler s'ils sont à proximité du lieu pour intervenir et peuvent être suivis en temps réel par les clients. Aussi, le secteur du dépannage se voit confier de plus en plus de missions et de responsabilités. C'est désormais le dépanneur qui devra assurer le balisage de sécurité, le nettoyage des lieux et l'évacuation des déchets sur les autoroutes et les routes nationales.

Au vu de cet accroissement des missions et responsabilités à l'égard des dépanneurs, ceux-ci demandent à être reconnus comme quatrième service d'urgence, de recevoir priorité sur la route au même titre que la police, les pompiers et les ambulances. Ils souhaiteraient aussi disposer de gyrophares bleus pour leurs véhicules.

Que pensez-vous de ces demandes? Sont-elles légitimes? Les avez-vous déjà analysées et estimez-vous qu'il faille les octroyer pour faciliter les interventions d'urgence? À titre de comparaison, celles-ci existent déjà aux Pays-Bas ou au Royaume-Uni.

De même, pour aider à la professionnalisation du secteur, croyez-vous que l'uniformisation des véhicules de dépannage – gyrophares, peintures, etc. –, ainsi que leur équipement sont à poursuivre? Votre administration constate-t-elle une nette amélioration des services de dépannage au cours de la législature? Combien de services de ce type existe-t-il en Belgique? Comment ont-ils évolué depuis 2014? Comment sont-ils répartis entre les Régions? Comment analysez-vous ce nombre? Est-il suffisant au regard du nombre d'accidents?

03.02 **François Bellot**, ministre: Chère collègue, les véhicules de dépannage ne sont pas assimilés aux catégories pouvant bénéficier d'office d'une signalisation prioritaire, celle-ci devant rester très exceptionnelle. Cependant, les dépanneuses sont déjà munies de feux oranges ou jaunes clignotants et placés de manière à être visibles dans toutes les directions. De plus, le Code de la route prévoit, pour les dépanneuses, une dérogation à l'interdiction de circuler sur la bande d'arrêt d'urgence afin de se rendre sur le lieu d'un incident s'étant produit le long de la route pour automobiles ou de l'autoroute, lorsque la circulation est fortement ralentie ou arrêtée, à l'instar de ce qui est prévu pour les véhicules prioritaires qui accomplissent une mission urgente. Des mesures spécifiques existent donc déjà pour les véhicules de dépannage.

Pour le surplus, et sans doute compte tenu des motivations de votre question, je vous renvoie à la réponse qui sera apportée par mon collègue Jan Jambon, vice-premier ministre et ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, département qui gère le balisage des dépannages lorsque c'est nécessaire.

*L'incident est clos.
Het incident is gesloten.*

04 Question de M. Olivier Maingain au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les conséquences dommageables de l'absence de cadres linguistiques à Belgocontrol" (n° 22668)

04 Vraag van de heer Olivier Maingain aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de nadelige gevolgen van het ontbreken van taalkaders bij Belgocontrol" (nr. 22668)

04.01 **Olivier Maingain** (DéFI): Madame la présidente, monsieur le ministre, je reviens sur ce dossier des cadres linguistiques à Belgocontrol pour lequel ma collègue Véronique Caprasse vous a déjà interrogé précédemment. Vous connaissez bien entendu l'obligation légale. La Commission permanente de contrôle linguistique a régulièrement épinglé cette entreprise publique dans son rapport annuel en raison de l'absence de cadre linguistique, ce qui constitue une violation de la loi sur l'emploi des langues en matière administrative et a des conséquences pour le personnel. En effet, l'absence de cadre linguistique empêche toute promotion légale et, plus généralement, toute décision de leur procurer des avantages dès lors que Belgocontrol ne peut adopter aucune décision définitive en matière de personnel.

De différentes sources, il me revient qu'il existe un important déficit d'agents francophones, et plus particulièrement de contrôleurs aériens, et que les aéroports régionaux de Charleroi et de Liège sont d'ailleurs en sous-effectifs. Ceci m'a d'ailleurs été confirmé encore récemment lors d'une visite à l'aéroport de Charleroi. Tel n'est toutefois pas le cas pour d'autres aéroports régionaux.

J'ai eu connaissance à ce sujet de l'existence de mesures réglementaires prises en 2016 en interne au sein de l'entreprise publique permettant d'affecter des contrôleurs aériens d'un certain rôle linguistique dans une unité et dans une région dont la langue ne correspond pas à celle de leur appartenance linguistique.

Étant donné que lesdites mesures ont été attaquées devant le Conseil d'État, je ne commenterai pas plus avant mais vous conviendrez que ces mesures, contraires aux lois sur l'emploi des langues en matière administrative, ont créé un déséquilibre entre les rôles linguistiques. Il en résulte, chez les contrôleurs aériens francophones, un sentiment de discrimination, tout en admettant que la fonction de contrôleur soit soumise à des exigences tant au niveau du recrutement qu'en tant qu'aspirant à la formation.

Certes, ces sous-effectifs ne permettent pas aux agents de prétendre suivre une formation de contrôleur aérien, à laquelle ils ont droit. Il conviendrait à tout le moins de remédier à cette situation.

On annonce qu'une formation de contrôleur aérien qui se déroule en anglais et dure deux à trois ans, serait prochainement partiellement organisée à Bruxelles, alors qu'elle était précédemment organisée à Malmö, en Suède.

Dès lors, monsieur le ministre, pourriez-vous me faire savoir si des directives ont été communiquées par vos services afin que Belgocontrol se conforme enfin à son obligation de disposer de cadres linguistiques?

Dans le cas contraire, quelles mesures allez-vous prendre afin d'assurer un équilibre entre contrôleurs aériens francophones, d'une part, et néerlandophones, d'autre part, tant au sein de l'aéroport de Bruxelles National que des aéroports régionaux, en permettant prioritairement aux agents d'être affectés dans une région correspondant à leur rôle linguistique?

Confirmez-vous qu'une formation de contrôleur aérien sera prochainement organisée à Bruxelles selon les conditions que j'ai rappelées?

04.02 **François Bellot**, ministre: Cher collègue, il apparaît en effet que Belgocontrol n'a jamais disposé d'un cadre linguistique en son sein. J'ai, en fin d'année 2016, interpellé Belgocontrol et la Commission permanente de contrôle linguistique sur l'absence de cadre linguistique et ses raisons. Mon cabinet a ensuite rencontré la Commission et Belgocontrol sur le sujet. Sur la base de l'article 48 des lois du 18 juillet 1966 sur l'emploi des langues en matière administrative, qui prévoit la possibilité de mesures particulières en vue de régler l'application des lois linguistiques au sein de Belgocontrol, en tenant compte des conditions d'exploitation qui lui sont propres, des discussions sont en cours entre Belgocontrol et la Commission susdite, afin de doter Belgocontrol d'un cadre linguistique.

Il existe cependant des nuances importantes entre les informations reçues lors de la réunion avec la

Commission et la mention de Belgocontrol dans le rapport annuel de ladite Commission. J'ai donc demandé des explications à la Commission quant à ces nuances et aux raisons de celles-ci. Ma volonté est de trouver un juste équilibre entre les missions spécifiques de Belgocontrol, au vu de l'utilisation de l'anglais dans ce domaine. En effet, la langue de travail des contrôleurs et de tout le personnel opérationnel est l'anglais. Bien entendu, je reconnais la nécessité de se conformer au cadre légal; j'ai bien l'intention de faire respecter celui-ci.

Belgocontrol vient de signer un partenariat avec un acteur international de référence dans la formation des contrôleurs aériens, la société suédoise Entry Point North. Ce partenariat a pour objectif de créer une filiale commune en vue d'organiser des formations à Bruxelles. Celles-ci devraient débiter fin 2018.

J'ajoute que ce n'est pas faute de rechercher des candidats des deux rôles linguistiques. Une bonne maîtrise de la langue anglaise est nécessaire pour satisfaire aux tests. Malheureusement, sur 1 000 candidats, 28 ont été retenus, avec un déséquilibre du côté francophone.

J'insiste auprès des francophones qui voudraient passer l'examen, alors qu'ils disposent de toutes les autres compétences pour ce faire, de continuer à approfondir leur connaissance de l'anglais.

Comme vous l'avez indiqué, l'année dernière, devant l'absence, pour raison de maladie, de contrôleurs dans les aéroports de Liège et de Charleroi, on a dû déplacer temporairement certains de leurs collègues. Cela n'a satisfait ni les contrôleurs hôtes, ni ceux qui ont dû changer d'aéroport.

En d'autres termes, le problème est bien réel. Pendant deux ou trois ans, on n'en a pas recruté. À présent, on constate un effet de rattrapage. Un recrutement est désormais organisé. Pour éviter que des élèves contrôleurs ne démissionnent après deux mois au motif qu'ils doivent se déplacer en Suède - comme cela fut le cas -, on a décidé de fonder une filiale avec cet organisme de formation, qui travaille déjà en partenariat avec l'Irlande. De la sorte, ces jeunes - qui sont souvent au début de leur vie professionnelle et familiale - bénéficieront de toutes les conditions requises pour qu'ils ne démissionnent pas parce que leur lieu de formation serait situé trop loin.

Nous voulons donc inciter les uns et les autres à apprendre non seulement la deuxième langue nationale, mais aussi l'anglais - qui est la langue véhiculaire dans le secteur aérien.

La **présidente**: Avant de donner la parole à M. Maingain pour sa réplique, je vais demander à M. le ministre de respecter, lui aussi, le Règlement. Plus de 63 questions sont inscrites à l'agenda. Le président de la Chambre nous a demandé de respecter les règles en vigueur pour les questions orales.

04.03 Olivier Maingain (DéFI): Monsieur le ministre, je vous remercie de ces premières précisions.

J'aimerais bien que l'on fasse le point. L'élaboration des cadres linguistiques est indépendante du recrutement et, peut-être aussi aujourd'hui, du nombre de candidats francophones satisfaisant aux épreuves d'aptitude linguistique, particulièrement, dans la connaissance de l'anglais.

Donc, certains d'entre eux sont en fonction, mais ne peuvent pas être promus ni poursuivre leur carrière. C'est vrai, en principe, dans les deux rôles linguistiques. Dès lors, il conviendrait de demander à Belgocontrol – vu le délai d'attente pour l'élaboration des cadres linguistiques – de diligenter les procédures requises. La méthodologie est bien connue; la Commission permanente de contrôle linguistique l'a rappelée dans les courriers adressés à cet organe. Par conséquent, nous pourrions espérer que cette question soit enfin réglée au cours de l'année.

Par ailleurs, il serait judicieux, en collaboration avec les ministres régionaux de la Formation professionnelle, de créer une filière en vue d'augmenter les chances de succès aux épreuves de sélection pour les candidats francophones. Des initiatives doivent certainement être prises par les autorités en charge de ce dossier. Nous y serons attentifs.

*L'incident est clos.
Het incident is gesloten.*

La **présidente**: Toutes les questions de M. Hedebouw ont été reprises par M. Van Hees.

05 Question de M. Raoul Hedebouw au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'étude relative aux alternatives à la jonction Nord-Midi à Bruxelles" (n° 22670)

05 Vraag van de heer Raoul Hedebouw aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de studie over de alternatieven voor de Brusselse Noord-Zuidas" (nr. 22670)

05.01 **Marco Van Hees** (PTB-GO!): Monsieur le ministre, le 3 octobre 2017, vous avez répondu à notre collègue Flahaux qu'une étude cofinancée par la Commission européenne et effectuée par Infrabel et la SNCB se penchait sur les alternatives à la jonction Nord-Midi à Bruxelles.

Cette jonction est un problème depuis des années pour le réseau ferroviaire belge et international. Vous aviez répondu au collègue Flahaux qu'il fallait attendre les résultats de cette étude avant de pouvoir introduire une demande de subvention européenne pour financer l'alternative à la jonction.

Notre pays se caractérise par la durée de ces grands dossiers, qui mènent parfois à l'immobilisme. Tout le monde en Belgique sait que cette jonction Nord-Midi freine l'expansion du trafic ferroviaire. Si on ne veut pas attendre encore des décennies, il serait utile d'avancer des propositions concrètes à plus court terme. Bruxelles a une position significative dans trois des neufs corridors que l'Europe veut réaliser avant 2030 pour le réseau transeuropéen de transport. Les subsides prévus pour ce projet atteignent 24 milliards d'euros.

Selon nos informations, le délai pour demander les subsides s'étend de 2014 à 2020. Ces fonds européens pourraient booster ce dossier important pour le fret mais aussi pour les voyageurs belges.

Monsieur le ministre, à quel stade en est cette étude? Dans quel délai en attendez-vous les résultats? Quelles sont les alternatives concrètes sur la table?

05.02 **François Bellot**, ministre: Monsieur Van Hees, puisque la question m'a été transmise en néerlandais, je vous répondrai en néerlandais.

Hierbij vindt u het antwoord dat ons door de onderneming werd bezorgd.

De eerste activiteit van de haalbaarheidsstudie met betrekking tot de inventaris van de reeds uitgevoerde studies en het verzamelen van de exploitatiebehoeften werd door Infrabel en de NMBS volgens de oorspronkelijke beschrijving afgewerkt. De identificatie van de verschillende oplossingsmogelijkheden, met inbegrip van het eventueel gebruik van nieuwe technologieën, zullen in de studie aan bod komen. Het is wenselijk dat de voorlopige resultaten van de studie ook door externe experts worden onderzocht.

Er werd in september aan de Europese Unie gevraagd aanvullende specifieke haalbaarheidstudies binnen het oorspronkelijke budget uit te voeren. Er kunnen thans nog geen eindresultaten in het vooruitzicht worden gesteld.

05.03 **Marco Van Hees** (PTB-GO!): Monsieur le ministre, vous confirmez un peu ce que je craignais. Vous nous renvoyez aux calendes grecques. On a l'impression que les choses vont encore durer longtemps et qu'on va rater la possibilité de s'inscrire dans le cadre européen que j'ai mentionné.

*L'incident est clos.
Het incident is gesloten.*

06 Questions jointes de

- M. Raoul Hedebouw au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la rénovation de deux gares liégeoises" (n° 22677)

- M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la rénovation de deux gares liégeoises" (n° 23339)

06 Samengevoegde vragen van

- de heer Raoul Hedebouw aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het renoveren van twee Luikse stations" (nr. 22677)

- de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het renoveren van twee Luikse stations" (nr. 23339)

06.01 Marco Van Hees (PTB-GO!): Monsieur le ministre, le plan pluriannuel d'investissement comporte des plans pour rénover les gares de Liège-Palais et Liège-Jonfosse. Ces rénovations iraient de pair avec un remplacement des noms, ces gares devenant respectivement "Liège-Saint-Lambert" et "Liège-Carré".

Moi qui fréquente de temps en temps la gare de Liège-Palais, je vous signale qu'en bas des escalators, un panneau indique qu'ils sont pour toujours hors-service.

Les rénovations couvrent également des améliorations pour l'accessibilité des personnes à mobilité réduite. Le projet d'une gare sous les voies de Liège-Palais, évoqué depuis des années, aurait été abandonné.

Pourquoi la SNCB a-t-elle opté pour de nouveaux noms? Ne sera-ce pas source de confusion? Le conseil communal a-t-il été consulté? Qu'est-il envisagé pour améliorer l'accessibilité de ces gares? Y aura-t-il une augmentation du nombre de parkings pour vélos? Quelles mesures seront-elles prises en faveur de l'intermodalité?

06.02 François Bellot, ministre: Cher collègue, la SNCB m'informe que le changement des noms a été proposé dans le cadre de l'étude "Angélique" et soumis aux *stakeholders*. Un dossier sera introduit auprès des organes de gestion de la SNCB afin d'approuver ce changement de nom. Une consultation aura préalablement lieu avec la Ville de Liège.

La SNCB propose de renommer la gare de Liège-Palais en Liège-Saint-Lambert et celle de Liège-Jonfosse en Liège-Carré. Concernant cette dernière, la SNCB souhaite mettre en avant cette gare pour mieux desservir l'hypercentre. "Le Carré" étant un lieu connu des non-Liégeois, cette dénomination permettra de mieux valoriser son offre. De plus, la SNCB précise qu'elle souhaite valoriser une solution alternative à la voiture pour les jeunes se rendant dans "le Carré". Ceci s'inscrit notamment aussi dans le cadre d'une stratégie de prévention.

En ce qui concerne l'accessibilité et l'intermodalité de Liège-Palais, il est non seulement prévu de relier directement les quais à l'esplanade du palais de justice via un escalier et un escalator, mais également de les relier, de l'autre côté, au parking SNCB, via un escalier et un ascenseur.

Le parking de la SNCB étant en relation directe avec la place du Cadran et les bus, cela permettra d'accentuer l'intermodalité. Les emplacements Cambio et PMR, ainsi que le *kiss and ride* du parking SNCB sont conservés et l'offre vélo sera fortement renforcée. Le projet prévoit également une rénovation des revêtements et des auvents des quais.

Pour Liège-Jonfosse, les travaux concernent le revêtement et l'éclairage des quais. En ce qui concerne les vélos, la SNCB a l'intention d'augmenter fortement le nombre de *bike and ride* au sein du réseau express régional liégeois. La SNCB rappelle en outre que les villes et communes peuvent également faire la demande de boxes sécurisés auprès de la Société régionale wallonne du Transport (SRWT), qui finance l'investissement à hauteur de 80 %.

06.03 Marco Van Hees (PTB-GO!): Monsieur le ministre, je vous remercie pour ces précisions.

Si j'ai bien compris, des consultations auront encore lieu pour le changement de nom.

06.04 François Bellot, ministre: Des consultations préalables! Donc, de la Ville.

06.05 Marco Van Hees (PTB-GO!): Qui doivent encore avoir lieu?

06.06 François Bellot, ministre: Oui, le bourgmestre est au courant.

06.07 Marco Van Hees (PTB-GO!): D'accord, mais il n'y a pas que le bourgmestre!

*L'incident est clos.
Het incident is gesloten.*

07 Questions jointes de

- M. Raoul Hedebouw au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'état de la gare de Termonde" (n° 22683)

- M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'état de la gare de Termonde" (n° 23338)

07 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Raoul Hedebouw aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toestand van het station Dendermonde" (nr. 22683)

- de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toestand van het station in Dendermonde" (nr. 23338)

07.01 **Marco Van Hees** (PTB-GO!): Monsieur le ministre, en décembre, suite aux chutes de neige et à la pluie, le passage souterrain pour piétons à la gare de Termonde a été inondé. Selon les habitants, la structure est tellement vétuste que l'eau jaillit avec force à travers le mur. Ce problème existe depuis des années. Il existerait un plan visant à remplacer le tunnel par une passerelle.

Monsieur le ministre, quel calendrier est-il prévu pour une alternative à ce passage souterrain? Quelle alternative concrète est-elle prévue? Tient-elle suffisamment compte de l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite? D'autres gares en Belgique sont-elles concernées par la même problématique? Quelles mesures ou solutions sont-elles éventuellement prévues?

07.02 **François Bellot**, ministre: Cher collègue, les entreprises ont approuvé les plans pluriannuels d'investissement ainsi que les plans stratégiques pluriannuels d'investissement. Ces différents plans seront prochainement soumis à l'approbation du Conseil des ministres. Lorsque cette étape sera franchie, je propose que les entreprises les exposent, de façon détaillée, devant la commission de l'Infrastructure, au risque de recevoir des questions pour au moins les 549 gares belges et les dizaines, voire les centaines de lignes existantes en Belgique.

Madame la présidente, lorsque le plan pluriannuel d'investissement aura été approuvé, j'appelle à recevoir les représentants des entreprises de sorte à pouvoir répondre à tous volets investissements qui y seront liés.

La **présidente**: Nous sommes d'accord.

Vous demandez donc un échange de vues sur le plan pluriannuel d'investissement. Je suis toujours d'accord avec les échanges de vues mais souvent, la majorité ne le veut pas. J'espère que la majorité présente aura entendu le ministre et qu'au lieu de poser des questions et de passer des heures sur des cas particuliers, nous tiendrons un échange de vues. Cependant, nous ne pourrons malgré tout empêcher les questions particulières, monsieur le ministre. Nous organiserons donc un échange de vues dès que les deux conseils d'administration et le gouvernement – j'imagine – auront validé le PPI.

07.03 **François Bellot**, ministre: Les conseils d'administration ont validé le PPI mais pas encore le gouvernement.

La **présidente**: Dès que le gouvernement les aura validés, prévenez-nous! Nous inviterons alors le secrétariat et organiserons un après-midi d'échanges avec les deux entreprises. La parole est à M. Van Hees pour sa réplique.

07.04 **Marco Van Hees** (PTB-GO!): Si je peux appeler cela une réplique, n'ayant pas reçu de réponse à mes questions. Je prends note du fait que je n'ai pas reçu de réponse.

07.05 **François Bellot**, ministre: (...)

07.06 **Marco Van Hees** (PTB-GO!): Il est regrettable qu'il n'y ait pas de fuite puisqu'il y en a dans la gare qui en est l'objet. Les habitants et les navetteurs auraient pu recevoir déjà un espoir de modification. Prenons donc note que la majorité acceptera cet échange de vues lorsqu'il sera proposé!

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

08 Questions jointes de

- M. Raoul Hedebouw au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la situation sur la ligne 43" (n° 22684)

- M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la situation sur la ligne 43" (n° 23337)

08 Samengevoegde vragen van

- de heer Raoul Hedebouw aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de situatie op lijn 43" (nr. 22684)

- de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de situatie op lijn 43" (nr. 23337)

08.01 **Marco Van Hees** (PTB-GO!): Monsieur le ministre, les habitants des communes qui se trouvent sur le tracé de la ligne 43 entre Liers et Marloie considèrent que cette dernière est un peu le parent pauvre du réseau. Un groupe d'action local a lancé une pétition – qui a récolté plus de 700 signatures – suite à la sortie du nouveau plan de transport pour dénoncer la situation. Une des plaintes vise la suppression de la correspondance avec le train qui se rend à Arlon et Libramont. Du coup, le trajet aller-retour est prolongé de deux heures, ce qui porte préjudice aux voyageurs et au personnel de la SNCB qui doit maintenant utiliser la voiture pour se rendre au travail.

Les deux derniers trains (21 h 38 et 22 h 38) de Marloie à Marche sont supprimés. De plus, l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite est insuffisante. Selon la SNCB, pour des raisons de sécurité, les personnes en chaise roulante ne peuvent pas prendre le train le long du parcours sauf à Liège, Rivage et Marloie.

Il y a encore un problème de guichet et de salle d'attente fermés à Bomal. Les navetteurs se plaignent également du système d'information inadéquat.

Monsieur le ministre, quels sont les chiffres de ponctualité pour les lignes 43 et 162? Quelle sont les conséquences de ces chiffres pour les navetteurs? Des adaptations peuvent-elles être apportées au plan de transport pour garantir la correspondance vers Arlon à Marloie? Est-il possible d'ajouter un train par heure sur cette ligne, comme le demande la pétition? La SNCB peut-elle rétablir les trains de 21 h 38 et de 22 h 38 à Marloie? La SNCB entend-elle fournir une salle d'attente à Bomal? Y a-t-il des plans pour moderniser les panneaux d'information aux points d'arrêt? Quelles initiatives pourraient-elles être prises pour garantir l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite?

08.02 **François Bellot**, ministre: Cher collègue, la ponctualité sur ces lignes s'établit pour l'année 2017 à 79,83 % pour la ligne 162 et 79,75 % pour la ligne 43. Pour cette dernière ligne, malgré les efforts des entreprises ferroviaires, on note une détérioration réelle de la situation au cours des mois d'octobre et de novembre 2017.

Je tiens à apporter quelques précisions sur les problèmes de ponctualité rencontrés ces dernières semaines sur la ligne 43.

Cet axe a fait l'objet tout au long du mois d'octobre d'un long service à voie unique à la suite d'importants travaux planifiés: entretien de la voie et de la caténaire, renouvellement de deux passages à niveau, modernisation des quais. Je présume que vous serez d'accord qu'il faut faire des travaux pour le maintien de la capacité. À une certaine époque, cette ligne a été sur la liste noire. Remarquez les investissements qui y ont été réalisés à ma demande.

À cet égard, le gestionnaire d'infrastructure Infrabel me signale avoir choisi de réaliser un maximum de travaux en une courte période. Les usagers ont de ce fait subi des désagréments avérés et répétés. Infrabel le reconnaît et tient à assurer aux usagers qu'elle s'efforce de minimiser l'impact de ces chantiers sur le trafic tout en insistant sur le fait que ces travaux sont nécessaires à la mise à disposition d'une infrastructure ferroviaire sûre, fiable et robuste.

La situation s'est nettement améliorée au cours du mois de décembre 2017. Je suis bien conscient qu'il s'agit d'une situation délicate qu'il convient absolument d'améliorer. Les efforts entrepris doivent être poursuivis et renforcés pour obtenir de meilleurs résultats en 2018.

La réalisation des travaux sur l'axe 162 entre Namur et Arlon – je rappelle qu'au cours des cinq prochaines

années, nous ferons des travaux pour 268 millions d'euros – s'effectue sous le couvert d'une circulation à voie unique qui se déplace en fonction du tronçon en travaux et implique chaque fois une réorganisation importante des horaires et de l'offre de trains.

En décembre 2014, les temps de parcours allongés sur la ligne 162 durant les travaux avaient permis la mise en place d'une correspondance à Marloie entre les trains L de la ligne de Liège et les IC de Bruxelles à Luxembourg. Cette correspondance n'existait pas auparavant.

Avec la mise en service du nouveau plan de transport 2017-2020 et compte tenu de l'évolution des travaux de modernisation de l'axe Namur-Luxembourg, les horaires ont à nouveau été modifiés et la réalisation de cette correspondance n'est plus possible à Marloie. Toutefois, le temps de parcours allongé de 2014 a été réduit.

08.03 Marco Van Hees (PTB-GO!): (...)

08.04 François Bellot, ministre: Je connais bien la question, monsieur Van Hees.

08.05 Marco Van Hees (PTB-GO!): Le temps de parcours a été réduit de combien de minutes?

La **présidente**: C'est M. le ministre qui a la parole, monsieur Van Hees.

08.06 François Bellot, ministre: Le temps de parcours entre Ciney et Bruxelles a été réduit de deux fois six minutes. Une minute de gain vaut trente millions d'euros. On ne va pas ralentir des trains, alors qu'on vient d'investir pour les accélérer – auquel cas les habitants de Namur et de Ciney seront mécontents. Et ils sont au nombre de douze mille – à comparer avec les trente-quatre voyageurs qui sont en retard pour la correspondance à Marloie.

Pour ce dernier cas, la SNCB indique que l'horaire des IC a dû être déplacé de onze minutes. La ligne 43 Marloie-Liège étant elle-même en grande partie à voie unique, il n'a pas été possible d'adapter les trains L desservant Marche-en-Famenne pour maintenir la correspondance à Marloie vers Luxembourg. Recréer cette correspondance dans le cadre du plan de transport 2017-2020 impliquerait des ruptures de correspondance à Liège vers Bruxelles et Namur. Cela ne ferait donc que déplacer le problème.

Ce plan de transport ne prévoit pas de réduction d'amplitude en soirée sur la ligne 43, contrairement à ce que cette personne affirme. Les derniers départs de Marloie – 21 h 38 et 22 h 38 – n'existaient déjà plus en décembre 2014, vu les très faibles occupations des trains concernés.

La SNCB m'informe par ailleurs qu'elle n'a pas envisagé la remise en circulation de ces trains en 2017, en raison des faibles flux observés par le passé qui ne permettaient pas de couvrir les coûts d'exploitation qui y sont liés.

Pour le parc de Bomal, point d'arrêt non gardé, la SNCB m'informe qu'après la fermeture des guichets en 2005, elle a tenté de conserver certaines fonctions d'accueil des voyageurs, comme la salle d'attente. Elle a négocié avec la commune, mais sans succès, alors que les discussions avec d'autres communes ont toujours abouti. La SNCB ajoute que le bâtiment de gare sera inscrit sur la liste des bâtiments à vendre par la compagnie ferroviaire l'année prochaine.

En ce qui concerne l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, dans ma proposition de chantier à financer grâce au milliard complémentaire, il a été prévu un budget supplémentaire de près de dix-huit millions d'euros pour des travaux aux quais en gare d'Arlon, le revêtement des quais à Marbehan, la rénovation des quais à Marloie ou encore l'installation de rampes mobiles réservées aux personnes à mobilité réduite dans l'ensemble des gares de la ligne 162.

08.07 Marco Van Hees (PTB-GO!): Monsieur le ministre, merci pour vos réponses détaillées. Je n'ai pas le temps de répliquer sur chaque point.

Finalement, vous nous donnez l'exemple d'une décision prise lors du plan de transport de 2014 et non en 2017. Ces plans de transport vont tous dans le même sens: mettre l'accent sur les grandes lignes où il y a beaucoup de voyageurs, là où c'est rentable, et toutes les petites lignes sont détricotées petit à petit. Je connais bien le problème dans ma région. Cette politique est même menée dans votre propre région. C'est

un cercle vicieux car plus vous allez détricoter ces petites lignes, moins les gens y viendront et plus la SNCB disposera d'arguments pour continuer à détricoter!

Un service public, c'est autre chose. C'est aussi assurer un service sur des petites lignes où il y a moins de population. Malheureusement, ce n'est pas l'option suivie en matière de mobilité ferroviaire dans ce pays.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

La **présidente**: La question n° 22686 de Mme Caprasse et les questions n^{os} 22732 et 22764 de Mme Jadin sont transformées en questions écrites.

09 **Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stationsomgeving van Neerpelt" (nr. 22770)**

09 **Question de M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les abords de la gare de Neerpelt" (n° 22770)**

09.01 **Wouter Raskin (N-VA)**: Mijnheer de minister, de stationsomgeving van Neerpelt onderging enkele jaren geleden een grondige metamorfose. De perrons werden opgeknapt. Onder de sporen werd een nieuwe voetgangerstunnel aangelegd met een trap en een lift rechtstreeks vanuit de parking. Ondanks die modernisering bereiken mij een aantal klachten over de netheid van de stationsomgeving en de NMBS-parking tussen het station en het seinhuis.

Dat heeft geleid tot enkele concrete vragen.

Wie beheert de parking tussen het station van Neerpelt en het seinhuis? Bestaat er een reglement voor het gebruik van de parking en klopt het dat de parking enkel gebruikt mag worden om treinreizigers op te halen of af te zetten? Hoeveel automobilisten maken er dagelijks gebruik van die parking en klopt het dat de parking vaak leeg staat? Verschillende reizigers maken gebruik van de parking aan de overkant van de sporen. Om vervolgens bij de sporen te geraken zijn ze aangewezen op een ongemakkelijke trap of de lift die vuil is en regelmatig defect zou zijn. Ook de voetgangerstunnel zou zeker 's avonds een weinig aangename plek zijn. Heeft u weet van deze klachten? Welk gevolg zal hieraan gegeven worden?

09.02 **Minister François Bellot**: De parking tussen het station van Neerpelt en het seinhuis wordt beheerd door de gemeente Neerpelt en biedt 32 parkeerplaatsen. De NMBS laat me weten dat de stad Neerpelt beslist heeft dat er op deze parking enkel met de blauwe schijf geparkeerd mag worden, en dit voor maximum één uur. U vraagt naar de bezettingsgraad, maar die vraag kunt u beter aan de gemeente stellen.

De onderdoorgang om het perron te bereiken werd volledig vernieuwd in 2014 en 2015. De NMBS erkent dat de onderdoorgang weinig onderhoudsvriendelijk is en dat er sprake is van vandalisme. In 2017 kreeg het Security Operations Center (SOC) van de NMBS vijf meldingen van stationspersoneel voor feiten van vandalisme, beschadiging of graffiti, vooral in de onderdoorgang en aan de liften. Deze feiten werden ook gemeld aan de lokale politie en/of de spoorwegpolitie. Een deel van de wanden is bekleed met steenkorven waar gemakkelijk zwerfvuil in terecht komt. De NMBS werkt aan een oplossing om deze steenkorven te vervangen door een onderhoudsvriendelijk alternatief.

In 2017 moesten de liften 12 keer worden hersteld wegens vandalisme. In de maanden mei en december moest er lang op wisselstukken worden gewacht, waardoor de liften tijdelijk onbeschikbaar waren.

De NMBS laat mij weten dat haar klantendienst in 2017 slechts een reactie heeft gekregen van haar klanten met betrekking tot de staat van de toegang naar de perrons.

Naar aanleiding van de meldingen aan het SOC werden er sinds oktober 2017 regelmatig toezichtrondes georganiseerd door Securailploegen. In de maanden oktober, november en december 2017 deed Securail 18 toezichtrondes op verschillende momenten in het station van Neerpelt.

09.03 **Wouter Raskin (N-VA)**: Dat volstaat. Dank u wel, mijnheer de minister.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: Vraag nr. 22778 van de heer Van Hecke wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

10 **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de slechte stiptheidscijfers van de NMBS" (nr. 22779)
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stiptheid sinds het nieuwe vervoersplan" (nr. 23104)
- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de almaar slechtere stiptheidscijfers bij de NMBS" (nr. 23346)
- de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de cijfers over de stiptheid van de treinen in 2017" (nr. 23351)
- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stiptheidscijfers" (nr. 23358)

10 **Questions jointes de**

- Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les piètres résultats de la SNCB en matière de ponctualité" (n° 22779)
- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la ponctualité depuis le nouveau plan de transport" (n° 23104)
- M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la dégradation de la ponctualité à la SNCB" (n° 23346)
- M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les chiffres sur la ponctualité des trains en 2017" (n° 23351)
- Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les statistiques de ponctualité" (n° 23358)

10.01 **Inez De Coninck** (N-VA): Mijnheer de minister, u hebt zelf ook al gesteld in de pers dat u maatregelen verwacht inzake de stiptheidscijfers van de NMBS. We zien dat de laatste stiptheidscijfers een serieuze verslechtering aantonen. Dit is zo voor oktober, maar ook in november en december was het niet beter. Jammer genoeg was 2017 niet zo goed op het vlak van stiptheid. Er is een trendbreuk met de voorbije jaren toen er een opwaartse trend was inzake stiptheid. We zijn nu op de slechte weg.

U hebt begin 2017 stiptheidsmanagers aangeduid bij de NMBS en dit voor bepaalde spoorlijnen waarop er volgens u structurele problemen inzake vertraging waren. Die stiptheidsmanagers hadden als doelstelling de verbetering van de stiptheid op die specifieke spoorlijn te verzorgen. Maatregelen om de stiptheid te verbeteren zijn een goede zaak. Externe factoren zijn een belangrijke factor die de stiptheid negatief kunnen beïnvloeden. Ik kreeg dus graag van u wat meer uitleg bij die slechte stiptheidscijfers.

Ten eerste, hoe verklaart u de verslechterde stiptheidscijfers? Welke maatregelen nemen beide spoorbedrijven om die te verbeteren?

Ten tweede, hoeveel stiptheidsmanagers zijn er effectief aan de slag? Op welke spoorlijnen zijn er stiptheidsmanagers aangesteld? Wat zijn de criteria op basis waarvan men voor een bepaalde lijn beslist een stiptheidsmanager aan te stellen?

Ten derde, genieten de stiptheidsmanagers een variabele vergoeding verbonden aan de stiptheid van de spoorlijnen waar zij verantwoordelijk voor zijn? Zo ja, wat was die variabele vergoeding tegenover het maximum dat zij konden genieten aan variabele vergoeding? Dit mag uitgedrukt zijn in een percentage. Deze vraag ook omdat in het beheerscontract variabel loon voor de managers werd opgelegd, waarbij één van de parameters de stiptheid van de treinen is.

10.02 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de minister, mevrouw De Coninck heeft het kader al geschetst. Onlangs maakte de NMBS haar cijfers bekend met betrekking tot de stiptheid in 2017. Die cijfers waren niet goed.

Sinds de invoering van het nieuwe vervoersplan op 10 december 2017 hebben wij het gevoel dat de stiptheid er niet op vooruitgaat, wel integendeel. Ik denk dat er op bepaalde verbindingen structurele

problemen zijn die verhinderen dat een stipte dienstverlening kan worden aangeboden. Dat zorgt voor veel gemor en frustraties. Bovendien blijft de communicatie op de treinen een pijnpunt. Het goed communiceren van mogelijke redenen van vertraging en over mogelijke aansluitingen gebeurt soms heel goed, maar in heel veel gevallen ook niet. Het gebeurt dat treinen worden afgeschafte zonder dat er informatie wordt gegeven over alternatieven. Het gebeurt dat er zware vertragingen zijn en dat men dan plots niemand meer hoort of ziet op de trein, wat leidt tot extra frustratie boven op de frustratie omwille van de vertragingen.

Mijnheer de minister, ik heb dan ook de volgende vragen.

Kunt u al stiptheidscijfers geven, specifiek sinds de nieuwe dienstregeling van kracht is bij de NMBS, dus sinds 10 december 2017? Kunt u die opsplitsen in piek- en daluren? Wij hebben immers het gevoel dat vooral de avondpiek bijzonder slecht verloopt. Hoe worden die stiptheidscijfers geëvalueerd? Kunnen ze worden verklaard?

Mevrouw De Coninck zei al dat er veel wordt verwezen naar redenen van derden. Ik begrijp dat, want het is voor de maatschappij heel frustrerend dat er veel inspanningen worden geleverd om de stiptheid te verbeteren, maar dat oorzaken bij derden moeilijker onder controle te brengen zijn. Dat neemt echter niet weg dat er nog altijd heel veel redenen van vertraging bij de spoorwegmaatschappij en bij Infrabel zelf liggen, die ook verder en beter kunnen worden aangepakt. Betrouwbaarheid van het materieel is daarin zeker een heel belangrijk gegeven. Volgens mij kunnen oorzaken die bij derden liggen mits bepaalde inspanningen ook worden ingeperkt. Ik verwijs naar de plaag van koperdiefstallen destijds, die voor heel wat vertragingen zorgde. Met een aantal inspanningen is dat fenomeen sterk ingedijkt. Ook met betrekking tot *trespassing* kunnen verdere acties zeker leiden tot een verbetering of een vermindering van het aantal oorzaken van derden.

Wat de stiptheidsmanager betreft; sluit ik mij aan bij de vraag van mevrouw De Coninck.

Verder krijg ik graag nog wat uitleg met betrekking tot de stappen die de komende maanden zullen worden ondernomen.

10.03 Marco Van Hees (PTB-GO!): Madame la présidente, monsieur le ministre, les collègues l'ont dit, les chiffres de la ponctualité de la SNCB sont encore pires en 2017 qu'en 2016. Quelques éléments frappants sont liés au fait que les retards attribués à Infrabel sont en nette augmentation, passant de 20,9 % à 23,8 %.

Par contre, contrairement à ce que l'on entend parfois – notamment par vous-même –, la responsabilité des tiers n'est qu'en très légère progression, de 39,5 % à 40,9 %. Le CEO de la SNCB, Sophie Dutordoir, pointe comme cause principale les problèmes de matériel ou de signalisation, les travaux sur les voies ou encore le manque de rigueur.

Selon *L'Echo*, vous entendez faire pression sur la SNCB afin d'améliorer la ponctualité en demandant des chiffres journaliers sur cette dernière.

Monsieur le ministre, selon vous, en dehors de la responsabilité des tiers, comment se fait-il que la ponctualité ait baissé en 2017?

Quel impact la baisse de la dotation et la hausse de la productivité ont-elles sur la ponctualité?

Les managers de ligne sont déjà actifs depuis un an. Quel est le bilan de cette mesure? Combien d'actions pour améliorer la ponctualité ont-elles été lancées? Quelles sont les propositions principales de ces managers de ligne et sur quoi portent-elles: sur le matériel, le personnel, les horaires, des ajustements du trafic en temps réel, les correspondances?

Existe-t-il d'autres initiatives pour améliorer la ponctualité?

10.04 Minister **François Bellot**: Beste collega's, de stiptheid was in 2017 minder goed dan in 2016 en 2015 maar beter dan in de jaren daarvoor. Ze werd in hoofdzaak negatief beïnvloed door een aantal fenomenen. Ten eerste, was er een stijging van het aantal defecten van tractiematerieel in de maanden januari, mei, juni en december. Dit was in grote mate te wijten aan de weersomstandigheden, hitte in mei en juni en sneeuw begin december. Ten tweede, was er een groot aantal storingen van de infrastructuur, met storingen van de spoorkringen aan overwegen. Ten derde, was er een sterke toename van het aantal gevallen van

trespassing en ongevallen aan overwegen.

De NMBS en Infrabel deelden mij een lijst met maatregelen mee om het aantal incidenten te beperken. De doelstelling is, ten eerste, een goede samenwerking op alle niveaus te verzekeren. Ten tweede, wil men focussen op het vertrek van de treinen. Ten derde, wil men de infrastructuurwerken optimaal organiseren. Ten vierde, wil men de opvolging in realtime verzekeren en pragmatische oplossingen zoeken in functie van de noden en mogelijkheden bij het beheer van incidenten. Ten vijfde, wil men de verschillende actoren voldoende informeren om een correcte opvolging in realtime te verzekeren, in het bijzonder wat de treinen in dienst op enkel spoor betreft. Ten zesde, wil men een robuust vervoersplan invoeren waardoor kleine incidenten gemakkelijk kunnen worden opgevangen en slechts een beperkte vertraging veroorzaken. Als laatste is het actieplan informatie aan de reizigers in volle uitrol. Het beoogt een gerichte communicatie aan de reizigers over de oorzaken van vertraging, de perspectieven met betrekking tot het herstel van de normale toestand en mogelijke reisalternatieven.

Er werden 10 lijnmanagers, 5 bij de NMBS en 5 bij Infrabel aangeduid voor de meest gefragiliseerde lijnen die verbonden zijn met Brussel en die de globale stiptheid sterk beïnvloeden. Het zijn lijnen met druk treinverkeer en dus ook hoge reizigersaantallen.

Het gaat om de volgende lijnen:

Lignes 161 et 162: Bruxelles-Namur-Luxembourg.

Lijnen 5A, 89 en 50: Oostende-Gent-Kortrijk-Denderleeuw-Brussel.

Lignes 96 et 94: Mons-Tournai-Halle-Bruxelles. Lignes 36 et 35: Liège-Hasselt-Leuven-Bruxelles. Lignes 25, 27 et 124: Antwerpen-Bruxelles-Charleroi.

Volgens de NMBS en Infrabel werden de lijnmanagers geselecteerd op basis van hun ervaring en expertise. De lijnmanagers ontvangen geen variabele vergoeding verbonden aan de stiptheid van de lijn waarover ze waken.

Deze lijnmanagers hebben de opdracht om de stiptheid van de treinen op de meest gevoelige lijnen op te volgen. Ze analyseren de incidenten om de problemen die zich voordoen op hun lijnen onder de aandacht te brengen van de lokale verantwoordelijken en suggereren verbeteracties voor structurele problemen. Hun verbetervoorstellen hebben betrekking op verschillende domeinen, zoals infrastructuur, rollend materieel, beurtregelingen van materieel en personeel, dienstregelingen, aansluitingen en realtimebijstellingen van het treinverkeer.

Concreet werden de volgende voorstellen gelanceerd. Ten eerste, de aanpassing van de beurtregeling treinbesturing om het vertrek van bepaalde zwakpresterende treinen aan te passen. Ten tweede, het herzien van de opeenvolgingstijd tussen de vele treinen op lijn 50C, vertakking Sint-Katharina-Lombeek en Brussel-Zuid, zodat sneeuwbaaleffecten in geval van treinen met een beperkte vertraging zoveel mogelijk beperkt kunnen worden. Ten derde, een hersectionering tussen vertakking Klein Eiland en Brussel-Zuid om een vlotter treinverkeer op de lijn mogelijk te maken. Ten vierde, de uitwerking van een regelingsadvies voor het seinpersoneel van Infrabel om een betere spreiding van het treinverkeer over de lijn 96 en 96N tussen Halle en Brussel te verkrijgen, teneinde uitbreiding van de prestaties van de depanneerders in bepaalde cruciale vertrekbundels, bijvoorbeeld Châtelet-Tournai, voor een snelle interventie in geval van materiële defecten.

De evaluatie van het nieuwe vervoersplan is volop aan de gang. Voor een dertigtal zwak presterende treinen, voornamelijk P-treinen, werden op 8 januari 2018 reeds aanpassingen doorgevoerd aan de dienstregeling, of zijn deze gepland op 5 februari 2018.

En réponse aux questions de M. Devin, je dirai que les chiffres parus dans la presse annonçant une baisse du taux de ponctualité à 88,3 % en 2017 sont corrects. L'augmentation des causes externes s'explique principalement par les cas de *trespassing*, les heurts de personnes et les nombreux accidents aux passages à niveau. Les cas d'alerte à la bombe ont également un impact très négatif sur la ponctualité.

Si je prends l'exemple du *trespassing*, il s'agit d'un phénomène très inquiétant et en augmentation constante, qui a un impact majeur sur la ponctualité des trains. On note en moyenne, en 2016 et 2017, une augmentation de 10 % des cas, malgré tous les efforts de sécurisation et de sensibilisation consentis par le gestionnaire du réseau. Qu'il s'agisse de navetteurs qui empruntent le chemin le plus court en traversant les voies en gare, de riverains qui prennent des raccourcis par le rail, ou encore de jeunes à la recherche de sensations fortes et morbides, la lutte contre ce phénomène, ô combien dangereux, doit être poursuivie et

renforcée.

Il en est de même pour ce qui concerne les comportements dangereux et illicites des automobilistes aux abords des passages à niveau. Je vous communique en annexe un tableau reprenant l'évolution du nombre de retards dus aux entreprises ferroviaires, c'est-à-dire à l'exception des causes externes. Je ne cherche pas à cacher que les chiffres actuels en matière de ponctualité ne sont pas satisfaisants. Il s'agit pour moi d'une préoccupation majeure car elle impacte négativement les navetteurs et l'ensemble des usagers de la SNCB.

Au cours de l'année 2018, je continuerai à demander que les entreprises ferroviaires intensifient leurs efforts à tous les niveaux pour atteindre de meilleurs résultats. Dans ce cadre, notamment, de nouvelles mesures doivent être présentées au cours des prochaines semaines pour améliorer la situation sur cette question de ponctualité que je suis avec la plus grande attention. Mme Dutordoir, CEO de la SNCB, me dit qu'à chaque fois qu'elle me voit, avant de lui dire bonjour, je lui demande quelle est la ponctualité.

Les gains de productivité, sur lesquels la SNCB et Infrabel se sont engagées, doivent compenser en partie la baisse des dotations. Il n'est cependant pas aisé, à ce stade, d'établir un lien entre ces mesures et les résultats de ponctualité.

Wat de cijfers betreft die door de reizigersverenigingen gepubliceerd werden, vond er een vergadering over de stiptheid plaats tussen mezelf en deze reizigersorganisaties. Hierop vroeg ik het standpunt van Infrabel en de NMBS over de methodologie. Een gezamenlijke analyse van Infrabel en de NMBS werd mij bezorgd op 22 januari 2018. Volgens het beheerscontract, vastgelegd met de federale overheid, is enkel Infrabel bevoegd om de stiptheidscijfers te berekenen. Het voorstel van de reizigersverenigingen wijkt op een aantal punten af van de door Infrabel momenteel toegepaste methodologie. Aangezien de methodologieën verschillen, verschillen de resultaten uiteraard ook.

De globale stiptheidscijfers, berekend door Infrabel, zijn een samenvatting van de stiptheid van de 3 800 treinen die iedere dag de reizigers ter bestemming brengen. Om die reden wordt over diverse andere stiptheidsstatistieken meer gedetailleerd extern gecommuniceerd door Infrabel en de NMBS. Deze statistieken zijn te consulteren op de openbare website van beide bedrijven. Met de huidige methodologie worden de problemen tijdens de spits zeker niet genegeerd. De flessenhals van de Brusselse noord-zuidverbinding vormt de grootste beperking waarbinnen de NMBS en Infrabel het treinverkeer zo vlot mogelijk trachten te sturen. Volgens beide ondernemingen bestaat er geen methodologie die perfect beantwoordt aan de perceptie van iedere reiziger.

10.05 Inez De Coninck (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw uitgebreid antwoord.

Ik denk dat wij moeten blijven inzetten op stiptheid en zeker zoveel mogelijk moeten werken aan interne factoren, zoals defect materieel, de seinhuizen en hun efficiëntie en storingen op de infrastructuur. Het is een belangrijke zaak om reizigers te overtuigen om de trein te nemen.

U meldt dat er tien lijnmanagers zijn, vijf voor de NMBS en vijf voor Infrabel. Ik heb begrepen dat die telkens op dezelfde lijn werken. Aangezien onze lijnen heel groot zijn, zoals Antwerpen-Charleroi of Brussel-Namen-Luxemburg, moet er misschien van nabij worden gekeken waar op die lijnen die vertragingen precies zitten, of het dichterbij Brussel is of meer bij het eerste vertrek. Wij zullen dat blijven opvolgen.

Ik wil nog kort even verwijzen naar onze resolutie die wij in de commissie hebben goedgekeurd met betrekking tot de Europese uniforme regeling om de stiptheid te meten. Melden dat elke lidstaat op dezelfde wijze meet en dat de cijfers in andere landen misschien beter zullen zijn dan in ons land zou voor de reizigers misschien al een deel van het antwoord kunnen zijn en al enige vorm van transparantie kunnen betekenen.

10.06 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, bedankt voor uw uitgebreid antwoord.

Sta me toe om eerst aan te sluiten bij het laatste punt dat mevrouw De Coninck aanhaalde. Inzake de registratie van de stiptheid hebben wij in onze commissie Infrastructuur ooit het plan opgevat om daarover ook met de reizigersorganisaties te debatteren. De registratie van stiptheid zal volgens mij altijd voor discussie vatbaar zijn. Immers, alle treinen kunnen een hele dag lang stipt rijden, maar als net jouw trein vertraging heeft, dan voelt dat aan als honderd procent niet stipt. Goede, eenduidige registratie is natuurlijk belangrijk. De manier waarop die registratie moet gebeuren, kan misschien het voorwerp uitmaken van

verder debat. Men kan erover discussiëren of een trein die zes minuten vertraging heeft nog stipt is of niet.

In een tweede punt wil ik ook een positieve noot laten horen. Het is niet altijd gemakkelijk om treinen stipt te laten rijden. We zeggen al tien jaar dat stiptheid de absolute prioriteit moet hebben. Echter, zowel bij de sneeuwstorm in december 2017 als bij de storm van een tweetal weken geleden, is de NMBS wel blijven rijden, weliswaar met de nodige moeilijkheden. De NMBS heeft zijn reizigers overal naartoe kunnen brengen. In Nederland werd het spoorverkeer toen helemaal stilgelegd. De storm was in Nederland weliswaar iets zwaarder dan in België. Stormweer heeft een erg negatieve impact op de stiptheidscijfers, maar toch apprecieert iedereen dat alle moeite wordt gedaan om de treinen te laten rijden, ook al is dat dikwijls niet helemaal stipt. Dat is toch een positief element.

Nogmaals, wij stellen al tien jaar vragen om de stiptheid te verbeteren. Er is altijd veel goede wil en engagement, maar het wordt soms frustrerend om telkens opnieuw te vragen hoe de stiptheidsproblemen kunnen worden opgelost of hoe de stiptheid kan worden verbeterd. Er worden nu opnieuw enkele concrete actiepunten naar voren geschoven, wat wel een goede zaak is. Ik wil toch nog eens beklemtonen dat een goede communicatie met de reizigers in geval van problemen van cruciaal belang is. Op dat gebied valt er zeker nog vooruitgang te boeken.

In verband met de lijnmanagers wil ik aanhalen dat de lijn Antwerpen-Charleroi een van de vijf lijnen is die van heel kortbij worden opgevolgd. Ik zou durven aanraden om die lijn iets langer te maken, namelijk tot in Essen, dus om lijn 12 erbij te nemen in het verlengde van de lijnen 25 en 27. De IC 45-reeks kampt bijvoorbeeld met bijzonder veel problemen sinds de nieuwe dienstregeling van kracht is. Daarom denk ik dat het de moeite loont om die mee te laten opvolgen door de lijnmanagers.

Tot slot, ik heb geen antwoord gekregen op mijn vraag naar de stiptheidscijfers sinds de nieuwe dienstregeling. Betekent dit dat die cijfers nog niet voorhanden zijn? Kunt u nog geen informatie verstrekken over de stiptheid sinds het nieuwe vervoersplan van kracht is?

La **présidente**: Mais faites-le alors par écrit, car ces questions ont duré très longtemps.

10.07 Marco Van Hees (PTB-GO!): Monsieur le ministre, je vous remercie de votre longue réponse.

Vous nous récitez certaines informations de manière télégraphique, de sorte que plusieurs aspects de votre réponse restent obscurs, notamment au sujet des managers de ligne. Peut-être cela deviendra-t-il plus clair quand je la lirai à tête reposée, mais je n'en suis pas persuadé.

Je craignais d'entendre des termes tels que "tierce", "tiers", "externe", etc. Et nous y avons eu droit, en effet. Quand vous parlez des intempéries, j'ai l'impression qu'il ne s'agit pas d'un phénomène neuf dans notre pays. Il me semble qu'il y en a déjà eu par le passé ...

Le *trespassing* est sans doute un phénomène qui prend de l'ampleur. Cela dit, il existe des solutions en termes de sécurisation, mais qui seront probablement insuffisamment mises en œuvre.

Vous affirmez que l'augmentation de la productivité représente une solution à la baisse de la dotation. Or elle peut aussi faire partie du problème de ponctualité. Il vous semble difficile d'établir un rapport entre les deux, mais cette réponse me paraît un peu facile. Il convient de s'interroger plus en profondeur sur les causes internes de la baisse de ponctualité, notamment en réfléchissant à l'impact des économies imposées par ce gouvernement.

La **présidente**: On clôture, monsieur Van Hees.

10.08 Marco Van Hees (PTB-GO!): Je pense ne pas avoir trop dépassé mon temps de parole.

La **présidente**: Si, si, monsieur Van Hees. Vous avez dépassé la minute qui vous était impartie.

10.09 Isabelle Poncelet (cdH): Le temps passe vite!

10.10 Marco Van Hees (PTB-GO!): Oui, le temps passe vite.

La **présidente**: Madame Lahaye-Battheu, vous n'étiez pas là pour poser votre question, mais vous pouvez

répliquer en une minute.

10.11 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mevrouw de voorzitter, ik was in een andere commissie en ik was er niet van op de hoogte dat de vragen hier al aan bod kwamen.

TreinTramBus, Navetteurs.be en TestAankoop verrichten ook maandelijks metingen op het vlak van stiptheid. Die cijfers zijn gedetailleerder en zijn minder goed dan de officiële cijfers. U zegt dat dit in een vergadering naast elkaar werd gelegd, en dat Infrabel de enige instantie is die bevoegd is om de stiptheid te meten. Goed, maar ik wil u toch oproepen om de cijfers van de reizigersorganisaties te blijven volgen en naast elkaar te blijven leggen, want dit kan niet zomaar aan de kant worden geschoven. Het is een andere manier van meten, een meer gedetailleerde manier ook. We kunnen er alleen uit leren. De doelstelling van ons allen is om de stiptheid te verbeteren. Daarom vraag ik aandacht voor de andere metingen en roep ik op om te blijven vergelijken en eruit te leren.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

La **présidente**: La question n° 22789 de M. Calvo est transformée en question écrite.

11 Question de M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le nouveau siège de la SNCB à Bruxelles-Midi" (n° 22794)

11 Vraag van de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de nieuwe NMBS-zetel in Brussel-Zuid" (nr. 22794)

11.01 Marco Van Hees (PTB-GO!): Madame la présidente, monsieur le ministre, ce 22 décembre 2017, la presse a évoqué le projet de la SNCB de construire un nouveau siège, qui ferait entre 79 700 et 84 100 m², sur l'avenue Fonsny à Bruxelles. Selon ces informations, la vente d'autres bâtiments doit financer le projet. Ces ventes seraient même liées à la construction du nouveau siège, au sein d'un même marché.

Monsieur le ministre, quelle est l'estimation des coûts de construction? Quelle est l'estimation du prix de vente potentiel des quatre bâtiments concernés? Quelles garanties avons-nous que la SNCB, vu sa situation financière, ne vendra pas ces actifs immobiliers sensiblement sous leur valeur? Quelle est l'évaluation des économies réalisables sur les coûts d'exploitation? Il sera attribué 45 points sur 100 sur la base des qualités conceptuelles des projets. Quelle part de ces 45 points concerne-t-elle les aspects environnementaux? Enfin, l'investissement immobilier est-il une priorité dans les investissements de la SNCB?

11.02 François Bellot, ministre: Madame la présidente, monsieur Van Hees, en séance du 27 octobre 2017, le conseil d'administration de la SNCB a donné son approbation au lancement de la procédure de sélection via une procédure négociée avec appel préalable à la concurrence aux niveaux belge et européen pour le dossier "projet immobilier pour les bâtiments de la SNCB à Bruxelles-Midi". La publication par voie électronique a été effectuée le 7 décembre 2017.

Il s'agit d'un dossier très important et volumineux comprenant à la fois la construction du nouveau siège de la SNCB et la vente des biens immobiliers de la SNCB situés à proximité de la gare de Bruxelles-Midi qui est un ensemble assez important. La SNCB m'informe qu'elle veillera notamment, au moyen des critères de sélection et d'attribution pour ce marché, à maximiser les recettes de la vente et à limiter le coût du nouveau siège principal.

Étant donné que la procédure est en cours et afin de faire jouer pleinement la concurrence, la SNCB fait savoir qu'elle ne souhaite pas, pour l'instant, divulguer des informations susceptibles d'influencer les offres des candidats potentiels.

En décembre 2017, la SNCB a déterminé ses trois activités de base, ses quatre valeurs et ses cinq objectifs prioritaires pour les années à venir.

À cet égard, la SNCB précise qu'elle entend donner la priorité aux investissements dans la qualité du service pour ses voyageurs. Elle signale, néanmoins, que la collaboration et, dès lors, la création d'un environnement de travail stimulant dans lequel tout le monde collabore volontiers au sein de son équipe et avec les autres entités est l'une des quatre valeurs essentielles de la SNCB.

Pour l'instant, les différentes directions de la SNCB sont hébergées dans dix bâtiments situés autour de la gare du Midi. Cette répartition des différents services ne facilite ni la communication interne ni la collaboration ni l'efficacité de l'entreprise, trois éléments essentiels pour une société performante désireuse d'offrir un bon service à ses clients.

Par ailleurs, certains bâtiments ne répondent plus aux exigences d'une entreprise moderne qui doit pouvoir disposer d'un hébergement optimal et adapté aux nouvelles méthodes de travail. Il est dès lors important pour la SNCB de regrouper tous les collaborateurs le plus rapidement possible dans un seul siège. Il faut souligner à cet égard que l'investissement dans ce siège va de pair avec un désinvestissement dans les immeubles de bureaux et leur valorisation, étant donné qu'ils ne seront plus nécessaires aux activités de base. Cette valorisation permettra, en outre, la consécration des fonds publics en priorité à des investissements dans le service aux voyageurs.

11.03 Marco Van Hees (PTB-GO!): Monsieur le ministre, je prends note du fait que je n'ai pas droit aux chiffres concernant cette question. Espérons que cela ne grève pas trop le budget de la SNCB!

Les investissements immobiliers peuvent, on le sait, mener très loin. Il y a eu des gares pharaoniques. Espérons qu'il ne s'agit pas, en l'occurrence, d'un projet de cette dimension qui grèverait sa capacité dans un contexte où le gouvernement coupe déjà fortement dans les moyens de la SNCB. Il serait triste qu'en plus, une partie de la dotation restante fuie dans l'immobilier.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

12 Question de M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la concordance entre matériel et lignes équipés du système ETCS" (n° 22795)

12 Vraag van de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de overeenstemming van met het ETCS-systeem uitgeruste materieel en spoorlijnen" (nr. 22795)

12.01 Marco Van Hees (PTB-GO!): Monsieur le ministre, ma question concerne la concordance entre les lignes et le matériel équipés du système ETCS. D'après nos informations, depuis plusieurs années, les trains circulant sur la ligne 139 étaient du type Desiro, type qui est équipé du système ETCS. Jusqu'il y a peu, la ligne 139 n'était pas entièrement équipée en ETCS. La ligne l'était, mais pas le matériel, ce qui signifie que la plupart du temps, la fin de parcours des trains ne bénéficiait pas de ce système de sécurité.

Depuis le week-end des 16 et 17 décembre 2017, la gare de Leuven est enfin équipée du système. Mais le nouveau plan de transport, mis en place quelques jours plus tôt, a modifié la composition du matériel roulant: des automotrices classiques qui ont cinquante ans et ne sont pas équipées de l'ETCS ont été réintroduites sur la ligne.

Pendant ce temps, des trains Desiro roulent sur des lignes qui n'en sont pas équipées.

Quelle est la cause de cette situation? Combien de trains équipés du système ETCS roulent-ils actuellement sur des lignes qui n'en sont pas complètement équipées? Pouvez-vous me fournir la liste des lignes actuellement équipées de l'ETCS et le matériel circulant sur ces lignes, en précisant s'il est équipé ou non de l'ETCS? Pour l'année 2017, combien de kilomètres ont-ils été parcourus par l'ensemble des trains de voyageurs en circulation intérieure et, sur ce total, combien de kilomètres ont-ils été parcourus avec un support ETCS à la fois sur la voie et sur le train? Je vous pose la même question pour les trains de marchandises.

La **présidente**: Monsieur Van Hees, je rappellerai deux éléments. Il y a des questions orales et des questions écrites. Je ne vous reproche rien, mais vous demandez une série de chiffres. Cependant, vous n'êtes pas présent lors des débats sur la sécurité, sur l'ETCS et sur les visites. Toutes ces données sont fournies par la SNCB et Infrabel. Je vous demande donc, lorsque vous demandez une telle liste de données quantitatives, de le faire sous forme de question écrite. Le ministre s'engage à répondre rapidement. Mais je ne veux pas entendre ici quantité de chiffres. Ici, nous faisons du qualitatif.

Monsieur le ministre, vous lui donnerez ces chiffres après et vous ne les lisez pas. Nous allons devenir fous!

Monsieur Van Hees, le ministre peut normalement vous répondre en trois minutes. Si je respecte le Règlement, vous n'aurez pas votre réponse à cette question orale, que vous auriez cependant eue correctement si vous aviez posé une question écrite.

Je le dis d'ailleurs à tout le monde. Nous pouvons traiter le qualitatif. Si on demande le respect du Règlement, je couperai la parole au ministre après trois minutes et ce sera fini. Vous n'aurez rien comme réponse.

12.02 Marco Van Hees (PTB-GO!): Madame la présidente, je vais vous répondre sur les deux points que vous soulevez.

D'abord, vous évoquez des auditions. Je ne suis pas présent à tout, évidemment, vu que nous ne sommes que deux. Cependant, j'étais présent à certaines auditions au cours desquelles on a parlé de la couverture ETCS, et notamment de l'accident de Saint-Georges, au sujet duquel une couverture de 99,9 % était mentionnée. Celle-ci ne correspondait finalement pas à une couverture physique.

Ensuite, j'attends évidemment une réponse à ma question sur le plan qualitatif. Sur l'aspect quantitatif, si une réponse écrite est jointe à la réponse orale, je suis d'accord.

La présidente: Ce n'est pas ainsi que nous fonctionnons.

12.03 Marco Van Hees (PTB-GO!): C'est ainsi que l'on fonctionne dans beaucoup de commissions.

La présidente: Les données écrites vous seront fournies, sinon nous deviendrons tous fous. Je peux vous garantir qu'à partir de la prochaine fois, les questions/réponses seront limitées strictement à ce que prévoit le Règlement. De cette manière, monsieur, vous n'aurez pas la moitié de vos réponses. Je passe des heures ici, et le président de la Chambre rappelle toujours en Conférence des présidents que tant les ministres que les parlementaires doivent respecter le Règlement.

12.04 Marco Van Hees (PTB-GO!): Madame la présidente, nous avons reçu un tableau.

12.05 François Bellot, ministre: Cher collègue, Infrabel et la SNCB me font savoir que l'utilisation du matériel roulant étant banalisée, la SNCB n'estime pas possible, pour des raisons d'exploitation, d'affecter le matériel roulant équipé d'ETCS uniquement sur des lignes équipées d'ETCS. Par exemple, certaines lignes ne sont pas équipées de bout en bout avec un seul système de sécurité. Bien entendu, lorsque le matériel ETCS roule sur des voies ETCS, la fonction ETCS est activée. Lorsque ce n'est pas le cas, c'est la fonction TBL1+ qui est opérationnelle.

La compatibilité des systèmes de sécurité équipant les infrastructures, d'une part, et de matériel roulant, d'autre part, est assurée. Les trains sont toujours protégés par le système le plus performant disponible sur les voies et le train lui-même.

Je vous rappelle qu'à la suite de l'accident de Buizingen, les investissements en matière de sécurité de la SNCB et d'Infrabel ont été adaptés et concrétisés via le Masterplan ETCS qui définit les principes de mise en place des systèmes de sécurité dans le réseau ferroviaire belge. Dans ce cadre, le déploiement de la TBL1+ a été entièrement réalisé fin 2015, comme prévu dans le Masterplan ETCS. Fin 2016, 4 810 km de voies principales étaient équipées de ce système, soit 73,8 %. Le système ETCS, quant à lui, équipait fin 2016 - les données de 2017 seront bientôt disponibles -, 20 % des voies principales, c'est-à-dire 1 264 km. Ceci fait du réseau belge, un des meilleurs élèves européens en matière de déploiement ETCS. En 2022, le réseau sera complet. Nous serons les meilleurs élèves.

Ce déploiement suit son cours sur le réseau. Les liaisons principales équipées du système ETCS sont Leuven-Ottignies-Namur-frontière luxembourgeoise, Leuven-Liège-frontière allemande, Leuven-Mechelen-Anvers-frontière hollandaise, réseau intérieur du port d'Anvers. Je vous remets une carte qui donnera le détail.

Le nombre de trains/km parcourus par les trains de voyageurs en service intérieur entre le 1^{er} janvier et le 30 novembre 2017, les données de décembre 2017 n'étant pas encore définitives, est de 79,5 millions de trains/km. Fin 2017, 41,8 % de l'offre de la SNCB affectée aux missions de service public est équipée

d'ETCS. Elles assurent 42,8 % du nombre de trains/km/voyageurs.

Pour le transport de fret, je rappelle que déjà douze opérateurs sont autorisés sur le réseau belge. À ce stade, il est impossible de leur imposer légalement un équipement ETCS.

Ces sociétés sont privées et il est impossible de déterminer le nombre de kilomètres parcourus avec un support ETCS à la fois sur la voie et sur le train.

En 2017, le nombre de trains/km effectif s'élevait, pour les marchandises à 13,7 millions.

12.06 Marco Van Hees (PTB-GO!): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos informations et pour les données que vous m'avez glissées.

Ce que je retiens de votre réponse, c'est que la couverture progresse mais qu'on est encore loin d'avoir une couverture complète et même majoritaire sur le réseau. Par ailleurs, si j'ai bien compris votre réponse, il n'y a pas de concordance entre le fait d'avoir des trains équipés de l'ETCS et des lignes. On avance un peu à l'aveugle. On compte simplement sur la progression de l'ETCS pour espérer avoir une couverture plus grande, mais pas à travers la concordance des trains et des lignes.

*L'incident est clos.
Het incident is gesloten.*

13 Question de M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la défektivité d'un passage à niveau à Morlanwelz" (n° 22796)

13 Vraag van de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "een defecte overweg in Morlanwelz" (nr. 22796)

13.01 Marco Van Hees (PTB-GO!): Monsieur le ministre, cette question concerne un incident qui s'est produit à un passage à niveau à Morlanwelz. C'est interpellant vu l'accident ferroviaire qui s'est produit peu avant dans la même commune.

Il me revient que le 21 décembre 2017, une défektivité temporaire est apparue à un passage à niveau de Morlanwelz. Les feux y sont passés au rouge mais sans que les barrières ne se ferment. Aucun train n'est passé dans les instants suivants.

Vous comprendrez qu'après le drame ferroviaire survenu dans la commune, un tel incident – même s'il peut paraître anodin – sème le trouble et pose question.

Monsieur le ministre, Infrabel a-t-elle connaissance de tels faits? Quelle est la cause de ce type d'incident? Que peut faire Infrabel pour prévenir ce type d'incident? Pouvez-vous me fournir des chiffres sur la fréquence de ce type d'incident sur le réseau?

13.02 François Bellot, ministre: Cher collègue, Infrabel me communique les éléments suivants.

Le système de signalisation installé à Morlanwelz ne permet pas de retracer ce qui aurait pu se passer à ce moment-là. La conception du système est par contre dite *fail-safe*, ce qui signifie qu'en cas du moindre doute sur un élément de passage à niveau, celui-ci se met en mode de sécurité afin de ne mettre ni le train ni l'utilisateur de la route en danger.

Tout passage à niveau est vérifié périodiquement afin de s'assurer de son bon fonctionnement, de même que de ses composants, en vue de prévenir tout dysfonctionnement.

13.03 Marco Van Hees (PTB-GO!): Monsieur le ministre, je vous remercie.

Si je comprends bien, le feu passe au rouge même s'il n'y pas de train. Il vaut mieux qu'il passe au rouge pour rien plutôt que l'inverse. Je peux comprendre cette façon de faire.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

La **présidente**: La question n° 22845 de Mme Dumery est transformée en question écrite.

14 Question de **M. Jean-Jacques Flahaux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la mise à jour par le Conseil de l'UE des règles concernant notamment l'usage des drones" (n° 22856)**

14 Vraag van de heer **Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het updaten van de regels betreffende het gebruik van drones door de Raad van de Europese Unie" (nr. 22856)**

14.01 **Jean-Jacques Flahaux** (MR): Madame la présidente, monsieur le ministre, le 22 décembre dernier, le Conseil de l'Union européenne a approuvé l'accord conclu le 29 novembre 2017 avec le Parlement européen révisant les règles de sécurité communes pour l'aviation civile. Une nouvelle mission pour l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) a également été définie. Cette réforme comprend les toutes premières règles à l'échelle européenne concernant les drones civils permettant aux avions télécommandés de toutes tailles de voler en toute sécurité dans l'espace aérien européen, tout en apportant une sécurité juridique à cette industrie en pleine expansion. L'objectif de ces nouvelles règles est de créer les bonnes conditions pour que l'Union européenne ait la capacité de gérer l'augmentation prévue du trafic aérien de 50 % au cours des vingt prochaines années et de préparer le secteur aérien de l'Union européenne à une concurrence mondiale forte.

Demeure l'étape de la finalisation juridique et linguistique au sein de l'Union européenne, suivie de l'accord du Parlement européen, et de celui du Conseil. Monsieur le ministre, quel sera l'apport belge ou les éventuels amendements souhaités par la Belgique à cette réforme européenne au sein des deux assemblées, celle du Parlement européen et celle du Conseil européen? Quels seront les points les plus importants à adapter dans notre législation afin de nous conformer à ces futures nouvelles règles européennes encadrant l'utilisation de drones civils? Enfin, à quel niveau la Belgique est-elle présente au sein de l'AESA? Je vous remercie pour vos réponses, monsieur le ministre.

14.02 **François Bellot**, ministre: Cher collègue, la Belgique, à travers la représentation permanente appuyée par un expert de la DGTA, a eu une influence déterminante en amont sur la réforme du nouveau règlement de base appelé "règlement AESA" en matière de sécurité de l'aviation civile – refonte du règlement 216/2008, en particulier pour le secteur des drones.

Lors des négociations internes au conseil "Orientations générales" et dans le cadre de la préparation des réunions du trilogue informel avec le Parlement européen, la délégation belge a régulièrement fait des propositions écrites dont la plupart ont été intégrées au texte global du compromis final. Une fois que le texte convenu aura fait l'objet d'une traduction dans toutes les langues de l'Union européenne et d'une vérification par les juristes/linguistes, il devrait être formellement approuvé par le Parlement en session plénière puis par le Conseil (accord en première lecture).

La procédure devrait être achevée au printemps 2018. Après adoption, le règlement sera publié au *Journal officiel de l'Union européenne*. Il entrera en vigueur vingt jours après la publication. Toutefois, il est bon de signaler que l'entrée en vigueur ne veut pas dire mise en œuvre, les règlements européens prévoyant généralement un délai d'adaptation avant la date de mise en œuvre.

Les règles sur les drones dans le nouveau règlement de base fournissent les principes de base pour assurer la sûreté, la sécurité, la vie privée et la protection des données personnelles pour tous les drones. Conformément à la position exprimée par la Belgique lors des négociations du compromis, il y aura également des contraintes sur le bruit et les émissions générées par les drones, comme c'est le cas pour tous les autres avions.

Les opérations de drones à plus hauts risques nécessiteront une certification par l'AESA, tandis que les drones présentant le risque le plus faible devront simplement se conformer aux mécanismes normaux de surveillance du marché de l'Union européenne, via le SPF Économie.

Un nouveau concept innovant est relatif à l'enregistrement des drones; les opérateurs de drones doivent être enregistrés s'ils opèrent des drones qui peuvent transférer plus de 80 joules d'énergie cinétique lors d'un impact avec une personne. C'est donc un rapport poids-vitesse. Ce seuil peut être modifié à l'avenir sans

longue procédure, au moyen d'un acte délégué pour tenir compte des développements éventuels du secteur.

Des exigences plus détaillées relatives aux drones sur base des principes énoncés seront également promulguées dans un futur règlement d'exécution de la commission. Les modifications dans la législation nationale dépendront du contenu définitif du règlement. S'agissant du règlement européen, le nouveau règlement de base ainsi que le règlement d'exécution seront directement applicables en droit belge.

La Belgique est représentée dans les groupes de travail ad hoc, dans le comité stratégique et dans le conseil d'administration de l'AESA.

14.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): La réponse de M. le ministre me semblant très complète, je n'ai pas de réplique.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

La **présidente**: Les questions n^{os} 22882, 22883 et 22884 de Mme Poncelet sont transformées en questions écrites.

15 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 "les personnes à mobilité réduite désirant embarquer sur la ligne 43" (n° 22884)**

- **M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le service aux personnes à mobilité réduite demandant une assistance" (n° 22906)**

- **M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les services offerts par la SNCB aux personnes handicapées" (n° 22920)**

- **M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les problèmes pour les personnes en chaise roulante" (n° 23350)**

15 Samengevoegde vragen van

- **mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toegankelijkheid van lijn 43 voor personen met beperkte mobiliteit" (nr. 22884)**

- **de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de dienstverlening aan personen met een beperkte mobiliteit die om assistentie verzoeken" (nr. 22906)**

- **de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de dienstverlening van de NMBS aan reizigers met een beperking" (nr. 22920)**

- **de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de problemen waarmee rolstoelgebruikers worden geconfronteerd" (nr. 23350)**

15.01 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, het betreft opnieuw een vraag over de dienstverlening aan personen met een beperkte mobiliteit. Een aantal andere collega's en ik hebben hier al verschillende vragen over gesteld. In principe is het nooit de bedoeling om de aandacht te richten op een individueel geval, maar dankzij individuele gevallen kunnen we wel nagaan of de gestandaardiseerde procedure naar behoren werkt.

Het specifieke geval in kwestie betreft een redacteur van een krant die op 9 januari moest wachten op assistentie. Het verhaal verscheen in de pers. Ik zal hier dan ook niet ingaan op de details. Het is wel de aanleiding om vragen te stellen over het beleid in het algemeen.

Ik wil duidelijk stellen dat ik ervan overtuigd ben dat heel veel mensen bij de NMBS hun best doen om dit soort voorvallen te vermijden. Soms merken we echter dat er toch nog structurele problemen zijn waardoor bepaalde engagementen niet uitgevoerd kunnen worden.

Ik heb dan ook de volgende vragen voor u.

Hoeveel klachten heeft de NMBS in 2017 ontvangen over de aanvragen van assistentie of over de assistentie zelf?

Heeft de NMBS voldoende personeel ter beschikking om alle aanvragen te verwerken?

Er is steeds sprake van een buffertijd van 20 minuten die gerespecteerd moet worden bij een overstap. Is dat realistisch? Is die buffertijd soms niet te lang? Wat is de reden voor deze buffertijd?

Volgens het meerjareninvesteringsplan zou er 450 miljoen euro worden uitgetrokken voor het toegankelijk maken van stations. Per jaar zouden vijf stations toegankelijk gemaakt worden voor mensen met een beperkte mobiliteit. Hoe staat het daarmee?

Telkens ik deze vraag stel, gaat het ook over de vermindering van de reservatietermijn. Die wordt vaker bestudeerd, maar is daar al een conclusie voor handen?

15.02 Wouter Raskin (N-VA): Ik heb een gelijkaardige vraag naar aanleiding van het geval dat een tweetal weken geleden in de pers verscheen. Een rolstoelgebruiker had nood aan assistentie om de trein te nemen, maar er liep één en ander grondig mis. Om onduidelijke redenen werd zijn assistentieverzoek niet geregistreerd. Daardoor trof de persoon in kwestie niemand aan bij aankomst in het station van Brussel-Noord die hem zou helpen om over te stappen op de trein naar Antwerpen. Er zijn een aantal telefoontjes gepleegd, maar uiteindelijk heeft deze man twee uur in de kou op het perron moeten staan wachten op de nodige assistentie.

De man in kwestie zou de avond voordien een sms ontvangen hebben waarin zijn aanvraag tot assistentie bevestigd werd. Toch bleek hij de dag nadien niet op de effectieve planning te staan. Hoe kan zo iets gebeuren? Is er technisch iets misgegaan? Komt zo iets vaak voor?

De heer in kwestie kreeg te horen dat er te weinig personeel aanwezig was om hem te helpen, met het gevolg dat hij de trein naar zijn werk niet kon nemen. Dat is geen eenmalig voorval. Als de cijfers die ik heb, kloppen, dan zouden er 786 assistentieverzoeken geweigerd zijn in 2015. In 2016 waren dat er 839.

Heeft u er weet van hoe vaak mensen van wie de aanvraag wel werd toegekend uiteindelijk niet op tijd op de gevraagde trein geraken? Zou het niet aan te raden zijn om daar in de toekomst wel een zicht op te hebben?

Sinds september 2017 kunnen personen met een beperking in 41 stations genieten van de verkorte reservatietijd voor assistentieverzoeken. Dat is een verruiming van het aanbod. Hoe verloopt de invoering van de verkorte reservatietijd in de 23 nieuwe stations? Kan iedereen daar op tijd geholpen worden? Is er voldoende personeel voor aanwezig?

In overleg met staatssecretaris voor Gehandicaptenbeleid, mevrouw Demir, werkte u ook enkele initiatieven uit die de toegankelijkheid van de NMBS moeten verbeteren. Die initiatieven werden opgenomen in het Zomerakkoord. Hoe ver staat het met de uitvoering daarvan?

15.03 Marco Van Hees (PTB-GO!): Monsieur le ministre, depuis le 15 janvier, la gare de Bruxelles-Schuman est, en théorie, accessible aux personnes à mobilité réduite. Toutefois, à l'occasion de cette supposée bonne nouvelle, des voix se font entendre pour regretter les difficultés rencontrées par ces voyageurs. En pratique, il est impossible, pour une personne en chaise roulante de voyager de façon autonome sur l'ensemble du réseau ferroviaire. Il n'y a pas encore d'unité standard de hauteur pour les quais et les trains; les voitures réservées aux personnes à mobilité réduite ne se situent jamais au même endroit, ce qui cause évidemment des pertes de temps et des difficultés pour ces personnes.

Il est donc toujours nécessaire de recourir à une rampe mobile et à l'assistance de deux employés de la SNCB. Si des accompagnateurs de train déploient la rampe d'accès, ils risquent des sanctions. Ils n'y sont pas autorisés. Cette procédure nécessite une réservation 24 h à l'avance.

Officiellement, 90 gares sont déclarées totalement accessibles aux personnes handicapées, qu'elles soient malvoyantes, malentendantes, accidentées ou à mobilité réduite. Mais il nous revient que ces 90 gares n'ont pas toutes le personnel nécessaire pour s'en occuper. Combien des 90 gares disposent-elles en permanence de personnel suffisant pour aider à monter ou descendre des trains? Comment se fait-il que les

voitures réservées aux personnes à mobilité réduite ne se situent jamais au même endroit? Existe-t-il des pistes pour résoudre ce problème?

15.04 François Bellot, ministre: Cher collègue, l'embarquement de personnes à mobilité réduite à bord des trains est une opération délicate en termes de sécurité du voyageur. Elle se traduit par un simple accompagnement pour les personnes relativement mobiles, comme les personnes aveugles, ce que le chef de bord peut faire dans chaque gare pour autant que le voyageur concerné se soit fait identifier.

Dans le cas des voyageurs moins mobiles, comme une personne en chaise roulante, cette action implique des moyens logistiques plus conséquents, comme une plate-forme de chargement permettant de pallier la différence de hauteur entre le quai et le train. Ces plates-formes ne sont pas transportables de gare en gare selon les besoins et doivent être manipulées par un personnel spécifiquement formé. C'est pourquoi l'assistance est organisée dans certaines gares, en l'occurrence Liège-Guillemins, Rivage et Marloie (ligne 43). La SNCB m'informe qu'elle examine la possibilité d'étendre ce service à d'autres gares.

Par ailleurs, la SNCB confirme qu'elle a planifié dans le plan pluriannuel d'investissements 2018-2022 l'objectif de rendre totalement accessible aux PMR cinq gares par an, en moyenne. Ce PPI a été approuvé par le conseil d'administration de la SNCB le 27 octobre 2017 et sera soumis à la fin de la semaine au Conseil des ministres. Les investissements destinés à cet objectif sont budgétés dans le PPI et sont intégrés dans une multitude de projets globaux de rénovation et de construction des infrastructures d'accueil des voyageurs.

Au cours des neuf premiers mois de 2017, le service clientèle a reçu 58 plaintes au sujet de l'assistance pour personne à mobilité réduite. La SNCB me confirme disposer, en principe, de suffisamment de personnel pour gérer les demandes d'assistance PMR. Il est exceptionnel qu'une assistance ne puisse pas avoir lieu; par exemple, personnel malade ou affluence de demandes d'assistance. Elle m'informe que même si elle ne peut pas toujours donner suite à toutes les demandes d'intervention (seulement dans 2 % des cas), ceci ne signifie toutefois pas que le client n'a pas pu voyager. En effet, une alternative est souvent trouvée et proposée.

De 20 minuten, waarover de heer Geerts het heeft, zijn het aantal minuten dat de personen met beperkte mobiliteit op voorhand in het station aanwezig moeten zijn vóór de start van hun assistentie. Bij de overstappen houdt de NMBS rekening met 15 minuten overstaptijd. Deze tijd is nodig voor de verplaatsing tussen perrons, waarbij in bepaalde gevallen gebruik moet worden gemaakt van dienstoverwegen, met toepassing van specifieke veiligheidsprocedures.

De NMBS laat mij daarnaast ook weten dat zij een oplossing zoekt om haar dienstverlening met verminderde reservatietermijn uit te breiden.

Mijnheer Raskin, u verwijst in uw vraag naar een specifiek geval waarbij u stelt dat de NMBS de reiziger in een rolstoel in de kou zou hebben laten staan. De NMBS laat mij weten dat zijn aanvraag tot assistentie niet kon worden bevestigd want er was een technisch probleem met het sms-systeem.

Er zijn geen cijfers beschikbaar voor toegekende assistentie waarbij de klant niet op tijd op de gevraagde trein geraakt. Er bestaan wel cijfers van verwijderde assistentieverzoeken. In deze categorie komen aanvragen terecht om verschillende redenen – niet komen opdagen klant, klant niet op tijd vermeld in de aanvraag.

Sinds september 2017 werden er voor deze aanvraag van drie uur op voorhand slechts 27 aanvragen voor assistentie geweigerd op een totaal van 946 aanvragen.

En ce qui concerne les initiatives visant à améliorer l'accessibilité aux personnes handicapées, les principaux points d'attention relevés en concertation avec ma collègue Mme Demir sont les suivants.

1. L'uniformisation de la hauteur des quais. Dans les contrats de gestion, la norme de hauteur des quais est fixée à 76 cm. Des budgets sont prévus dans les PPI pour parvenir, à terme, à l'uniformisation de la hauteur de ceux-ci.

2. L'uniformisation du matériel roulant lors de l'achat de matériel neuf et la hauteur d'accès des plateformes.

3. L'information visuelle et auditive à bord du train. Il sera demandé plus spécifiquement de mettre en œuvre une annonce appropriée des changements de voie via panneaux lumineux et annonces sonores.

4. L'accessibilité des toilettes.

5. La réduction du délai de réservation.

Sur tous ces points, des améliorations ont déjà été enregistrées ou sont discutées dans le cadre des contrats de gestion et PPI.

Enfin, pour répondre à M. Van Hees, il est important de faire la distinction entre l'accessibilité des gares en termes d'infrastructure et l'assistance en gare.

Dans les gares proposant une assistance, la personne à mobilité réduite est accompagnée depuis l'entrée de la gare jusqu'au train par un membre du personnel. Ce cheminement peut se faire via des accès publics mais également par des accès réservés au personnel; par exemple, des traversées de voies à niveau à l'extrémité des quais.

La SNCB m'indique que les PMR peuvent disposer d'une assistance personnalisée dans 132 gares. Pour 40 d'entre elles, le délai de réservation est réduit à trois heures au lieu de 24.

Depuis quelques années, la SNCB a sans cesse amélioré le service aux PMR.

En termes d'infrastructures, une gare ou un point d'arrêt est intégralement accessible aux PMR s'il remplit quatre critères:

- les quais à 76 cm;
- tous les quais sont accessibles directement via l'espace public, via un bâtiment de la gare ou via un couloir sous voies ou une passerelle équipée d'un ascenseur ou d'une rampe;
- tous les quais sont équipés de lignes-guides, cheminement podotactile;
- il existe au moins un automate de vente de billets accessible.

Sur la base de ces critères, il ressort que 63 gares répondent actuellement aux critères d'accessibilité PMR. Ces gares permettent donc à une PMR de circuler en toute autonomie d'un quai à l'autre sans assistance. Mais pour certaines PMR, l'assistance d'un membre du personnel est indispensable pour embarquer ou débarquer du train. Par exemple, pour les PMR en chaise roulante, il est nécessaire qu'un membre du personnel installe une rampe mobile, quelle que soit la hauteur des quais.

Les gares accessibles en termes d'infrastructure et proposant un service d'assistance sont au nombre de 21. Il n'est pas possible de tracer précisément des zones d'attente PMR sur les quais, le parc de la SNCB étant trop diversifié.

La SNCB assure qu'elle essaye de respecter le plus possible la composition prévue de ses trains. Toutefois, des problèmes techniques et des besoins opérationnels font que parfois, la composition des trains change et qu'il n'est donc pas toujours possible que les voitures PMR se trouvent systématiquement au même endroit.

15.05 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, dank u voor dit uitgebreide antwoord. Ik zal het nog eens lezen en desgevallend bijkomende schriftelijke vragen stellen.

Ik herhaal: ik weet dat er inspanningen gebeuren. In een inclusieve maatschappij verwachten mensen echter blijvende inspanningen op het vlak van vervoer.

15.06 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, wat betreft het concrete geval heb ik begrepen dat dit deels met een technisch probleem te maken had. Dat kan altijd, daar moet men begrip voor hebben.

Om een lang verhaal kort te maken: het probleem doet zich niet dagelijks voor. Dat is goed nieuws. De NMBS zoekt nog naar bijkomende oplossingen om de dienstverlening aan mensen met een beperkte mobiliteit uit te breiden. Ik pleit er voor om die ambitie prioriteit te verlenen en een inclusieve maatschappij te zijn, zoals collega Geerts stelt. De dienstverlening is wat ze is, maar we kunnen daarin best nog wel wat stappen zetten. Het uitrollen van initiatieven vergt inderdaad enige tijd, we kunnen niet verwachten dat dit morgen allemaal gerealiseerd is. Ik vraag u om dit proces te bewaken en de gestelde ambities te halen.

15.07 Marco Van Hees (PTB-GO!): Monsieur le ministre, ai-je bien entendu dans votre réponse qu'il y a seulement 2 % des demandes qui sont satisfaites?

15.08 François Bellot, ministre: Il n'est pas donné satisfaction à 2 % des demandes.

15.09 Marco Van Hees (PTB-GO!): C'est l'inverse. Vous me rassurez.

Pour le reste, vous nous dites qu'il est rare qu'il y ait un manque de personnel qui puisse répondre aux demandes. Ce n'est pas ce qui nous revient de l'intérieur. Du personnel de la SNCB nous dit que cela arrive fréquemment.

Votre réponse et les échos que nous avons ne concordent donc pas.

15.10 François Bellot, ministre: Ce n'est pas ma réponse mais celle de la SNCB. Celle-ci nous vient donc de l'intérieur.

15.11 Marco Van Hees (PTB-GO!): C'est cela. Il y a donc des versions différentes qui circulent à l'intérieur de la SNCB. Cela m'étonne un peu.

Pour le reste, je prends note de vos chiffres, qui sont sans doute plus à jour que les miens.

Espérons que l'on continue dans ce processus d'amélioration des conditions de voyage pour les personnes à mobilité réduite.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

16 Samengevoegde vragen van

- de heer **Egbert Lachaert** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de publicatie van stiptheidsgegevens bij Infrabel" (nr. 22917)

- mevrouw **Gwenaëlle Grovonius** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toegang tot de stiptheidscijfers van de NMBS" (nr. 23173)

- de heer **Jef Van den Bergh** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het opendatabeleid bij de NMBS en Infrabel" (nr. 23197)

- de heer **David Geerts** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de slechte stiptheidscijfers en het niet vrijgeven van open data over stiptheid" (nr. 23287)

16 Questions jointes de

- **M. Egbert Lachaert** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la publication de statistiques de ponctualité chez Infrabel" (n° 22917)

- **Mme Gwenaëlle Grovonius** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'accès aux données de ponctualité de la SNCB" (n° 23173)

- **M. Jef Van den Bergh** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la politique de données ouvertes à la SNCB et chez Infrabel" (n° 23197)

- **M. David Geerts** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les mauvais chiffres de ponctualité et la non-communication des données ouvertes relatives à la ponctualité" (n° 23287)

La **présidente**: M. Lachaert ne vient pas.

16.01 Gwenaëlle Grovonius (PS): Madame la présidente, monsieur le ministre, je sais que certains éléments de cette question ont été abordés antérieurement, suite à l'interpellation de certains d'entre nous par l'association Navetteurs.be.

Celle-ci nous signale que depuis le 10 décembre 2017 et l'entrée en vigueur du nouveau plan de transport SNCB, la source des données de ponctualité sur laquelle ils basent leurs rapports de ponctualité n'est plus

accessible.

Monsieur le ministre, confirmez-vous ces informations? Comment la SNCB justifie-t-elle une telle attitude? Si celles-ci étaient avérées, comptez-vous prendre des mesures pour imposer à la SNCB de rendre à nouveau accessibles ces données, notamment au regard des principes relatifs à l'Open Data qui obligent la SNCB à mettre ces données à disposition?

16.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Ik sluit me aan bij de vraag van de collega.

Ik heb mijn vraag toegevoegd aan een eerder ingediende vraag met betrekking tot het opendatabeleid. Ik heb ondertussen vernomen dat er een technisch probleem was met de website met betrekking tot de toegankelijkheid van de data. Mijnheer de minister, ik hoop dat u kunt bevestigen dat het geen bewuste zet betrof om de gegevens af te schermen. Ik heb begrepen dat dat niet het geval was.

Mijn vraag ging meer in het algemeen over het opendatabeleid bij de NMBS-Groep, in opvolging van de resolutie die we hier in de Kamer hebben aangenomen in juli 2015.

In 2016 werd ook het wetsontwerp inzake het hergebruik van overheidsinformatie aangenomen. Conform die wet geeft de NMBS sinds 2017 ook realtime data vrij. In ruil voor het gebruik van die gegevens moet men wel eerst een formulier invullen en een licentieovereenkomst ondertekenen. Die licentie verbiedt om de ruwe gegevens te verspreiden.

Mijnheer de minister, hoeveel contracten sloot de NMBS al voor het gebruik van data? Hoeveel aanvragen waren er? Graag kreeg ik een overzicht vanaf 2016.

Werden er ook aanvragen geweigerd? Zo ja, op basis waarvan?

Gaat het voornamelijk om grote bedrijven of ook om kleine initiatieven als start-ups en ontwikkelaars van apps? Kunt u een overzicht geven?

Bij onze vorige vraag over de problematiek gaf u te kennen dat de NMBS wil werken met een tariefsysteem dat rekening houdt met de kosten, die ermee samenhangen. Wordt een dergelijke bepaling ook opgenomen in de beheerscontracten? Zullen er inderdaad kosten worden aangerekend?

Zal in het beheerscontract uitdrukkelijk worden vermeld dat de NMBS haar dienstregeling en realtime informatie vrij moet geven?

Welke informatie stelt Infrabel ter beschikking als open data?

Ik had ook nog een vraag over de beschikbaarheid van de stiptheidscijfers, maar die werd reeds gesteld door collega Grovonijs.

16.03 David Geerts (sp.a): Ik denk dat mijn vraag beter toegevoegd was aan het debat onder agendapunt 16, omdat ze vooral gaat over de slechtere stiptheidscijfers.

Een aantal elementen werden reeds aangehaald. Ik wil het echter hebben over de verschillende manier van meten en interpreteren van de resultaten.

Over de zesminutenregeling hebt u gezegd dat het om een internationale afspraak gaat. In Nederland en Zwitserland is dat echter herleid tot drie minuten. Ook de reizigersorganisaties gebruiken die tijd.

U had het ook over het overleg met de reizigersorganisaties. De conclusies daaruit waren mij niet volledig duidelijk. Wordt er bij de opmaak van de beheersovereenkomst rekening gehouden met het advies van de CRB om de nieuwe manier van meten ook te gebruiken en de tussenstops te bekijken?

Ik kom dan bij mijn laatste vraag, aangezien de andere al gesteld zijn. Blijkbaar zijn bepaalde gegevens opnieuw gecodeerd, waardoor de reizigersorganisaties geen toegang meer hebben tot de stipheidsdata. Wat is de reden daarvoor?

16.04 François Bellot, ministre: Madame la présidente, chers collègues, la SNCB met à disposition ses

horaires planifiés en Open Data depuis septembre 2015. Les données horaires en temps réel sont disponibles depuis avril 2017. Les données sont mises à disposition des tiers gratuitement moyennant la signature d'un contrat. Au 25 janvier 2018, la SNCB avait signé 119 contrats pour ses données horaires en Open Data.

Depuis septembre 2015, la SNCB a reçu 797 demandes de contrat depuis son site internet. La SNCB précise que jusqu'à présent, aucune demande n'a été refusée et que toutes les demandes sont traitées dans les deux jours ouvrables. Les demandes qui n'ont pas abouti à des contrats concernent des demandes rétractées par les demandeurs après réception du contrat-type.

Conformément aux recommandations de la loi sur l'Open Data, le contrat actuel n'exige pas que le demandeur justifie sa nature – individu, université, *start up*, grande société –, ce qu'il ne fait pas dans la majorité des cas.

L'analyse sommaire des adresses e-mail enregistrées dans les contrats laisse à penser que le panel d'utilisateurs actuel est un mélange d'individus, d'universités, de *start ups* et de grandes sociétés.

Le 13 décembre 2017, la SNCB a envoyé une enquête aux utilisateurs de l'Open Data pour mieux connaître les usages. À l'heure actuelle, seuls 5 utilisateurs ont fourni leur *feed-back* et les résultats sont en cours d'analyse.

Comme je viens de l'évoquer, les données sont mises à disposition gratuitement moyennant la signature d'un contrat. La SNCB confirme qu'elle n'a pas l'intention de modifier les conditions à l'avenir.

In het tekstvoorstel van beheerscontract wordt open data niet uitdrukkelijk vermeld, omdat de NMBS in die materie eenvoudigweg de wet respecteert.

Madame Grovonijs, la situation décrite par les associations de navetteurs en décembre 2017 a immédiatement interpellé la SNCB. En effet, aucun changement n'a été apporté à son site web dans le cadre de l'introduction du plan de transport du 10 décembre dernier. Il n'a jamais été question pour la SNCB de dissimuler volontairement la moindre information.

Durant le mois de décembre, le site web actuel de la SNCB a connu plusieurs soucis d'accessibilité. Le site a hélas été bloqué partiellement, voire totalement, à plusieurs reprises, de même que le module de vente. Il est dès lors possible que l'application générant les attestations de retard ait, elle aussi, été impactée. La SNCB me fait savoir que depuis lors, le site fonctionne correctement et que les attestations de retard peuvent toujours être générées dans un délai d'une semaine.

Ik had een vergadering met de reizigersorganisaties over de stiptheid bij het spoor over het standpunt van de NMBS en Infrabel over de methodologie. Een gezamenlijke analyse van Infrabel en de NMBS werd mij op 22 januari 2018 bezorgd. Ik verduidelijk de belangrijkste punten ervan.

Volgens het beheerscontract, vastgelegd met de federale overheid, is alleen Infrabel bevoegd om de stiptheidscijfers te berekenen. Het voorstel van de reizigersvereniging wijkt op een aantal punten af van de door Infrabel momenteel toegepaste methodologie. Aangezien de methodologieën verschillend zijn, zijn de resultaten uiteraard ook verschillend.

Het globaal stiptheidscijfer, berekend door Infrabel, is een samenvatting van de cijfers van stiptheid van de 3 800 treinen, die iedere dag de reizigers op hun bestemming brengen. Om die reden wordt over de diverse andere stipheidsstatistieken meer gedetailleerd extern gecommuniceerd door Infrabel en de NMBS. De statistieken zijn te consulteren op de publieke website van beide bedrijven.

De stiptheid in 2017 was slechter dan in 2016 en 2015, maar beter dan de jaren daarvoor. De stiptheid werd hoofdzakelijk beïnvloed door een aantal fenomenen.

Je ne vais pas répéter ce que j'ai déjà dit tout à l'heure.

En ce qui concerne les managers de lignes, je vous renvoie aux informations que j'ai communiquées en réponse aux questions orales posées tout à l'heure.

Quant à la méthode de calcul et à la publication des données de ponctualité chez Infrabel, les négociations relatives au contrat de gestion d'Infrabel sont toujours en cours. Dans ce cadre, la publication des données de ponctualité fait l'objet d'une attention particulière afin de répondre également aux attentes et demandes des associations de navetteurs.

16.05 Gwenaëlle Grovonius (PS): Merci, monsieur le ministre, pour ces éléments de réponse.

S'il s'agissait effectivement d'un problème technique, espérons qu'il est résolu aujourd'hui. Nous aurons sans aucun doute un retour de l'association Navetteurs.be à cet égard.

Un autre élément important est évidemment de se rendre compte à quel point les données que les navetteurs communiquent et celles qui sont produites officiellement par la SNCB sont différentes. Il est essentiel que ces données soient toutes prises en compte afin d'avoir le meilleur reflet possible de ce que vivent au quotidien les navetteurs qui utilisent le train.

16.06 David Geerts (sp.a): Dank u voor uw antwoord, mijnheer de minister.

Een deel daarvan hadden we al gehoord in het antwoord op de samengevoegde vragen over de stiptheidscijfers van de NMBS. Het debat over de meting en over de drieminutenregeling blijft open. Er zou moeten worden vergeleken met Nederland en Zwitserland, maar dat is een debat voor later.

16.07 Jef Van den Bergh (CD&V): Dank u voor uw antwoord, mijnheer de minister.

Het was een positief antwoord met betrekking tot de toepassing van de opendateregels. Hoewel de ongerustheid bij de reizigersorganisaties terecht was, blijkt gelukkig dat een en ander niet om een bewuste strategie ging.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

De **voorzitter**: Vraag nr. 22918 van de heer Lachaert wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

17 Samengevoegde vragen van

- de heer **David Geerts** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de verkoop van Blue-bike" (nr. 22923)
- de heer **Jef Van den Bergh** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "Blue-bike" (nr. 23362)

17 Questions jointes de

- **M. David Geerts** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la vente de Blue-bike" (n° 22923)
- **M. Jef Van den Bergh** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "Blue-bike" (n° 23362)

17.01 David Geerts (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, samen met een aantal collega's stelde ik reeds een aantal vragen over Blue-Mobility en Blue-bikes. In uw antwoord maakte u duidelijk dat dit eigenlijk geen kerntaak is van de NMBS.

U kondigde aan dat de NMBS zich zou terugtrekken uit Blue-Mobility. Wij konden recent ook lezen dat Vlaams minister Weyts heeft gezegd dat De Lijn geïnteresseerd is in een overname. Hoe zal deze operatie verlopen? Zal het meerderheidsaandeel in Blue-Mobility worden verkocht aan De Lijn? Kloppen de verklaringen van minister Weyts en zijn die onderhandelingen momenteel aan de gang? Wat zijn de criteria? Wat zal de impact zijn voor de gemeentebesturen? Heel wat gemeenten participeren in de uitbating. Wat betekent dit voor het concept van een geïntegreerd vervoersticket? Heeft dit hierop een impact?

17.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik sluit mij aan bij de vraag van collega Geerts.

Het is ondertussen tweeënhalf jaar geleden dat het Parlement een resolutie goedkeurde waarbij meer aandacht werd gevraagd voor de combinatie fiets en trein. Deelfietssystemen spelen hierin een zeer belangrijke rol.

Blue-bike is een belangrijke speler omdat via dit systeem ook een fiets aangeboden kan worden in kleinere stations en andere mobiliteitsknooppunten. Blue-bike heeft inmiddels meer dan 20 000 leden, goed voor 225 000 ritten. Deze positieve cijfers werden vorige week gecommuniceerd via een persbericht. Zowel het aantal leden als het aantal ritten groeit. Als men dit echter vergelijkt met Nederland dan hebben we nog een hele weg af te leggen. De openbaarvervoerfiets, de OV-fiets, in Nederland kent 500 000 leden. Dit is heel wat anders dan die 20 000.

Blue-bike is al een tijdje bezig met een nieuw businessplan voor investeringen. Tegelijkertijd blijft de onduidelijkheid over het aandeelhouderschap van Blue-Mobility duren. De NMBS zou uit het deelsysteem willen stappen, ook al heeft minister Weyts laten weten dat de NMBS toch aandelen zou willen behouden. Hij heeft dit verklaard in het Vlaams Parlement.

Verscheidene andere partijen lieten al weten geïnteresseerd te zijn. Ik verwijs naar Cambio, Mobit, De Lijn, de keten Fiets! enzovoort. Elk van deze spelers gelooft in het deelfietsensysteem en wil een bijdrage leveren. Zo heeft Mobit bijvoorbeeld de QR-technologie in huis waardoor de sleutelautomaten overbodig zouden kunnen worden. In afwachting van een beslissing heeft de NMBS 300 000 euro geleend aan Blue-Mobility om de continuïteit van de activiteiten te verzekeren. Het groeiscenario in het businessplan werd aangepast. In 2018 wil Blue-bike gaan voor nieuwe locaties en verbeterde fietsen. Er wordt onderzocht of uitbreiding in de grote steden noodzakelijk is.

Ten eerste, wat is de stand van zaken met betrekking tot het businessplan van Blue-Mobility? Wat zijn de verdere stappen en welke timing zal worden gehanteerd?

Ten tweede, is er al een definitieve beslissing genomen met betrekking tot het aandeelhouderschap van de NMBS in Blue-Mobility?

Ten derde, kan u de keuze met betrekking tot de lening aan Blue-Mobility toelichten?

Ten vierde, wat is uw visie op de rol van de NMBS in Blue-bike en de combinatie trein/fiets? Op welke manier zal die visie gestalte krijgen in het beheerscontract?

Ten slotte, wat is uw visie op het Nederlandse systeem waar zonder abonnementskosten 500 000 treinreizigers worden bereikt die de combinatie trein/fiets op een heel gemakkelijke manier kunnen hanteren?

17.03 Minister **François Bellot**: Beste collega's, de NMBS heeft al meermaals te kennen gegeven zich te willen toeleggen op haar kernactiviteiten. Dat gaat van tijdige, juiste info aan de reiziger, tot veilige onthaalinfrastructuur in de stations, met inbegrip van de parkings en fietsenstallingen. Het beheer van wagen- of fietsparken op zich behoort daar evenwel niet toe. De NMBS heeft in die optie de beslissing genomen om haar meerderheidsaandeel te verkopen. Verschillende partijen hebben hun interesse getoond. De andere aandeelhouders hebben ook een voorverkoopsrecht. Zoals voor iedere specifieke activiteit waarin ook de commerciële markt actief is, is het niet opportuun om gedetailleerde informatie over de verkoopcriteria bekend te maken.

Het is de bedoeling de continuïteit van de activiteiten van Blue-bike te garanderen. Zoals ik op 3 oktober 2017 al gezegd heb in deze commissie, paste ook de beslissing 300 000 euro ter beschikking te stellen van Blue-bike in deze continuïteit van de activiteiten.

De NMBS zal zich positief blijven opstellen, ook na de verkoop van haar aandelen. De NMBS geeft een belangrijke plaats aan de fiets met het oog op de intermodaliteit, en zal blijven zorgen voor goede parkeerplaatsen voor fietsen. Zij zoekt naar een partnerschap met gespecialiseerde partners voor het beheer en het onderhoud van de fietsen.

De NMBS richt haar aandacht op de intermodaliteit trein/fiets om de modaal shift te stimuleren en om de *first mile* en de *last mile* zo goed mogelijk te verzekeren, eerder dan op de fietspunten.

Ik kan u ook bevestigen dat het sinds december mogelijk is een Blue-bike te huren met een Mobibkaart.

17.04 **David Geerts** (sp.a): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

U hebt hier herhaald dat de NMBS van de Blue-bikes af wil. Dat is een keuze. Collega Van den Bergh heeft in zijn toelichting verwezen naar het Nederlandse voorbeeld. Ik heb dat in mijn vorige vraag ook gedaan.

Ik begrijp niet dat het reizigerspotentieel dat daar kan worden aangeboord – de NMBS zegt toch steeds dat zij meer reizigers wil vervoeren – niet ten volle benut wordt.

Een ander element van kritiek blijft. Vanavond zal ons gemeentebestuur bijvoorbeeld samen met de provincie Antwerpen vergaderen over de fietspunten. Mijn conclusie is dat men wel een fietsbeleid wil ontwikkelen maar dat de kosten meer en meer doorgeschoven worden naar de gemeentebesturen. Daar staan wij als gemeentebestuur absoluut niet voor te springen.

17.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord.

Ik heb ook altijd betreurd dat de NMBS van Blue-Mobility af wilde en het niet zag als een opportuniteit. Aan de andere kant kan ik de keuze ook ergens begrijpen. De *core business* moet natuurlijk zijn treinen op tijd laten rijden. Klanten verzorgen in de hele keten, van deur tot deur, is uiteraard ook niet onbelangrijk maar als dat via een partnerschap kan, kan dat misschien tot even goede of zelfs betere resultaten leiden. Ik noteer dat men daarnaar streeft. We zullen dit uiteraard blijven volgen.

*L'incident est clos.
Het incident is gesloten.*

18 Question de Mme Isabelle Galant au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'accident sur le passage à niveau de Masnuy-Saint-Pierre" (n° 22994)

18 Vraag van mevrouw Isabelle Galant aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het ongeval aan de overweg in Masnuy-Saint-Pierre" (nr. 22994)

18.01 Isabelle Galant (MR): Monsieur le ministre, nous avons appris qu'un accident s'est produit au passage à niveau de Masnuy-Saint-Pierre, où une voiture a été percutée par un train. L'automobiliste a heureusement pu sortir de sa voiture. Celle-ci avait été bloquée au niveau de sa roue droite à cause d'un trou: impossible pour le conducteur de faire alors marche arrière. Malgré ses tentatives d'appels au 112 restées sans réponse, quelques minutes plus tard une collision s'est produite avec un train de marchandises, qui n'a pas pu freiner à temps.

D'après les témoins et la victime en question, en plus de l'obscurité, la principale cause de l'accident est liée à l'absence de piquets en béton de balisage destinés à marquer le virage et à éviter le trou en question. Selon Infrabel, le passage à niveau est considéré comme en bon état de fonctionnement, les accidents impliquant celui-ci étant principalement dus aux conducteurs ne respectant pas la signalisation. Par ailleurs, la commune de Jurbise avait déjà précédemment sensibilisé le gestionnaire de réseau sur certains points qui pourraient quand même améliorer la sécurité de ce passage.

Monsieur le ministre, avez-vous eu connaissance de l'enquête menée par Infrabel relative à cet accident? Quelles en sont les conclusions et les recommandations pour améliorer la sécurité à l'emplacement de ce passage à niveau? Combien d'accidents ont-ils été répertoriés sur ce passage ces dernières années? Pouvez-vous nous dire s'il y aura effectivement un remplacement des éléments de sécurité de ce passage à niveau? Quand cela est-il prévu? Avez-vous un calendrier à nous donner? Les autorités communales ont-elles été consultées à ce sujet?

18.02 François Bellot, ministre: Chère collègue, après enquête, il apparaît que le conducteur a trop serré sur sa droite. Sa roue avant droite a quitté les limites de la chaussée lors de la traversée du passage à niveau et est tombée sur les voies. Il s'agit donc bien d'une infraction. Les clôtures ne sont donc en aucun cas à l'origine de cet accident. Il semble plutôt qu'il s'agisse d'une erreur de conduite. Depuis 2008, aucun autre accident n'a d'ailleurs été répertorié sur le passage à niveau n° 74 de la ligne 96. Par ailleurs, les clôtures présentes à Masnuy-Saint-Pierre sont régulièrement vandalisées. Des bordures New Jersey seront posées afin d'éviter tout vandalisme ultérieur. Ce travail sera réalisé dans le courant de cette année.

18.03 Isabelle Galant (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie.

*L'incident est clos.
Het incident is gesloten.*

19 Question de **M. Jean-Jacques Flahaux** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le manque de places dans les trains en direction de Mons l'après-midi" (n° 23012)

19 Vraag van de heer **Jean-Jacques Flahaux** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het plaatsgebrek 's namiddags in de treinen richting Bergen" (nr. 23012)

19.01 **Jean-Jacques Flahaux** (MR): Madame la présidente, monsieur le ministre, je tiens à vous faire part aujourd'hui d'un problème de plus en plus fréquent. Et, d'un côté, c'est tant mieux car c'est le signe que la SNCB se porte bien. En effet, de plus en plus de gens, grâce à la flexibilité du travail, prennent le train en cours de journée et pas en heures de pointe.

Il est évidemment compréhensible, pour une simple question d'offre et de demande, que les trains mis à disposition en journée soient moins nombreux que pendant les heures de pointe.

Néanmoins, à la suite de cette modification des habitudes des navetteurs, d'importants problèmes de places sont aussi de plus en plus fréquents l'après-midi.

Pour illustrer cela, je m'appuie sur des témoignages précis. Le train partant à 14 h 47 de la gare de Bruxelles-Central en direction de Mons n'est constitué que de trois voitures. Trois voitures, c'est bien souvent trop peu pour répondre à la demande. Les gens sont dès lors agglutinés debout entre les différents wagons. Malgré la tolérance des contrôleurs, même la première classe est bondée. Pour résoudre ce problème, il suffirait pourtant d'ajouter une ou deux voitures. Des mesures pourraient-elles être prises afin de résoudre ce problème précis? Il ne s'agit pas d'ajouter un train mais simplement d'ajouter un ou deux wagons aux heures qui posent problème.

En ce qui concerne la problématique générale, la SNCB observe-t-elle effectivement une modification dans les demandes des navetteurs? Dans l'affirmative, peut-elle y répondre?

19.02 **François Bellot**, ministre: Madame la présidente, monsieur Flahaux, les trains suivants assurent la desserte Bruxelles-Mons dans l'après-midi, hors heures de pointe, entre 14 h 00 et 16 h 00. Le train 1735 qui part de Bruxelles-Central à 14 h 17 comporte 506 places. Selon la SNCB, ce train ne présente pas de problème de sur-occupation.

19.03 **Jean-Jacques Flahaux** (MR): Ce doit être le suivant alors!

19.04 **François Bellot**, ministre: Le train 3735 qui part à 14 h 47 comporte 212 places.

Ce train n'est pas structurellement sur-occupé mais connaît certains jours une occupation très importante. La SNCB m'informe qu'elle va continuer à suivre ce train, en particulier dans les prochaines semaines, et adapter sa taille si nécessaire. Quant aux trains 1736, 3736 et 8800 qui partent respectivement de Bruxelles-Central à 15 h 17, 15 h 47 et 15 h 57, ils comportent, respectivement, 506, 1 200 et 893 places. Ces trois trains n'ont pas de problèmes de sur-occupation.

19.05 **Jean-Jacques Flahaux** (MR): Monsieur le ministre, votre réponse prouve que vous êtes parfaitement conscient du problème et avez cherché manifestement des solutions. Il pourrait simplement y avoir un glissement du train précédent vers celui de 14 h 47, si les statistiques montrent effectivement que c'est bien de cela qu'il s'agit. Je sais que vous êtes quelqu'un de réaliste, qui s'efforce de trouver des solutions concrètes aux problèmes quand ils se posent et je vous fais donc entièrement confiance.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

20 **Samengevoegde vragen van**
- de heer **Wouter Raskin** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale

Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de conclusies van de internationale studie over de IJzeren Rijn" (nr. 23051)

- de heer Peter Vanvelthoven aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de resultaten van de studie over de IJzeren Rijn" (nr. 23055)

- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de studie over en de investeringen in de IJzeren Rijn" (nr. 23058)

- de heer Servais Verherstraeten aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de nieuwe studie over de IJzeren Rijn" (nr. 23060)

20 Questions jointes de

- M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les conclusions de l'étude internationale sur le Rhin de fer" (n° 23051)

- M. Peter Vanvelthoven au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les résultats de l'étude consacrée au Rhin de fer" (n° 23055)

- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'étude relative au Rhin de fer et les investissements dans ce projet" (n° 23058)

- M. Servais Verherstraeten au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la nouvelle étude sur le Rhin de fer" (n° 23060)

20.01 **Wouter Raskin** (N-VA): Mijnheer de minister, het dossier rond de IJzeren Rijn zit al jarenlang in het slop. De belanghebbende partijen raken het maar niet eens over het precieze traject dat de spoorlijn zou moeten volgen. In 2015 werd een internationale studie opgestart om de drie mogelijke tracés te onderzoeken. Die studie is nu afgerond. Daaruit blijkt dat de zogenaamde derde weg, die via Venlo naar het Ruhrgebied loopt, de meest haalbare optie is. Om het volledige traject gereed te maken voor goederenvervoer zou een investering van 770 miljoen euro nodig zijn.

Mijnheer de minister, ten eerste, volgens de studie zou de IJzeren Rijn een belangrijk alternatief kunnen vormen voor de Montzenroute, die vandaag op piekmomenten vol zit. Bovendien zorgt het gebrek aan alternatief voor problemen, als er zich op de Montzenroute een ongeval voordoet of als het spoor onderhouden dient te worden. Erkent u de conclusie van de studie?

Ten tweede, de Vlaamse regering heeft al aangekondigd het voortouw te willen nemen in het diplomatiek overleg met Nederland en Duitsland. Bent u bereid om hieraan deel te nemen?

Ten slotte, hebt u recent nog contact gehad met uw Nederlandse en Duitse collega's over het dossier van de IJzeren Rijn? Indien ja, kunt u hierover wat meer vertellen?

20.02 **David Geerts** (sp.a): Mijnheer de minister, collega Raskin heeft verwezen naar de drie tracés.

Uit de studie van Rhein-Ruhr Rail Connection blijkt de derde optie de beste is, omdat een natuurgebied wordt omzeild en omdat het een goedkope optie is. Er zou echter nog een investering van 770 miljoen euro nodig zijn om goederenvervoer over die lange afstand mogelijk te maken. Blijkbaar zou er al 180 miljoen euro ingeschreven staan in de verschillende investeringsplannen. De haalbaarheidstudie voorspelt dat er dagelijks 19 goederentreinen voor het tracé zouden kiezen, ter ontlasting van de Montzenroute. Die studie voorspelt dus een beperkte modal shift van wegvervoer naar spoorvervoer. Anderzijds, zal er wel een verschuiving komen van spoor naar spoor, terwijl het noodzakelijk is om goederenvervoer van de weg naar het spoor te krijgen.

Ten eerste, wat is uw antwoord met betrekking tot de voorspelling van de studie over de beperkte modal shift?

Ten tweede, de andere trajecten waren duurder, maar zouden die een grotere modal shift tot gevolg hebben?

Ten derde, waren Infrabel en de FOD Mobiliteit bij de studie betrokken?

Ten vierde, minister Weyts zal overleg opstarten met Nederland en Duitsland. Is de federale overheid daarbij

betrokken?

Ten vijfde, welke middelen worden er voor de investeringen ingeschreven?

Ten zesde, hoe wordt de financiering van het derde traject via Venlo geregeld tussen de andere partners?

Ten zevende, is er een cofinanciering van de operatoren?

Ten slotte, tegen wanneer verwacht u dat het project gerealiseerd is?

20.03 Servais Verherstraeten (CD&V): Mijnheer de minister, ik sluit mij aan bij voorgaande sprekers.

Ik las in de studie dat de federale overheid toezicht op de stuurgroep zou houden. Wat hield dat toezicht in?

Hoe en wanneer zullen de verschillende overheden van ons land rond de tafel gaan zitten om tot een gemeenschappelijk standpunt te komen?

Op welke manier zal het overleg met de Nederlandse en Duitse overheden verlopen?

Op welke manier zullen de omgevingsfactoren, zoals geluidsoverlast, bescherming van fauna, flora en luchtvervuiling, een rol spelen bij de standpuntbepaling van ons land? De studie stelt immers dat dubbele sporen de versterking van omliggende gebieden zouden vergroten. Om welke "verstoring" gaat het precies? Is verder onderzoek ter zake nodig? Zal de federale overheid meer onderzoek ter zake uitvoeren?

20.04 Minister **François Bellot**: In de 3RX-studie, die uitgevoerd werd tussen december 2015 en december 2017, werden drie alternatieve routes voor de IJzeren Rijn onderzocht: het historisch tracé via Weert en Roermond, het A52-alternatief en het 3RX-tracé of de Rhein-Ruhr Rail Connection via Venlo en Viersen. Dat gebeurt op economisch, technisch, ruimtelijk, maatschappelijk en milieutechnisch vlak.

De studie was een initiatief van de Vlaamse regering en werd meegefinancierd door de Europese Commissie. Ze werd uitgevoerd onder toezicht van een stuurgroep met vertegenwoordigers van de verschillende betrokken partijen. Dat zijn België, Nederland, Duitsland, Vlaanderen en Noordrijn-Westfalen. De conclusies in het eindrapport worden dan ook erkend door alle leden. Het is nu wachten op een Vlaams initiatief om het overleg op te starten met de partners uit de buurlanden.

De maatschappelijke kosten-batenanalyse vormt samen met de inschatting van de vervoersprognoses een essentieel onderdeel van de 3RX-studie. Infrabel, Prorail en DB Netz hebben meegewerkt aan de detaillering van de verschillende tracés en de kosten. Uit de studie blijkt dat er op basis van een gemiddeld groeiscenario 21 treinen per dag gebruik zouden maken van het 3RX-tracé tegen 2040, wat neerkomt op 3,2 miljoen vervoerston per jaar. De investeringskosten in de goedkoopste studie van het 3RX-tracé worden geraamd op 770 miljoen euro, exclusief btw. Net zoals voor het historische tracé en het A52-tracé zijn de kosten van het 3RX-tracé groter dan de maatschappelijke baten. Er zijn bovendien geen significante verschillen op het vlak van modal shift tussen de drie tracés.

De Montzenroute is momenteel veruit de meest gebruikte route tussen onze zeehavens en Duitsland. Die route is echter niet de kortste verbinding en heeft beperkingen, onder andere door het minder gunstig profiel van het tracé. Gezien de drukke bezetting hebben storingen vaak een groot effect.

Dat maakt van het 3RX-tracé een mogelijk waardevol alternatief voor de ontlasting van andere routes in België, Nederland en Duitsland en als back-up in geval van calamiteiten op andere oost-westspoorverbindingen. Een toename van het spoorvervoer op het 3RX-tracé en de beperkte bijkomende inname voor noodzakelijke infrastructuur zouden lokaal bijkomende belasting voor de omgeving veroorzaken. De combinatie van mitigerende maatregelen over het hele tracé met de modal shift zorgt echter voor een positief netto-effect op omgeving en milieu, zowel op het vlak van geluid, uitstoot als veiligheid.

De studie had niet tot doel voorstellen over een mogelijke verdeling van de financiële lasten tussen de landen en/of regio's te formuleren. De onderhandelingen over de definitieve keuze van het tracé, de concrete uitwerking en financiering zullen de nodige tijd vragen. Historisch gezien waren de verschillende standpunten vooral inzake financiering immers vaak moeilijk te verenigen.

De 3RX-studie levert wel een gemeenschappelijke basis op om de onderhandelingen te hervatten en op termijn tot een consensus te komen. Vlaanderen zal als initiator van de studie het initiatief nemen om de politieke consultaties, voorafgegaan door een intra-Belgisch overleg, op te starten.

Het federale niveau neemt in het dossier zijn verantwoordelijkheid. Er is reeds gestart met de elektrificatie van de IJzeren Rijn op Belgisch grondgebied, waar de drie tracés samenvallen. Het gedeelte van de lijn tussen Herentals en Mol werd eind 2015 geëlektrificeerd en in dienst gesteld. De elektrificatie van de sectie van Mol tot Hamont wordt in 2018 opgestart en de geëlektrificeerde sectie zal in 2020 in dienst worden genomen. Hiervoor is een federale bijdrage van 47,5 miljoen euro in het strategisch meerjareninvesteringsplan van Infrabel voor de periode 2018-2031 ingeschreven. De elektrificatie van dat baanvak is bovendien onderwerp van een Europese subsidieaanvraag ten bedrage van maximaal 18,52 miljoen euro.

De elektrificatie is een belangrijke stap om de IJzeren Rijn te kunnen reactiveren. Uit de drie studies blijkt immers, net als uit vroegere studies, dat alleen een geëlektrificeerde verbinding een interessant alternatief kan bieden. De federale overheid is dus zeer nauw betrokken bij het project en doet de komende jaren belangrijke stappen op het Belgische grondgebied voor de realisatie van die ontsluiting naar Duitsland.

Bij de uitvoering van de werken zal, waar mogelijk, ook rekening gehouden worden met de aanpassing aan het spoor om een toenemend goederenvervoer over die lijn toe te laten. Ook voor die werken heeft de federale overheid, samen met het Vlaams Gewest, reeds 30 miljoen uitgetrokken.

20.05 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw gedetailleerd en genuanceerd antwoord.

Ik kan u voor een heel groot stuk van uw betoog volgen. Ik hoor u wel zeggen dat de kosten op dit moment nog een stukje groter zijn dan de baten en dat de modal shift beperkt blijft. De cijfers in de studie kan men natuurlijk op verschillende manieren interpreteren.

Men kan erover discussiëren of de Montzenlijn nu al dan niet verzadigd is. Wij zijn het erover eens dat die op piekmomenten vrij vol zit. Ook de lijnen naar de Montzenlijn zitten heel erg vol. Vanuit mijn regio, Zuid-Limburg, is het onmogelijk om op een regelmatige basis personenvervoer te organiseren naar Antwerpen, omdat de toevoerlijnen vol zitten met goederenvervoer. Wij weten ook dat de snelwegen vollopen. Men spreekt over plus 50 % tegen 2030, dan mogen wij ervan uitgaan dat de verzadiging er in elk geval aan komt en dat de modal shift alleen maar groter kan worden. De verhouding tussen kosten en baten zal ook veranderen.

Ik ben blij met uw erkenning dat de Montzenroute een aantal nadelen heeft en dat een alternatieve route zinvol kan zijn. De IJzeren Rijn is belangrijk voor de economie van het land.

U hebt ook gezegd dat een eerste aanzet is gedaan met de elektrificatie van een stukje op de lijn 19. Ik hoor u ook zeggen dat de derde weg een mogelijk alternatief kan zijn. Dat doet mij plezier.

Minister Weyts heeft gezegd dat de patstelling doorbroken is. Hierop moeten we voortgaan. Ik hoor u zeggen dat er een gemeenschappelijke basis is om aan de slag te gaan. Dat doet mij plezier. Het verhaal wordt ongetwijfeld vervolgd.

20.06 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord.

Het klopt dat 21 treinen per dag zeer beperkt is, maar als we de investering afschrijven op 35 jaar, dan gaan wij ervan uit dat er op termijn een modal shift gebeurt. Voor 21 treinen op 320 dagen op 35 jaar, komt men tot een prijssubsidiëring van 4 000 euro.

In alle andere dossiers blijkt dat, eens de investering is gedaan, er een stijging is. Overigens, het is aan de volgende generatie om te zorgen voor groei van het goederenvervoer in ons land.

Alleszins moet men vanaf de eerste dag rekening houden met de investeringskosten voor de omliggende gemeenten van het tracé. Die kosten mogen op het laatste moment geen struikelblok vormen. Indien er een gemeenschappelijke basis bestaat voor een tracé, wordt er ook best voor de betrokken gemeentebesturen

een participatieproject uitgewerkt met een realistische tijdsplanning, zodat iedereen mee is. Het is tegenwoordig ongelooflijk moeilijk om in Vlaanderen iets met een impact inzake infrastructuur te realiseren. We moeten vanaf de eerste dag het draagvlak vergroten.

20.07 **Servais Verherstraeten** (CD&V): Mijnheer de minister, dank u voor het antwoord.

Ik leer er nog iets anders uit dan de collega's. Enerzijds, is er het dossier van de IJzeren Rijn. Ik ben het ermee eens dat de studie een gemeenschappelijke basis kan vormen om te onderhandelen met de andere overheden, waarbij een initiatief van de Vlaamse regering ook relevant is. Anderzijds, om de IJzeren Rijn te realiseren, moeten er op Belgisch grondgebied passeersporen worden toegevoegd of verlengd en moet er elektrificatie komen tussen Mol en Hamont en een dubbel spoor op het deel tussen Mol en Hamont waarop dat nog niet het geval is. U ziet die twee dossiers los van elkaar, leid ik af uit uw antwoord. Ik vind dat zeer relevant; het ene hoeft niet op het andere te wachten. U kent mijn standpunt daarover en dat van onze fractie: het personenvervoer moet voorrang krijgen op het andere vervoer.

In de studie staat ook dat er vergunningen noodzakelijk zijn, met onder meer een milieueffectenrapport. Als er negatieve effecten zijn voor de omgeving, moeten er risicobeperkende maatregelen worden genomen om de gevolgen te verzachten. Ik wijs er nog op dat men suggereert bijkomende studies uit te voeren inzake lawaai, landschap, luchtkwaliteit, trillingen, natuur en verkeer. Dat is vereist zodra er meer gebruik zou worden gemaakt van het bestaande spoor of zodra er een bijkomend spoor zou worden aangelegd. Dat bevestigt ook de studie van het IOK ter zake.

Hoe dan ook ben ik vragende partij om bij meer goederenvervoer – dat staat los van het feit dat personenvervoer voor mij prioritair blijft – compenserende maatregelen voor de omgeving absolute prioriteit te geven, samen met de realisatie van het dossier.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

21 **Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het uit de hand gelopen pensioenfeest bij de spoorwegen" (nr. 23059)**

21 **Question de Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la fête organisée pour un départ à la retraite ayant mal tourné aux chemins de fer" (n° 23059)**

21.01 **Inez De Coninck** (N-VA): Mijnheer de minister, ik heb een vraag over een uit de hand gelopen pensioenfeest.

In de pers hebben we kunnen lezen dat er eind oktober een incident is geweest met een pensioenfeestje in het rangeerstation van Vorst. Het liep daar wat uit de hand, met alle gevolgen en problemen van dien. Er was een geschrapte trein, er waren vertragingen, onrechtmatig gebruik van de noodrem enzovoort. In een persreactie erkent de woordvoerder van de NMBS het pensioenfeestje en het feit dat er problemen werden veroorzaakt. Volgens diezelfde informatie werd er een intern onderzoek gestart naar de zaak.

Mijnheer de minister, kunt u deze informatie bevestigen? Wat zijn de voorlopige resultaten van het intern onderzoek? Welke sanctiemaatregelen heeft men genomen?

Voorzitter: heer Jef Van den Bergh.

Président: Jef Van den Bergh.

21.02 Minister **François Bellot**: Beste collega, de NMBS bevestigt dat op 26 oktober in Vorst inderdaad een groep collega's van de spoorwegmaatschappijen samenkwam naar aanleiding van de pensionering van een collega met veertig jaar dienst.

Toen ik het nieuws kreeg over het incident heb ik onmiddellijk een brief gericht aan de CEO van de NMBS waarin ik opnieuw heb gewezen op de ontoelaatbaarheid van het feit dat een dergelijke gebeurtenis, met name een intern feestje, een impact had op de dienstverlening aan de klanten en de stiptheid van de treinen. Gelet op het essentiële belang van de veiligheid heb ik er bij de CEO op aangedrongen alle personeelsleden te herinneren aan de instructies met betrekking tot alcoholgebruik op de werkvloer.

De NMBS laat mij van haar kant weten dat, hoewel alle technische operaties voor het klaarmaken van de treinen correct zijn verlopen, er zich onder meer door de bijeenkomst een coördinatieprobleem heeft voorgedaan waardoor een trein werd geschrapt en een andere met vertraging is vertrokken.

Het NMBS-management bevestigt dat het gebrek aan rigueur onmiddellijk aan de kaak heeft gesteld en dat de nodige interne sancties werden getroffen waar dat zich opdroeg.

21.03 Inez De Coninck (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Ik noteer dat u de informatie bevestigt, dat u hebt gevraagd om maatregelen te nemen en om de mensen te herinneren aan instructies met betrekking tot alcohol en dat er sancties zijn genomen. U hebt echter niet gezegd om welke sancties het gaat.

21.04 Minister **François Bellot**: Ik weet het niet.

21.05 **Inez De Coninck** (N-VA): U weet het niet.

21.06 Minister **François Bellot**: Een maand op water en brood.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

22 **Question de M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le parking de la gare de Luttre" (n° 23064)**

22 **Vraag van de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de parking van het station Luttre" (nr. 23064)**

22.01 **Marco Van Hees** (PTB-GO!): Monsieur le président, monsieur le ministre, le parking de la gare de Luttre fait l'objet d'une bonne et d'une mauvaise nouvelle. La bonne nouvelle, c'est qu'après de longs travaux, ledit parking a été agrandi. La mauvaise nouvelle, c'est que ce parking, qui était gratuit, est désormais payant.

Certains parkings de gares SNCB sont donc payants et d'autres gratuits. Il me semblait que les parkings payants l'étaient dans le cas où il existe une demande de stationnement autre que celle de voyageurs ferroviaires. Par exemple, dans certaines villes où il y a beaucoup de demandes de parking à proximité de la gare, le stationnement est rendu payant pour que les automobilistes qui cherchent à se garer en ville ne se précipitent pas au parking de la gare.

Mais le parking de la gare de Luttre n'est pas du tout dans cette situation puisqu'il est coincé entre les voies de chemins de fer et le canal. À part les habitants d'un petit pâté de maisons qui disposent de leurs propres emplacements de stationnement, seuls les voyageurs ferroviaires sont susceptibles de se garer dans ce parking.

Monsieur le ministre, qu'est-ce qui justifie le fait d'avoir rendu payant le parking de la gare de Luttre? N'est-il pas paradoxal, d'une part, de vouloir développer le transport ferroviaire et, d'autre part, d'ajouter le prix d'un parking au prix déjà élevé du train? Quels sont les différents tarifs appliqués et comment ont-ils été déterminés? Comment se fait-il que la page internet de la SNCB consacrée à la gare de Luttre indique que le parking est gratuit alors qu'il est devenu payant? Ne pensez-vous pas que les riverains de la gare risquent de continuer à subir des désagréments? En effet, auparavant, leurs emplacements de stationnement étaient convoités par les voyageurs ferroviaires en raison du manque de places disponibles au sein du parking SNCB. Et maintenant que le parking a été agrandi et que lesdits riverains pouvaient espérer ne plus subir ce genre de désagréments, le parking SNCB est devenu payant et ce faisant, des voyageurs ferroviaires qui cherchent un parking gratuit pourraient se rabattre sur leurs emplacements de stationnement.

22.02 **François Bellot**, ministre: Monsieur le député, la gare de Luttre est dotée d'un parking de près de 500 places, soit plus du double qu'auparavant. Onze d'entre elles sont réservées aux personnes à mobilité réduite afin de répondre au mieux à la demande.

La SNCB a également veillé à améliorer la qualité de l'accueil de sa clientèle. À cet effet, plus de deux millions d'euros ont été investis dans la sécurité et le confort des voyageurs, parmi lesquels les 2 300 navetteurs quotidiens passant par cette gare et qu'on peut supposer être des abonnés.

J'ai déjà répondu à de nombreuses reprises aux questions relatives à la politique tarifaire de la SNCB pour ce qui concerne ses parkings. Je vous prie de vous référer à mes réponses aux questions n° 435 et n° 1121 de M. Philippe Pivin et n° 2161 de M. Emmanuel Burton.

Enfin, pour être complet, je vous signale que l'information figurant sur le site de la SNCB et selon laquelle le parking de la gare de Luttre serait gratuit est erronée. Entre-temps, la SNCB a corrigé cette information.

Je rappelle tout de même que le prix du parking pour un abonné est de l'ordre de 1,50 ou 1,60 euro par jour. Je ne connais aucun endroit où le tarif pour un emplacement est si bas. Même les horodateurs sont beaucoup plus chers. Il faut réguler les prix des parkings, faute de quoi ils sont envahis par toutes les voitures qui n'y ont pas leur place. En effet, les gens ne veulent plus se garer dans les villes où c'est payant. Nous sommes confrontés à une multitude de situations – avec des parkings gratuits ou payants. La SNCB applique une règle générale et une seule politique en matière de parkings, en faisant payer aux abonnés de 1,10 à 1,60 euro par jour. Pour les tickets individuels, c'est beaucoup plus cher, j'en conviens.

22.03 Marco Van Hees (PTB-GO!): Monsieur le ministre, il existe aussi des parkings gratuits.

22.04 François Bellot, ministre: En effet, mais quand il n'y a pas de tensions avec le voisinage.

22.05 Marco Van Hees (PTB-GO!): Monsieur le ministre, justement, Luttre est un cas d'école. Vous dites: "quand il n'y a pas de tensions avec le voisinage". Luttre est un endroit coincé entre le chemin de fer et le canal. Il n'y a pas de tensions; cet argument ne vaut pas pour la gare de Luttre. Donc pourquoi est-il tout de même payant? C'était la question. Et, je suis désolé, mais vous avez répondu à côté de la plaque.

22.06 François Bellot, ministre: Parce qu'il y a une politique globale selon laquelle tous les parkings rénovés de la SNCB sont désormais payants.

22.07 Marco Van Hees (PTB-GO!): D'accord, mais c'est un autre critère. Vous avez donné le critère des tensions et, maintenant, c'est celui de la rénovation.

22.08 François Bellot, ministre: Je vous renvoie vraiment aux trois questions. Nous avons donné tous les détails de la politique tarifaire des parkings de la SNCB.

22.09 Marco Van Hees (PTB-GO!): J'irai voir ces questions, et notamment les deux questions de M. Pivin, qui a eu droit à deux réponses, alors que moi je n'en ai eu aucune.

22.10 François Bellot, ministre: Il les a posées à des moments différents.

22.11 Marco Van Hees (PTB-GO!): Je pense qu'il n'est pas pertinent, en termes de politique de mobilité, de rajouter le prix d'un parking au prix déjà élevé d'un transport par train, en particulier dans le cas de Luttre, où justement il n'y a pas de tensions avec les gens de la ville.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

23 Question de M. Stéphane Crusnière au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la finalisation des travaux RER sur la ligne 161 (Bruxelles-Ottignies) et 124 (Bruxelles-Nivelles)" (n° 22949)

23 Vraag van de heer Stéphane Crusnière aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de voltooiing van de GEN-werken op lijnen 161 (Brussel-Ottignies) en 124 (Brussel-Nijvel)" (nr. 22949)

23.01 Stéphane Crusnière (PS): Monsieur le ministre, merci d'avoir accepté de reporter mes questions. J'étais retenu en commission Finances.

Je me permets de vous interpeller une nouvelle fois concernant la finalisation des travaux RER en Brabant wallon.

En avril 2017, vous nous aviez annoncé avoir reçu l'autorisation d'emprunter un milliard d'euros supplémentaire afin notamment de finaliser les travaux RER autour de Bruxelles.

Le premier ministre a annoncé, début janvier, que ces travaux devraient reprendre le 25 mars prochain; information que vous avez confirmée ensuite en annonçant que les travaux seraient d'abord entrepris sur la ligne entre Groenedael et Bakenbos et ensuite sur le tronçon entre Ottignies et Louvain-la-Neuve.

En ce qui concerne la ligne 124 (Bruxelles-Nivelles), vous avez annoncé que les délais seraient plus longs que prévu, car certains permis d'urbanisme ne sont plus valables.

Monsieur le ministre, pouvez-vous nous fournir un calendrier précis des travaux? Pouvez-vous également nous donner les localisations des différents travaux qui seront entrepris et les coûts de ceux-ci pour les années 2018 et 2019? En ce qui concerne plus spécifiquement la ligne 124, pouvez-vous me dire si une demande pour un nouveau permis a déjà été introduite, afin de remplacer les permis expirés? Pouvez-vous également me dire quand auront lieu les réunions avec les personnes ayant introduit des recours?

Enfin, en ce qui concerne le milliard supplémentaire que vous avez pu emprunter, pouvez-vous me donner les montants des compensations pour les travaux d'extension du réseau en Flandre et en Wallonie afin de respecter la clé de répartition 60-40?

23.02 François Bellot, ministre: Cher collègue, d'abord, en ce qui concerne la planification des travaux, leur localisation ainsi que les coûts y afférents sur la ligne 161, les travaux prévus pour 2018 et 2019 sont les suivants: l'installation des portiques caténaïres ainsi que les travaux de déplacement des voies à Groenedael et Hoeilaart. D'autres travaux commenceront également: le déplacement des voies entre Watermael et Boitsfort et les travaux prévus à la gare d'Ottignies. En 2018, Infrabel prévoit d'effectuer à court terme des travaux d'amélioration à Ottignies, Groenedael et Boitsfort. Certains travaux accessoires ont déjà redémarré. Des travaux commenceront aussi sur la jonction entre Ottignies et Louvain-la-Neuve.

Sur la ligne 124, des travaux de génie civil démarreront en 2018 au nord de la gare de Waterloo, à partir de la frontière de la région flamande, afin d'élargir la plateforme existante en vue de la pose des troisième et quatrième voies.

Les coûts totaux seront déterminés par les prix de l'adjudication.

En ce qui concerne votre seconde question, je tiens à souligner qu'Infrabel a toujours été ouvert au consensus avec les différents partenaires publics ou privés afin de trouver une solution où toutes les parties sont gagnantes. Par ailleurs, Infrabel a déjà rencontré les différents plaignants qui ont introduit des recours. Malheureusement, dans certains cas, les positions semblent très divergentes et les recours ont été maintenus.

En outre, dans le cadre de la nouvelle procédure de demande de permis, l'approche d'Infrabel restera ouverte au dialogue et des réunions avec les riverains ont déjà eu lieu, d'autres étant prévues à chaque demande de permis.

Enfin, la demande de permis pour la réalisation des travaux sur la partie flamande de la ligne 124 Bruxelles-Nivelles sera introduite en 2019. En revanche, l'introduction de la demande de permis pour la réalisation de travaux en Région bruxelloise aura lieu à la mi-2018. Je vous remets en annexe le tableau avec la synthèse des montants qui démontre le respect de la répartition de la clé 60-40.

Complémentairement, je profite de l'occasion pour vous informer des négociations relatives à l'accord de coopération sur le financement de l'infrastructure ferroviaire stratégique et à ses accords de coopération d'exécution qui, comme vous le savez, constituent la garantie de pérennité du financement RER. La réunion du comité de concertation du 20 décembre 2017 a permis d'acter en première lecture l'accord des quatre entités fédérées sur le texte de l'accord de coopération. Les discussions sur des accords de coopération d'exécution progressent bien. Une fois un accord obtenu sur tous ces textes, l'accord de coopération sera soumis à l'avis du Conseil d'État avant de faire l'objet de la loi d'assentiment.

Il faut savoir, au sujet des accords de coopération d'exécution, que c'est la première fois que ce dispositif est

mis en œuvre. C'est une nouveauté reprise dans les accords de la sixième réforme de l'État et mon département est donc un peu un laboratoire de l'exécution de ces accords de coopération.

Dernière remarque, pour recommencer les travaux du RER, s'il y avait eu une approche purement politique du dossier RER, je n'aurais pas fait d'accord de coopération ni rien de tel. J'aurais commencé les travaux et laissé la difficulté à mon successeur. J'ai voulu sceller dans un accord de coopération qui passera devant tous les parlements, l'ensemble du tableau de financement de l'exécution, de sorte que, quels que soient les aléas politiques des années à venir, le planning est garanti, les montants sont garantis et les engagements des uns et des autres sont scellés dans un texte qu'il ne sera plus possible de revoir ultérieurement. Il contient de nombreuses dispositions, la clef de répartition 60-40 pluriannuelle, les montants affectés, l'obligation de respecter ce tableau que je vous ai remis. Bref, tout y est et les travaux vont effectivement bientôt recommencer. Des travaux préparatoires sont déjà en cours.

23.03 Stéphane Crusnière (PS): Je remercie M. le ministre pour sa réponse complète et pour le tableau.

Je pense que petit à petit, on progresse quand même dans ce dossier qui n'a que trop longtemps duré. Je pense que nous aurons aussi l'occasion d'y revenir, parce que ce dossier risque encore de prendre du temps et de susciter quelques débats.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

24 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de spooracademie waarvan sprake is in de strategische visie" (nr. 23097)

- de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de Infrabel Academy" (nr. 23331)

24 Questions jointes de

- Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'académie du rail dont il est question dans la vision stratégique" (n° 23097)

- M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'Infrabel Academy" (n° 23331)

De **voorzitter**: Alleen mevrouw De Coninck is aanwezig voor het stellen van haar vraag.

24.01 Inez De Coninck (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, in de strategische visie van uw voorgangster stond dat werk zou worden gemaakt van een spooracademie. In Nederland werkt de Nationale Spoorwegmaatschappij nu samen met het Scheepvaart en Transport College in Rotterdam, om een machinistenopleiding aan te bieden. Op die manier willen de Nederlandse spoorwegen meer treinbestuurders vinden.

Het idee deed mij denken aan de spooracademie, waarvan sprake is in de strategische visie, die de huidige federale regering heeft opgesteld en goedgekeurd. De academie zou personeel bijscholen en nieuwe werknemers opleiden. Het is niet helemaal duidelijk wat een dergelijke spooracademie ten opzichte van de huidige opleidingsfaciliteiten qua meerwaarde moet creëren. Wij hebben ondertussen vorige week de eerstesteenlegging van de Infrabel-academie mogen meemaken.

Mijnheer de minister, de vraag was echter voordien ingediend.

Daarom heb ik de hiernavolgende vragen voor u.

Wat zijn de concrete doelstellingen van het oprichten van de spooracademie? Is de academie die Infrabel opricht, het gevolg van de strategische visie van deze regering?

Welke verschillen zou de spooracademie creëren ten opzichte van de huidige opleidingsfaciliteiten?

Hoever staan de plannen, om een dergelijke academie op te richten?

Ziet u ook kansen in de samenwerking tussen de onderwijssector en de NMBS, zoals in Nederland?

24.02 François Bellot, ministre: Chère collègue, contrairement à ce qui se fait dans d'autres pays, il n'existe pas en Belgique de filière formant aux métiers du rail. Actuellement, Infrabel organise ses formations un peu partout dans le pays. Infrabel Academy regroupera toutes les formations dispensées dans le cadre de la vie de l'entreprise. Au total, ce sont plus de 500 formations différentes qui seront dispensées. La majorité de ces formations concernera des métiers techniques. Infrabel Academy offrira aussi aux quelque 500 nouveaux collaborateurs, que les gestionnaires d'infrastructure accueillent chaque année, de bénéficier d'une formation de pointe correspondant précisément aux besoins de l'entreprise.

Het doel is om de cursisten zoveel mogelijk praktijkgericht op te leiden. In het nieuw centrum zullen zowel in de praktijk als buiten op de beschikbare terreinen verschillende opstellingen staan waar het personeel uitgebreid kan oefenen. Het gaat over tientallen meters sporen, wissels, overwegen, seinen, gsm-antennes en bovenleidingen. Daarnaast is er ook een 3D-simulator. Het seinpersoneel zal eveneens in het centrum worden getraind teneinde vertrouwd te geraken met de computergestuurde technologieën die in de seinhuizen worden toegepast.

Bij Infrabel Academy zullen een 80-tal personen worden tewerkgesteld. Er zal een beroep worden gedaan op interne en externe lesgevers. Alle aangeboden opleidingen zijn door de medewerkers terug te vinden via de webpagina van de Infrabel Academy op het intranet van Infrabel.

Les travaux de construction de l'Infrabel Academy sont estimés à 20 millions d'euros. Le marché devrait s'achever en 2020.

Er is vandaag nog niet voorzien in een partnerschap met andere onderwijsinstellingen. Wel is er al meerdere jaren een samenwerkingsverband met bepaalde universiteiten, zoals de Vrije Universiteit Brussel. Experts van Infrabel fungeren er regelmatig als gastdocent of geven er lezingen.

De NMBS deelt mij mee dat de oprichting van een soortgelijke academie wordt onderzocht, maar dat het niet de bedoeling is om uiteindelijk voorbij te gaan aan de goede samenwerking die thans bestaat met de onderwijssector noch aan de succesvolle initiatieven om door middel van schoolbezoeken jonge krachten voor de spoorwegen aan te trekken.

24.03 Inez De Coninck (N-VA): Mijnheer de minister, het project dat wij vorige week gingen bezoeken, de start van de Infrabel Academy, is volgens mij een positief project. Ik denk dat het pluspunt in Nederland is dat er zo ook treinbestuurders worden opgeleid. Ik begrijp uit uw antwoord dat dit nog niet echt de bedoeling is van de Infrabel Academy, die meer op Infrabel gericht zal zijn. Nochtans is er wel een nood aan heel wat rijdend personeel op korte tijd. Misschien zien bedrijven wat in een mogelijke samenwerking. U zei al dat de NMBS daar ook mee bezig is. Wij zullen dit alleszins opvolgen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

25 Question de M. Stéphane Crusnière au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la probable fermeture du passage à niveau de Saintes" (n° 23111)

25 Vraag van de heer Stéphane Crusnière aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de waarschijnlijke sluiting van de overweg in Saintes" (nr. 23111)

25.01 Stéphane Crusnière (PS): Monsieur le ministre, je me permets de vous interpellier concernant la fermeture probable du passage à niveau de Saintes sur le territoire de la commune de Tubize. Cette fermeture probable a déjà suscité de nombreuses tensions entre Infrabel et la commune de Tubize. La première justifie son intention de fermer le passage à niveau par un souci de sécurisation du trafic ferroviaire et des usagers. De nombreux passages à niveau ont déjà été fermés. La commune de Tubize, quant à elle, campe sur ses positions regrettant la décision unilatérale d'Infrabel et dénonce la manière dont le dossier est traité.

Selon le bourgmestre, aucun accident n'a jamais eu lieu à cet endroit. De plus, cette fermeture, si elle se précise, aura pour conséquence qu'une partie des habitants de Tubize et de Saintes n'auront plus d'accès

direct au centre de la ville. Ils devront alors faire un détour de plusieurs kilomètres pour le rejoindre.

Monsieur le ministre, pouvez-vous me communiquer les derniers éléments que vous avez en votre possession concernant ce dossier? Les deux principaux acteurs, Infrabel et la ville de Tubize, tentent de trouver une solution afin de ne pas priver une partie de la population d'un accès direct au centre ville. Quelles sont les solutions proposées? Est-ce un tunnel ou une passerelle? Y a-t-il d'autres pistes comme celle de construire un cheminement le long des voies? Cette piste peut-elle être retenue? Quelles sont les solutions à cette problématique?

25.02 François Bellot, ministre: Monsieur Crusnière, le projet de suppression des passages à niveau 16 et 18 de Saintes résulte d'une étude globale de mobilité, menée par un bureau d'études indépendant spécialisé et relative à la suppression possible de différents passages à niveau sectionnant la ligne 94.

Elle conclut que les passages à niveau 18 et 19 de Tubize peuvent être supprimés purement et simplement. Le passage à niveau 16 peut l'être, moyennant l'édification d'un ouvrage d'art implanté dans ses parages.

Cette étude de mobilité a été soumise à des représentants de la commune de Tubize lors d'une réunion qui s'est déroulée le 12 novembre 2015. En réponse à une requête de l'administration communale, un complément d'étude de mobilité a été demandé au bureau d'études pour contrôler les possibilités d'accès à trois sociétés, qui auraient pu être affectées par cette suppression et afin de vérifier les capacités de virage de la rue Julien Marseille.

Ce rapport complémentaire a été soumis à des représentants de la commune de Tubize au cours d'une réunion qui s'est tenue le 7 janvier 2016. Il y a été convenu que la stratégie de suppression des passages à niveau de Tubize serait la suivante.

Tout d'abord, il a été décidé que le passage à niveau 19 serait supprimé purement et simplement à court terme. Il a été fermé le 27 mai 2016. Ensuite, le n° 18 le serait, mais seulement après la mise en service de l'ouvrage d'art destiné à supprimer le passage à niveau 16. On fermerait ce dernier après la construction de l'ouvrage d'art commandé par le bureau d'études. Cette stratégie a été confirmée au Collège communal de Tubize par un courrier d'Infrabel en date du 18 mai 2016.

En 2017, Infrabel a déposé le permis de bâtir relatif à l'ouvrage d'art à construire à proximité du passage à niveau n° 16 ainsi que le permis de bâtir relatif aux aires de demi-tour à aménager de part et d'autre du passage n° 18 lors de la suppression pure et simple de celui-ci.

Dans le cadre de cette demande de permis, une réunion s'est tenue avec des représentants de la commune de Tubize le 7 décembre 2017. Lors de cette réunion, l'échevin des travaux a demandé la possibilité de créer un chemin pédestre entre les passages à niveau n° 16, qui va être supprimé et 18, qui va être fermé. La réalisation de ce chemin ne se justifiant pas selon l'étude de mobilité réalisée par le bureau d'études spécialisé et n'ayant jamais été discutée lors des réunions tenues jusque là avec la commune, Infrabel a indiqué, lors de cette réunion, qu'elle n'envisageait pas de construire ce chemin.

25.03 Stéphane Crusnière (PS): Je remercie M. le ministre pour ses réponses et ses précisions.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

De **voorzitter**: Vraag nr. 23113 van mevrouw Temmerman wordt omgezet in een schriftelijke vraag. Vraag nr. 23114 van de heer Van Hecke wordt omgezet in een schriftelijke vraag. Vraag nr. 23124 van de heer Van den Bergh wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

26 Vraag van mevrouw Daphné Dumery aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de regelgeving betreffende het rijbewijs categorie B+E" (nr. 23125)

26 Question de Mme Daphné Dumery au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la réglementation relative au permis B+E" (n° 23125)

26.01 Daphné Dumery (N-VA): Mijnheer de minister, ik zal mijn vraag niet helemaal herhalen. Ze bevat een eerder technisch deel over de regelgeving rond categorie B+E. Daarbij gaat het om een trekkend

voertuig van categorie B met een aanhangwagen of oplegger met een maximale toegelaten massa van ten hoogste 3 500 kg. Daarna volgt de hele technische uitleg waarvoor ik graag verwijs naar de schriftelijke versie van de vraag die ik heb ingediend.

Blijkbaar is er op dit punt een verschil in interpretatie tussen België en de ons omringende landen. Mijnheer de minister, wat is eigenlijk de reden voor de afwijking die wij hanteren ten opzichte van de andere landen? Op welke manier kan de praktijk in ons land in lijn worden gebracht met die in de buurlanden?

26.02 Minister **François Bellot**: Beste collega, overeenkomstig de Europese richtlijn 2006/16 worden bij het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs tot de categorie B+E gerekend: samenstellen van voertuigen bestaande uit een trekkend voertuig van categorie B en een aanhangwagen of oplegger met een maximale toegelaten massa van ten hoogste 3 500 kg. In Nederland heeft de categorie B+E evenwel een andere invulling. Daar mag men met een rijbewijs B+E een samenstel besturen van een trekkend voertuig van categorie B en een aanhangwagen/oplegger waarvan de maximaal toegelaten massa meer dan 3 500 kg bedraagt, op voorwaarde dat een deel van de massa van de aanhangwagen/oplegger wordt overgedragen naar het trekkende voertuig via de koppeling. Frankrijk verklaart een gelijkaardige regeling als Nederland te hanteren. Duitsland daarentegen hanteert dezelfde regeling als België.

Dat Nederland de Europese regelgeving anders interpreteert dan België, brengt mogelijk problemen met zich mee. Nederlandse bestuurders van B/E-samenstellen waarvan de aanhangwagen/oplegger een maximaal toegelaten massa van meer dan 3 500 kg heeft, zijn in België in overtreding. Daarom hebben mijn diensten de Europese Commissie gevraagd wat nu de juiste interpretatie is.

De Commissie heeft vervolgens verklaard dat de alleenstaande maximale massa van de aanhangwagen/oplegger in een B/E-samenstel nooit meer dan 3 500 kg mag bedragen. Zij heeft daaraan toegevoegd dat een samenstel van een trekkend voertuig B en een aanhangwagen/oplegger met een maximaal toegelaten massa van meer dan 3 500 kg een rijbewijs C 1 E vereist. Zij heeft tot slot verduidelijkt dat de richtlijn de overdracht van massa over de koppeling toelaat in overeenstemming met de regels inzake typegoedkeuring, maar dat een interpretatie waarbij de maximaal toegelaten massa van de aanhangwagen/oplegger meer dan 3 500 kg bedraagt, strijdig is met de richtlijn.

Daaruit blijkt dat de Belgische regelgeving in overeenstemming is met de Europese richtlijn en dat het niet mogelijk is de Nederlandse interpretatie te implementeren.

26.03 **Daphné Dumery** (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw omstandig antwoord dat ik nog zal nalezen. Het is immers heel technisch.

Ik heb alleszins begrepen dat de Europese Commissie de verwarring heeft opgelost, dat onze regelgeving wel in overeenstemming is met hoe de Europese Commissie het ziet en dat Nederland en Frankrijk zich moeten voegen naar die interpretatie.

Ik heb deze vraag gesteld omdat ons land een knooppunt in logistiek is. Men rijdt er gewoon door van het ene land naar het andere en er moet dus duidelijkheid over zijn welk rijbewijs men op dat ogenblik heeft en het moet in overeenstemming zijn met zowel Frankrijk, Nederland, België en Duitsland.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

27 **Vraag van mevrouw Daphné Dumery aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de maximale toegelaten massa van samengestelde voertuigen op zes assen" (nr. 23126)**

27 **Question de Mme Daphné Dumery au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la masse maximale autorisée des véhicules composés sur 6 axes" (n° 23126)**

27.01 **Daphné Dumery** (N-VA): Dit is opnieuw een vrij technische vraag. Ik ben in contact gekomen met personen die mij inspireren op technisch vlak en er komen natuurlijk heel wat vragen naar boven.

Artikel 32bis van de wegcode regelt de afmetingen en massa's van voertuigen. De maximaal toegelaten massa voor samengestelde voertuigen op 6 assen is in ons land vastgesteld op 44 ton, terwijl dat in

Nederland vastgesteld is op 50 ton. Dat is eens te meer een verschil tussen Nederland en België.

Kunt u de beperking gelijkrekken met die van Nederland? Kan dat misschien niet? Hoe zult u het probleem dan oplossen?

27.02 Minister **François Bellot**: Sinds 1 juli 2014 met de zesde staatshervorming zijn de gewesten bevoegd voor de bepaling van de massa's van de voertuigen. Uw vraag moet dus aan mijn gewestelijke collega-ministers worden gericht.

27.03 **Daphné Dumery** (N-VA): Mijnheer de minister, als het zo verder gaat, heeft u binnenkort geen bevoegdheden meer in dit huis. Dat is niet zo erg. Ik zal mijn partij er bij de volgende verkiezingen van moeten overtuigen mij op een andere lijst te plaatsen, hoewel ik het huis hier veel fascinerender vind dan het Vlaams Parlement. Ik zal de vraag dan ook doorsturen naar onze Vlaamse collega's.

*L'incident est clos.
Het incident is gesloten.*

De **voorzitter**: De vragen nr. 23139 van de heer Calomne en nr. 23363 van mevrouw Lalieux worden uitgesteld.

28 **Question de Mme Isabelle Galant au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'augmentation de la fréquentation ferroviaire en 2017" (n° 23160)**

28 **Vraag van mevrouw Isabelle Galant aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stijging van het aantal treinreizigers in 2017" (nr. 23160)**

28.01 **Isabelle Galant** (MR): Monsieur le ministre, la Société des chemins de fer belges a annoncé qu'elle avait transporté 230 millions de voyageurs en 2017, soit une hausse de 3 % de l'activité ferroviaire par rapport à 2016, la meilleure croissance de l'année.

Néanmoins, des interrogations ont été soulevées sur la probité de cette augmentation, notamment à cause d'une confusion entre le trafic intérieur et le trafic transnational. Malgré tout, il est indéniable que le trafic ferroviaire est constamment en croissance depuis ces dernières années même si on peut observer un mécontentement des usagers face aux soucis de ponctualité.

Monsieur le ministre, nous sommes ravis de constater l'accroissement de la demande publique pour les transports en commun car, d'une part, elle permet d'assurer nos objectifs liés aux enjeux climatiques de réduction des émissions de CO₂ et, d'autre part, elle prouve globalement la satisfaction citoyenne envers les services publics de l'État.

Monsieur le ministre, comment analysez-vous cette hausse de la fréquentation de la SNCB? Comment se répartit-elle entre le trafic intérieur et le trafic transnational? Pour quels types d'usage le trafic ferroviaire a-t-il été particulièrement privilégié au cours de cette année 2017 (travail, scolarité, domicile, loisirs)? Quelles retombées économiques cette hausse de la fréquentation a-t-elle produites en termes budgétaire et de création d'emplois? Face à cette demande grandissante, comment la SNCB va-t-elle s'adapter? Quels sont les projets, les plans, la stratégie d'avenir auxquels vous pensez pour davantage moderniser son offre?

28.02 **François Bellot**, ministre: En 2017, la SNCB a transporté 230 millions de voyageurs. C'est plus de 3 % en plus par rapport à 2016. Il s'agit de la plus forte augmentation du nombre de voyageurs intérieurs depuis dix ans. Cette augmentation concerne non seulement le nombre de navetteurs, mais également le nombre de voyageurs qui prennent le train pour leurs loisirs d'un jour ou le week-end. Face à des embouteillages de plus en plus nombreux, le train représente pour les navetteurs une véritable alternative à la voiture. L'augmentation du nombre de voyageurs pour les déplacements de loisir, qui choisissent de se déplacer sans stress et de manière confortable, permet aussi de remplir davantage les trains pendant les heures creuses.

La hausse des déplacements en train se répartit comme suit: plus 8 % pour les jeunes; plus 9 % pour les familles; plus 6 % pour les seniors; plus 2 % pour les déplacements domicile-travail; et plus 1,4 % pour les déplacements domicile-école.

Avec le nouveau plan de transport 2017-2020, entré en vigueur le 10 décembre dernier, la SNCB entend répondre à cette forte croissance du nombre de passagers. Pour pouvoir continuer à attirer de nouveaux clients, l'offre de trains a été renforcée de 5,1 % par rapport au plan de transport précédent. Ce renforcement se concentre surtout sur les zones suburbaines, sur l'offre de week-end mais également dans les zones rurales, puisqu'on a doublé le nombre de trains sur certaines lignes rurales. Le samedi, la SNCB met en place plus de trains vers les villes commerçantes, et le dimanche, des trains supplémentaires sont mis en place pour les étudiants.

Dans la mesure du possible, les temps de parcours ont été réduits en moyenne de 3 % sur les cent connexions les plus importantes. Quant aux besoins en matière de recrutement, ils sont revus annuellement sur la base de paramètres actualisés. Pour pouvoir faire face au nouveau plan de transport de décembre 2017, nous avons dû recruter des conducteurs et des accompagnateurs, c'est-à-dire du personnel opérationnel.

28.03 Isabelle Galant (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse complète.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

29 Questions jointes de

- **M. Stéphane Crusnière au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la fermeture des guichets pour les trajets internationaux" (n° 23171)**

- **M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la suppression de la vente des billets internationaux" (n° 23352)**

29 Samengevoegde vragen van

- **de heer Stéphane Crusnière aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stopzetting van de verkoop van treintickets voor internationale trajecten aan het loket" (nr. 23171)**

- **de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stopzetting van de verkoop van internationale treintickets" (nr. 23352)**

29.01 Stéphane Crusnière (PS): Monsieur le ministre, je me permets de vous interroger au sujet de l'arrêt de la vente de tickets pour des déplacements internationaux dans sept gares en Wallonie et à Bruxelles – pour le Brabant wallon, Louvain-la-Neuve et Braine l'Alleud.

La direction de la SNCB a averti les syndicats de cette décision voici quelques jours. Les syndicats parlent de décision unilatérale de la SNCB, dénoncent une nouvelle réduction des services offerts aux voyageurs et craignent que cette décision ne constitue le prélude à une fermeture pure et simple des guichets dans les petites et moyennes gares.

Bien que l'achat de billets se fasse de plus en plus par internet – reconnaissons-le –, nombre de gens seront touchés, en particulier les personnes âgées, par une telle décision.

Monsieur le ministre, pouvez-vous me donner les raisons de la suppression de ce service? Est-ce motivé par un souci d'économie? Si tel est le cas, pouvez-vous me donner une estimation de l'économie qui sera ainsi engrangée? Pouvez-vous également m'indiquer sur quels critères a reposé le choix des gares dans lesquelles la vente de billets internationaux prendra fin?

29.02 Marco Van Hees (PTB-GO!): Monsieur le ministre, ma question rejoint celle de M. Crusnière. Le 19 janvier dernier, la direction de la SNCB a annoncé aux syndicats sa décision unilatérale de supprimer la vente de plusieurs types de billets internationaux dans sept gares, que je ne citerai pas à nouveau. Il ne sera plus possible d'y acheter des billets TGV, Thalys, ICE, Eurostar et Interrail.

Combien de billets de ce type ont-ils été vendus au total dans ces gares l'année passée? Quelle était la nécessité de supprimer cette vente? Cette mesure représente-t-elle une économie? Si oui, de quel montant? Cette diminution de service s'inscrit-elle dans un plan de fermeture des guichets concernés, comme les syndicats le soupçonnent?

29.03 François Bellot, ministre: Chers collègues, permettez-moi tout d'abord d'éclaircir deux points. Premièrement, il ne s'agit pas de sept gares situées en Wallonie et à Bruxelles, mais de sept gares dans tout le pays.

Deuxièmement, il n'est pas question de suspendre la vente de billets internationaux, mais de limiter la gamme des produits internationaux en vente dans ces gares. La SNCB m'assure qu'une partie importante de l'offre internationale actuelle, à savoir la vente des produits classiques pour les relations transfrontalières à courtes distances, sera toujours possible via ces gares. La seule exception concerne la gare de Braine-l'Alleud, où la vente de billets internationaux sera effectivement et complètement arrêtée. C'est la seule gare. Toutes les autres gardent la vente de billets internationaux. On parle donc de la vente des billets Thalys, Eurostar, TGV, ICE et Interrail.

La SNCB m'informe que, ces dernières années, en ce qui concerne l'achat de billets internationaux, les voyageurs ont de plus en plus souvent recours à internet, plus encore que pour la vente des billets nationaux.

À cet égard, le secteur du transport ferroviaire international suit la même tendance que le secteur aérien, par exemple.

Entre-temps, la vente dans les gares ne représente plus que 20 % du chiffre d'affaires de la vente globale des titres de transport internationaux. Si on établit une comparaison avec les pays voisins, on est en droit de penser que ces chiffres continueront à baisser dans les prochaines années. Il s'agit donc d'une tendance sociétale générale observée dans tous les secteurs et pour tous les produits et services. Cette tendance conduit à une situation où la vente de certains produits internationaux n'est encore assurée que très sporadiquement dans différentes gares.

Pour être précis, dans les sept gares concernées, la vente quotidienne moyenne de billets internationaux variait de 0,9 à 3,4. Par conséquent, l'absence de routine dans la vente de ces produits résultant des volumes faibles ainsi que l'offre internationale très étoffée et complexe compliquent la tâche des agents du guichet qui consiste à informer les voyageurs de manière systématique et correcte à propos de tous les produits, et à vendre le produit *ad hoc*.

La SNCB ajoute qu'elle reçoit dès lors régulièrement des plaintes de voyageurs concernant ce service de vente de tickets sur la base d'un renseignement qui n'était pas approprié dans ces gares à faible volume. Les volumes de ces produits encore vendus dans des gares ne justifient pas, selon la SNCB, les coûts liés au maintien de ces activités.

29.04 Stéphane Crusnière (PS): Monsieur le président, je remercie le ministre pour sa réponse.

29.05 François Bellot, ministre: Les points sont Braine-L'Alleud, Schuman, Gent-Dampoort, Louvain-la-Neuve, Sint-Niklaas, Tournai et Verviers-Central.

29.06 Marco Van Hees (PTB-GO!): Monsieur le ministre, voici encore un signe de détricotage du service public. En effet, il est vrai que nombreux sont ceux qui passent par internet. Mais pas tout le monde et c'est là l'intérêt du service public: tenir compte de ceux qui n'ont pas les moyens de passer par internet. Je connais des guichetiers qui étaient heureux de faire autre chose que le train-train quotidien – c'est le cas de le dire! – et de vendre des billets internationaux.

L'argument que vous mettez en avant est de dire que certains guichetiers se trompent. Si les guichetiers se trompent, les voyageurs qui passent par internet sont aussi trompés *a fortiori*. Mais pour ceux-là, ce n'est pas grave! Mais s'ils vont chercher une aide auprès des guichetiers, alors ça le devient! En outre, supprimer certains billets internationaux mais pas d'autres, cela va également à l'encontre de toute logique.

Nous sommes habitués à ce détricotage et c'est un exemple de plus.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

30 Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vrijmaking van de markt voor binnenlands

reizigersvervoer" (nr. 23184)

30 Question de Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la libéralisation du marché du transport intérieur de voyageurs" (n° 23184)

30.01 Inez De Coninck (N-VA): Mijnheer de minister, ik zal het kort houden.

De vrijmaking van de markt voor binnenlands reizigersvervoer staat ook in het regeerakkoord. In januari 2017 gaf u een opsomming van de acties die voorheen werden ondernomen om de vrijmaking van de markt voor binnenlands reizigersvervoer in goede banen te leiden. Het gaat om een belangrijke omwenteling. Het regeerakkoord bevatte de ambitie om tegen eind 2017 een evaluatie van de interne reorganisatie te maken. Dat stond in punt 10.2.5 van het regeerakkoord.

Mijnheer de minister, daarom heb ik de hiernavolgende vragen voor u.

Welke stappen in de richting van de vrijmaking van de markt hebben de NMBS en Infrabel het voorbije jaar gezet? Wat zijn de resultaten van de evaluatie? Wanneer zal u de evaluatie aan de commissieleden bezorgen?

30.02 Minister **François Bellot**: Infrabel laat me weten dat het klaar is om wijzigingen in het wetgevend kader betreffende de opening van de markt van het binnenlands reizigersvervoer op te vangen en heeft daartoe intern ook al het nodige overleg georganiseerd. Hoewel het om een omvangrijk marktsegment gaat, met een bijhorende werklust, wil het erop wijzen dat het voor de infrastructuurbeheerder in beginsel weinig uitmaakt aan wie hij de capaciteit toewijst. Infrabel voegt eraan toe dat het nu reeds de ervaring heeft om te werken met verschillende operatoren in een concurrentiële omgeving, met name in de geliberaliseerde marktsegmenten van het goederenvervoer en het internationaal reizigersvervoer.

Wat de NMBS betreft, informeert zij dat haar strategie erop gericht is om ook in de toekomst de preferente en enige partner voor onze overheid te blijven. Daarom heeft zij voor de periode 2017-2022 vijf prioritaire doelstellingen bepaald: ten eerste, het verhogen van veiligheid en stiptheid; ten tweede, tevreden klanten altijd en overal; ten derde, een eigentijds HR-beleid en een ondernemingscultuur gebaseerd op professionalisme, respectvol ondernemerschap en samenwerking; ten vierde, efficiënte werkmethodes en ten vijfde, een financieel gezonde onderneming met de ambitie om te groeien.

Het ontwerpbeheerscontract van de NMBS voor de periode 2018-2022 bevat al KPI's voor de NMBS op belangrijke gebieden zoals stiptheid, veiligheid en klantentevredenheid.

Daarnaast wil het meerjareninvesteringsplan de NMBS en Infrabel de middelen geven om hun prioritaire doelstellingen te bereiken en het hoofd te bieden aan de uitdagingen van morgen, gefocust op de drie basisactiviteiten van de ondernemingen.

Ten eerste, veilig, stipt en comfortabel treinverkeer voor de reizigers, met bijzondere aandacht voor de uitrol van het ETCS, dat een aanzienlijke impact heeft op de financiële behoeften.

Ten tweede, de instandhouding, modernisering en vernieuwing van het rollendmaterieelpark, waarvan de gemiddelde leeftijd moet worden verlaagd en de globale capaciteit dient te worden verhoogd. Er worden nieuwe werkplaatsen voltooid. Er worden motorrijtuigen gemoderniseerd en er zijn al nieuwe bestellingen van rollend materieel gelanceerd en/of gebudgetteerd.

Ten derde wordt er gestreefd naar een klantvriendelijk onthaal van de reizigers in functioneel ingerichte stations en geeft men de voorkeur aan investeringen die een zo direct mogelijke impact hebben op de dienstverlening aan de reizigers.

Parallel met de uitvoering van doelgerichte investeringen wil de NMBS haar performantie-niveau gevoelig verhogen, onder andere door in te zetten op innovatieve meer performante werkmethodes en digitalisering. De performantie zal in alle bedrijfsdomeinen worden verbeterd omwille van de financiële gezondmaking van het bedrijf en de stabilisatie of zelfs verlaging van de historische schuld om de Europese deadline van 2023 met succes voor te bereiden.

Dat is de kern van haar ondernemingsplan. Via de drie werkinstrumenten, het beheerscontract, het

meerjareninvesteringsplan en ondernemingsplan, wil de NMBS de uitdaging op korte termijn tegemoet treden.

Ik herinner eraan dat zulke beheerstools volledig in de handen van de raad van bestuur zijn, vooraleer ze op de tafel van de regering belanden. Dat is volgens mij logisch voor autonome ondernemingen.

30.03 Inez De Coninck (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

De **voorzitter**: Dit brengt ons bij de laatste vraag voor vandaag, vermits de andere vragen worden omgezet in schriftelijke vragen of worden uitgesteld.

31 Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de neutraliteit van de ombudsman van Brussels Airport" (nr. 23212)

31 Question de Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la neutralité du médiateur de Brussels Airport" (n° 23212)

31.01 Inez De Coninck (N-VA): Mijnheer de minister, ik heb al eerder vragen gesteld over de neutraliteit van de ombudsman van de luchthaven. Ook nu weer werkt hij zich in nesten. Op twitter neemt hij duidelijk stelling in tegen bepaalde actiecomités. De ombudsman mag natuurlijk een persoonlijke mening hebben, maar het is opportuun om die voor zichzelf te houden. Dat hij stelling inneemt voor of tegen bepaalde standpunten ondergraaft zijn geloofwaardigheid als neutrale actor. Hij kan dan ook zijn bemiddelende rol niet meer naar behoren uitvoeren vermits hij het vertrouwen van vele stakeholders heeft verloren.

Omdat ik hierover heel veel e-mails ontvang, heb ik voor u de volgende vragen.

Acht u het opportuun dat de ombudsman van de luchthaven stellingen voor of tegen inneemt over verklaringen van actiecomités? Hoe gaat u de neutraliteit van de ombudsdienst garanderen? Kan de ombudsman voor u nog aanblijven?

Ik dank u voor uw antwoord.

31.02 Minister François Bellot: Beste collega, artikel 2 van de wet van 15 maart 2002 bepaalt het volgende: "Deze dienst functioneert onafhankelijk, met name ten opzichte van de diensten van het Bestuur der Luchtvaart."

In datzelfde koninklijk besluit wordt eveneens bepaald dat deze dienst haar opdracht in alle onafhankelijkheid moet uitvoeren. Daarom is ook de volgende bepaling opgenomen in het koninklijk besluit: "De personeelsleden van deze dienst mogen geen lid zijn, aangesloten zijn bij, of enige band hebben met bedrijven, organismen, organisaties en instellingen die een luchthaven uitbaten of controleren, noch deel uitmaken van een belangengroep van buurtbewoners of ter verdediging van het leefmilieu."

De betrokken dienst staat onder het gezag van de voorzitter van de FOD Mobiliteit en Vervoer. Ik wil er nog aan toevoegen dat de genoemde persoon slechts deel uitmaakt van een dienst waarin onder andere ook een Nederlandstalige ombudsman zetelt. Voor mij is het standpunt van de dienst belangrijk.

31.03 Inez De Coninck (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord.

Ik heb de tweets nagekeken en ze even vergeleken met stellingen van een van de actiegroepen. Het is duidelijk dat er een direct communicatiekanaal tussen de beide groepen bestaat. De ombudsman rakelt daarin ook routes op uit de tijd van minister Durant, die alle hinder wou concentreren boven de Brusselse Noordrand en de regio Leuven Noord. Voor ons kan dat niet.

De federale ombudsman, zijn dienst en zijn Franstalige of Nederlandstalige collega's mogen niet subjectief zijn. Ze moeten de politiek niet langer opzoeken, zij moeten naar oplossingen zoeken in het belang van alle bewoners en de economisch belangrijke luchthaven.

Ik heb mij ook laten vertellen dat de ombudsdienst in het verleden onder andere privéadressen van klagers doorspeelde aan advocaten van de tegenpartij. Ik zal u daar vragen over blijven stellen, want de ombudsman wordt betaald met publieke middelen. Op het moment brengt hij met zijn werkwijze niets bij aan het gevoelige dossier van de luchthaven, het baangebruik en de vluchtroutes.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.28 uur.
La réunion publique de commission est levée à 18.28 heures.*