

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS  
DE BELGIQUE

31 janvier 2014

**PROJET DE LOI**  
**relatif à la sécurité d'exploitation**  
**des lignes ferroviaires musées**

**RAPPORT**

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION  
DE L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS  
ET DES ENTREPRISES PUBLIQUES  
PAR  
**M. Ronny BALCAEN**

**SOMMAIRE**

Pages

|                                                                                                                                                                                                                                                                            |   |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|
| I. Exposé introductif de M. Melchior Wathelet, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre ..... | 3 |
| II. Discussion .....                                                                                                                                                                                                                                                       | 4 |
| III. Votes.....                                                                                                                                                                                                                                                            | 9 |

Documents précédents:

Doc 53 **3037/ (2012/2013):**

- 001: Projet de loi.  
002: Amendement.

BELGISCHE KAMER VAN  
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

31 januari 2014

**WETSONTWERP**  
**betreffende de exploitatieveiligheid**  
**van de museumspoorlijnen**

**VERSLAG**

NAMENS DE COMMISSIE  
VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER  
EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN  
UITGEBRACHT DOOR  
DE HEER **Ronny BALCAEN**

**INHOUD**

Blz.

|                                                                                                                                                                                                                                                                              |   |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|
| I. Inleidende uiteenzetting door de heer Melchior Wathelet, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister ..... | 3 |
| II. Bespreking.....                                                                                                                                                                                                                                                          | 4 |
| III. Stemmingen .....                                                                                                                                                                                                                                                        | 9 |

Voorgaande documenten:

Doc 53 **3037/ (2012/2013):**

- 001: Wetsontwerp.  
002: Amendement.

8116

**Composition de la commission à la date de dépôt du rapport/  
Samenstelling van de commissie op de datum van indienen van het verslag**

Président/Voorzitter: Sabien Battheu

**A. — Titulaires / Vaste leden:**

N-VA Minneke De Ridder, Miranda Van Eetvelde, Steven Vandeput, Bert Wollants  
PS Véronique Bonni, Isabelle Emmery, Karine Lalieux, Linda Musin  
CD&V Roel Deseyn, Jef Van den Bergh  
MR Valérie De Bue, Luc Gustin  
sp.a David Geerts  
Ecolo-Groen Ronny Balcaen  
Open Vld Sabien Lahaye-Battheu  
VB Tanguy Veys  
cdH Christophe Bastin

**B. — Suppléants / Plaatsvervangers:**

Ingeborg De Meulemeester, Sophie De Wit, Peter Dedecker, Karel Uyttersprot, Ben Weyts  
Philippe Blanchart, Colette Burgeon, Alain Mathot  
Gerald Kindermans, Bercy Slegers, Liesbeth Van der Auwera  
David Clarinval, Olivier Destrebecq, Jacqueline Galant  
Meryame Kitir, Karin Temmerman  
Thérèse Snoy et d'Oppuers, Stefaan Van Hecke  
Herman De Croo, Ine Somers  
Annick Ponthier, Bruno Valkeniers  
Josy Arens, Christian Brotcorne

|             |   |                                                                         |
|-------------|---|-------------------------------------------------------------------------|
| N-VA        | : | Nieuw-Vlaamse Alliantie                                                 |
| PS          | : | Parti Socialiste                                                        |
| MR          | : | Mouvement Réformateur                                                   |
| CD&V        | : | Christen-Democratisch en Vlaams                                         |
| sp.a        | : | socialistische partij anders                                            |
| Ecolo-Groen | : | Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen |
| Open Vld    | : | Open Vlaamse liberalen en democraten                                    |
| VB          | : | Vlaams Belang                                                           |
| cdH         | : | centre démocrate Humaniste                                              |
| FDF         | : | Fédéralistes Démocrates Francophones                                    |
| LDD         | : | Lijst Dedecker                                                          |
| MLD         | : | Mouvement pour la Liberté et la Démocratie                              |
| INDEP-ONAFH | : | Indépendant-Onafhankelijk                                               |

**Abréviations dans la numérotation des publications:**

DOC 53 0000/000: Document parlementaire de la 53<sup>e</sup> législature, suivi du n° de base et du n° consécutif  
QRVA: Questions et Réponses écrites  
CRIV: Version Provisoire du Compte Rendu intégral  
CRABV: Compte Rendu Analytique  
CRIV: Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)  
PLEN: Séance plénière  
COM: Réunion de commission  
MOT: Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

**Afkortingen bij de nummering van de publicaties:**

DOC 53 0000/000: Parlementair document van de 53<sup>e</sup> zittingsperiode + basisnummer en volgnummer  
QRVA: Schriftelijke Vragen en Antwoorden  
CRIV: Voorlopige versie van het Integraal Verslag  
CRABV: Beknopt Verslag  
CRIV: Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)  
PLEN: Plenum  
COM: Commissievergadering  
MOT: Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

**Publications officielles éditées par la Chambre des représentants**

Commandes:  
Place de la Nation 2  
1008 Bruxelles  
Tél. : 02/ 549 81 60  
Fax : 02/549 82 74  
www.lachambre.be  
courriel : publications@lachambre.be

Les publications sont imprimées exclusivement sur du papier certifié FSC

**Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers**

Bestellingen:  
Natieplein 2  
1008 Brussel  
Tel. : 02/ 549 81 60  
Fax : 02/549 82 74  
www.dekamer.be  
e-mail : publicaties@dekamer.be

De publicaties worden uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd papier

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné ce projet de loi au cours de ses réunions des 8 et 22 janvier 2014.

**I. — EXPOSÉ INTRODUCTIF DE M. MELCHIOR WATHELET, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À L'ENVIRONNEMENT, À L'ÉNERGIE ET À LA MOBILITÉ, ADJOINT À LA MINISTRE DE L'INTÉRIEUR ET DE L'ÉGALITÉ DES CHANCES, ET SECRÉTAIRE D'ÉTAT AUX RÉFORMES INSTITUTIONNELLES, ADJOINT AU PREMIER MINISTRE**

*Le secrétaire d'État renvoie à l'exposé des motifs (DOC 53 3037/001, pp. 4-5) ainsi qu'au commentaire des articles (DOC 53 3037/001, pp. 6-15).*

Il ajoute que, lorsque le 2 juillet 2013, il est venu exposer le projet de code ferroviaire, certains membres l'ont questionné à propos de la législation applicable aux associations organisant des activités ferroviaires avec du matériel historique en dehors du réseau ferré relevant de la responsabilité du gestionnaire d'infrastructure. A ce jour, il existe un flou juridique en ce qui concerne la circulation de matériel roulant dit historique ou muséologique sur les lignes mises hors service et non démantelées du groupe SNCB car l'ensemble des règles de fonctionnement sur ces lignes exploitées par des associations sans but lucratif au sein desquelles œuvrent principalement des bénévoles passionnés n'a pas encore été fixé.

Or, plusieurs associations déjà font circuler régulièrement du matériel historique ou muséologique et transportent des passagers contre rémunération dont 3 en Flandre et 2 en Wallonie. Il convient dès lors de fixer un cadre législatif particulier et autonome concernant la sécurité d'exploitation de ces lignes ferroviaires musées, en complément à la réglementation qui s'applique aux circulations sur le réseau du gestionnaire d'infrastructure. En effet, les activités et réseaux ferroviaires propres des lignes ferroviaires musées sont, du fait de leurs particularités, exemptés des directives ferroviaires européennes concernant la sécurité d'exploitation et de la réglementation belge qui les transposent. C'est pour combler ce vide juridique que le présent projet a été introduit.

Les arrêtés d'exécution seront communiqués avant les votes, de sorte que les membres de la commission puissent s'assurer de l'impact concret de la réglementation à l'examen.

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft dit wetsontwerp besproken tijdens haar vergaderingen van 8 en 22 januari 2014.

**I. — INLEIDENDE UITEENZETTING DOOR DE HEER MELCHIOR WATHELET, STAATSSECRETARIS VOOR LEEFMILIEU, ENERGIE EN MOBILITEIT, TOEGEVOEGD AAN DE MINISTER VAN BINNENLANDSE ZAKEN EN GELIJKE KANSSEN, EN STAATSSECRETARIS VOOR STAATSHERVORMING, TOEGEVOEGD AAN DE EERSTE MINISTER**

*De staatssecretaris verwijst naar de memorie van toelichting (DOC 53 3037/001, blz. 4-5) alsook naar het commentaar bij de artikelen (DOC 53 3037/001, blz. 6-15).*

Hij voegt eraan toe dat op 2 juli 2013, bij zijn toelichting bij het wetsontwerp houdende de Spoorcodex, sommige leden bij hem hebben geïnformeerd naar de wetgeving die geldt voor de verenigingen die spoorwegactiviteiten met historisch materieel organiseren buiten het spoorwegnet dat onder de verantwoordelijkheid van de spoorweginfrastructuurbeheerder ressorteert. In de huidige stand heerst juridische onduidelijkheid over het zogenaamde historische of museale rollend materieel op de buiten dienst gestelde maar niet ontmantelde lijnen van de NMBS-groep; er werden immers nog geen werkingsregels bepaald voor die lijnen die worden geëxploiteerd door verenigingen zonder winstoogmerk, waarin vooral gepassioneerde vrijwilligers actief zijn.

Een aantal verenigingen rijdt echter geregeld met historisch of museaal materieel en vervoert daarbij passagiers tegen betaling; in Vlaanderen gaat het om drie verenigingen, in Wallonië om twee. Om die reden moet dan ook worden voorzien in een afzonderlijk en autonoom wetgevend kader inzake de exploitatieveiligheid van die museumspoorlijnen, als aanvulling op de reglementering die van toepassing is voor het verkeer op het netwerk van de infrastructuurbeheerder. De Europese spoorrichtlijnen inzake exploitatieveiligheid en de Belgische regelgeving waarin ze zijn omgezet, gelden immers niet voor de activiteiten en de eigen spoorwegnetwerken van de museumspoorlijnen, gelet op hun specifieke aard. Het ter bespreking voorliggende wetsontwerp werd dan ook ingediend om die juridische leemte weg te werken.

De uitvoeringsbesluiten zullen voor de stemmingen worden meegedeeld zodat de commissieleden zich kunnen vergewissen van de concrete impact van de voorliggende regeling.

## II. — DISCUSSION

### A. Questions et observations des membres

*M. David Geerts (sp.a)* est favorable à la réglementation à l'examen, mais il se demande si les volontaires concernés pourront accomplir toutes les formalités. L'intervenant se demande également si la période de transition sera suffisamment longue. Quel sera le coût de l'examen médical et psychologique d'aptitude? Quel sera le tarif d'Infrabel pour l'inspection? Combien d'accidents se sont-ils produits sur les lignes-musées?

*M. Jef Van den Bergh (CD&V)* rappelle que la réglementation sera d'application pour 5 ASBL, dont l'une a été, entre-temps, mise en liquidation. Il est extrêmement important que la réglementation soit effectivement applicable. Les projets d'arrêté royal qui ont été transmis apportent les éclaircissements nécessaires. Il faut constamment se livrer à un arbitrage entre la sécurité, d'une part, et la faisabilité financière et administrative, d'autre part. L'intervenant loue les efforts déployés par le secrétaire d'État afin de réduire au maximum le coût de l'ensemble des formalités. Infrabel pourra demander un montant maximal de 750 euros par jour. La procédure devant l'autorité de sécurité est gratuite. Les normes médicales exigées pour l'obtention du permis de conduire D devraient suffire. Pour quelle raison le permis C n'est-il pas, lui aussi, repris dans la réglementation? Ce sont en effet les mêmes normes qui valent pour les permis de conduire C et D. Les directives européennes ne sont pas d'application aux lignes-musées en Belgique, alors que c'est le cas en France, tandis que d'autres pays encore ne disposent d'aucune réglementation en la matière. La Belgique semble donc être une pionnière en la matière. L'intervenant préconise un suivi de l'impact de la réglementation ainsi qu'une politique de soutien laquelle rectifie là où c'est nécessaire.

*M. Bert Wollants (N-VA)* estime que la réglementation à l'examen est nécessaire. Pourquoi n'a-t-on pas donné suite à l'observation du Conseil d'État concernant le manque de délai strict dans lequel Infrabel doit réagir? Ce délai — surtout s'il est de plusieurs mois — a en effet un impact sur le délai dans lequel les volontaires doivent se mettre en règle. Le secrétaire d'État n'a pas non plus suivi la suggestion d'associer à la réglementation le ministre ayant les Entreprises publiques dans ses attributions. L'autorisation d'exploitation peut être retirée si l'on ne s'en est pas servi pendant deux saisons consécutives. Toutefois, la notion de "saison" n'est pas clairement définie.

*Mme Miranda Van Eetvelde (N-VA)* souligne également la lourdeur des formalités administratives. Le

## II. — BESPREKING

### A. Vragen en opmerkingen van de leden

*De heer David Geerts (sp.a)* is voorstander van de voorliggende regeling maar vraagt zich af of de betrokken vrijwilligers alle formaliteiten zullen kunnen vervullen. De spreker vraagt zich tevens af of de overgangperiode voldoende lang zal zijn. Wat zal de kostprijs zijn van het psychologisch en medisch geschiktheids-onderzoek? Wat zal het tarief zijn van de inspectie door Infrabel? Hoeveel ongevallen hebben zich voorgedaan op de museumlijnen?

*De heer Jef Van den Bergh (CD&V)* herinnert eraan dat de regeling van toepassing zal zijn op 5 vzw's waarvan één intussen in vereffening is gegaan. Het is van essentieel belang dat de regeling effectief werkbaar is. De meegedeelde ontwerp-kb's zorgen voor de nodige duidelijkheid. Tussen de veiligheid enerzijds en de financiële en administratieve haalbaarheid anderzijds moet voortdurend worden afgewogen. De spreker waardeert de inspanningen van de staatssecretaris om de kostprijs van alle formaliteiten zoveel mogelijk te drukken. Infrabel kan maximaal 750 euro per dag vorderen. De procedure voor de veiligheidsinstantie is gratis. De medische normen vereist voor het bekomen van het rijbewijs D zouden volstaan. Waarom is rijbewijs C ook niet opgenomen in de regeling? Dezelfde normen gelden immers zowel voor rijbewijs C en D. De Europese richtlijnen zijn niet van toepassing op de museumspoorlijnen in België, terwijl dit in Frankrijk wel het geval is en in andere landen iedere regeling ontbreekt. België lijkt dus een pionier te zijn op dit vlak. De spreker breekt een lans voor de opvolging van de impact van de regelgeving alsook voor een ondersteunend beleid dat bijstuurt waar nodig.

*De heer Bert Wollants (N-VA)* acht de voorliggende regeling noodzakelijk. Waarom is niet ingegaan op de opmerking van de Raad van State aangaande het ontbreken van een stringente termijn waarbinnen Infrabel moet reageren? Deze termijn — vooral indien hij meerdere maanden bedraagt — heeft immers invloed op de termijn waarbinnen de vrijwilligers zich in orde moeten stellen. Ook gaat de staatssecretaris blijkbaar niet in op de suggestie de minister bevoegd voor overheids-bedrijven bij de regeling te betrekken. De machtiging kan worden ingetrokken wanneer ze gedurende twee opeenvolgende seizoenen niet is gebruikt. Het begrip "seizoen" is echter niet duidelijk gedefinieerd.

*Mevrouw Miranda Van Eetvelde (N-VA)* voegt eraan toe dat de administratieve rompslomp niet min is. Het

matériel doit être contrôlé par un expert disposant d'une expérience d'au moins cinq ans. Il s'agira en pratique d'un membre du personnel de la SNCB. Quel sera le coût de ce contrôle? L'intervenante rappelle que le Conseil d'État a critiqué le fait que la communication par Infrabel de son rapport sur l'infrastructure ne soit assortie d'aucun délai préalablement fixé. Chaque asbl est tenue de déposer un rapport annuel. À défaut, l'agrément du SSICF peut lui être retiré à tout moment, ce qui peut avoir de lourdes conséquences financières. Il convient par ailleurs de définir la notion de "saison touristique". Les asbl concernées ne disposant que de moyens humains et financiers limités, il conviendrait de porter à dix-huit mois la période transitoire s(de douze mois) prévue par l'article 39. À cet effet, l'intervenante présente l'*amendement n° 1* (DOC 53 3037/2, p. 1).

*M. Tanguy Veys (VB)* rappelle que le secrétaire d'État avait déjà annoncé l'élaboration d'une réglementation dans sa note de politique générale de décembre 2012. Cette réglementation intervient finalement avec au moins un an de retard, alors qu'il s'agit d'un dossier urgent. Il y a déjà eu des accidents mortels (le 28 mai 2012 à Maldegem et le 5 octobre 1991 à Dahlem, lors du déraillement d'un train touristique qui a causé la mort de sept personnes). Il ressort de ce qui précède que la responsabilité doit l'emporter sur l'aspect commercial. Les lignes ferroviaires musées sont subventionnées à la fois par les Communautés et par les provinces. Les pouvoirs publics doivent donc garantir l'équilibre financier. La SNCB et Infrabel coopèrent de différentes façons avec ces asbl. Il est donc juste qu'ils assument également une part de responsabilité. Pourquoi la vitesse de référence élevée de 50 kilomètres par heure a-t-elle été retenue pour les petits trajets? Qu'entend-on par "accident grave"? Un tel accident doit rapidement faire l'objet d'un rapport contenant des recommandations. Dans quel délai ce rapport doit-il être déposé? Doit-il s'agir de recommandations très concrètes? La formation sera-t-elle assurée par du personnel qualifié? Ou bien s'agira-t-il d'une auto-évaluation? Des manquements graves ont été constatés par le passé dans le chef des conducteurs de trains musées. À quelle fréquence les tests d'aptitude doivent-ils être organisés? Qui évaluera en fin de compte cette aptitude? À quelle fréquence le système de sécurité est-il soumis à un contrôle approfondi? Pourquoi ne pas organiser des contrôles *impromptus*, comme c'est la règle dans le domaine de l'aviation?

À quelles exigences le matériel roulant est-il soumis? Est-il certifié par des instances officielles? En définitive, il transporte des passagers qui mettent leur vie entre les mains du conducteur de train. Quelle réglementation régit les voies étroites? Les passages à niveau revêtent une importance cruciale. Des volontaires vont y régler la

materieel moet worden gekeurd door een deskundige met minimum vijf jaar ervaring. In de praktijk zal dit iemand van de NMBS zijn. Wat zal daarvan de kostprijs zijn? De spreekster herhaalt de kritiek van de Raad van State dat Infrabel niet binnen een vooraf bepaalde termijn verslag moet uitbrengen over de infrastructuur. Iedere vzw moet een jaarlijks rapport indienen, zonder hetwelk de machtiging door DVIS te allen tijde kan worden ingetrokken. Dit kan financieel een zware last met zich brengen. Het "toeristisch seizoen" behoort gedefinieerd te worden. Rekening houdend met de beperkte mankracht en middelen van de betrokken vzw behoort de overgangperiode 18 maand in plaats van slechts 12 maand — zoals bepaald in artikel 39 — te bedragen. De spreekster dient hiertoe *amendement nr. 1* (DOC 53 3037/2, p. 1) in.

*De heer Tanguy Veys (VB)* herinnert eraan dat de staatssecretaris reeds in zijn beleidsnota van december 2012 aankondigde dat hij een regeling zou uitwerken. Deze heeft ten slotte minstens één jaar vertraging opgelopen. Nochtans is ze dringend. Er zijn al dodelijke slachtoffers gevallen. Op 28 mei 2012 in Maldegem en op 5 oktober 1991 toen in Dahlem een toeristische trein uit de bocht ging en zeven doden veroorzaakte. Dit alles toont aan dat de verantwoordelijkheid zwaarder moet doorwegen dan het commercieel aspect. Zowel de Gemeenschappen als de provincies subsidiëren de museumspoorlijnen. De overheid moet dan ook het financieel evenwicht garanderen. De NMBS en Infrabel werken op alle mogelijke manieren samen met deze vzw's en behoren dan ook een deel van de verantwoordelijkheid op zich te nemen. Waarom is op de korte trajecten de hoge referentiesnelheid van 50 kilometer per uur weerhouden? Wat wordt bedoeld met "ernstig ongeval"? Na een dergelijk ongeval moet spoedig een verslag met aanbevelingen worden opgesteld. Binnen welke termijn moet dit verslag worden ingediend? Hoe concreet dienen de aanbevelingen daarin te zijn? Zal de opleiding worden verzorgd door gekwalificeerd personeel? Of zal men zichzelf evalueren? In het verleden zijn ernstige tekortkomingen vastgesteld bij bestuurders van museumtreinen. Met welke frequentie moet een bekwaamheidstest worden afgelegd? Wie evalueert ten slotte deze bekwaamheid? Hoe vaak wordt het veiligheidssysteem aan een diepgaande controle onderworpen? Waarom gebeurt dit niet op onverwachte ogenblikken, zoals in de luchtvaart de regel is?

Welke eisen worden gesteld aan het rollend materieel? Worden die door officiële instanties gecertificeerd? Uiteindelijk vervoeren ze passagiers die hun lot in de handen leggen van de treinbestuurder. Welke regeling geldt voor het smalspoor? De overwegen zijn van cruciaal belang. Vrijwilligers gaan er het verkeer regelen

circulation à l'aide d'un signal C3. L'intervenant rappelle qu'à Maldegem, un motard a perdu la vie à un passage à niveau. La SNCB est trop étroitement liée aux ASBL qui exploitent les lignes musées. Les conflits d'intérêts sont inévitables. La période de transition est suffisamment longue, compte tenu du fait qu'une concertation a déjà été organisée en juillet et en novembre 2012 et que le secteur savait qu'une réglementation était en chantier. La durée de validité de dix ans accordée à l'autorisation est excessive. Le personnel des organisations de bénévoles se renouvelle en effet très régulièrement. Cette période devrait être ramenée à 5, voire à 2 ans.

*M. Ronny Balcaen (Ecolo-Groen)* souhaite surtout que le rôle d'Infrabel soit clarifié. Pourquoi Infrabel intervient-il systématiquement comme expert en matière d'infrastructure? Les locomotives à vapeur pourront-elles aussi circuler sur le réseau d'Infrabel?

*Mme Linda Musin (PS)* souligne l'importance de la réglementation à l'examen pour la souscription d'une assurance. L'intervenante souhaite savoir si le certificat d'aptitude médicale d'un conducteur bénévole mais professionnel, d'un autobus, par exemple, est suffisant. La certification du matériel roulant signifie-t-elle que certaines rames — les wagons en bois, par exemple, utilisées au chemin de fer à vapeur des Trois Vallées à Treignes — pourraient être retirées de la circulation?

*Mme Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld), présidente,* demande combien de voyageurs empruntent chaque année les lignes musées. Combien d'exploitants travaillent avec le système de gestion de sécurité prescrit? Quel sera le coût annuel de l'exploitation? Quel niveau d'aptitude médicale est-il exigé de la part d'un conducteur de train? Le secteur souhaiterait être intégré dans l'arrêté royal du 20 décembre 2007 portant règlement de police sur les chemins de fer. Le secrétaire d'État est-il disposé à accéder à cette requête?

## B. Réponses du secrétaire d'État

### *Pays voisins*

Une réglementation similaire à celle-ci est appliquée en France. Les Pays-Bas se préparent également à en appliquer une.

### *Rôle d'Infrabel*

Après avoir reçu l'autorisation nécessaire, les ASBL exploitant les lignes ferroviaires musées pourront également avoir la possibilité de circuler sur le réseau

met een C3-bord. De spreker herinnert eraan dat in Maldegem een motorrijder op een overweg is omgekomen. De NMBS is te nauw verweven met de vzw's die de museumspoorlijnen uitbaten. Dit leidt onvermijdelijk tot belangenvermenging. De overgangperiode is lang genoeg rekening houdend met het feit dat er in juli en november 2012 reeds overleg was en de sector wist dat er een regeling zat aan te komen. De tienjarige duurtijd van de machtiging is te lang. Er is immers bij vrijwilligersorganisaties veel verloop. Deze periode zou tot 5 en zelfs tot 2 jaar gereduceerd moeten worden.

*De heer Ronny Balcaen (Ecolo-Groen)* wenst vooral dat de rol van Infrabel duidelijk wordt omschreven. Waarom treedt Infrabel automatisch als deskundige inzake infrastructuur op? Zullen de stoomlocs ook op het net van Infrabel kunnen circuleren?

*Mevrouw Linda Musin (PS)* onderstreept het belang van de voorliggende regeling voor het afsluiten van een verzekering. De spreekster wenst te weten of een medisch geschiktheidsattest van een vrijwilliger die niettemin een professioneel chauffeur is, bijvoorbeeld van een autobus, voldoende is. Betekent de certificering van het rollend materieel dat sommige treinstellen — bijvoorbeeld houten wagons gebruikt met de stoomlocs van de Drie Valleien in Treignes — uit roulatie kunnen worden genomen?

*Mevrouw Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld), voorzitter,* wenst te vernemen hoeveel reizigers jaarlijks gebruik maken van de museumspoorlijnen. Hoeveel exploitanten werken met het voorgeschreven veiligheidsbeheerssysteem? Hoeveel kosten zal de uitbating jaarlijks bedragen? Wat is het niveau van medische geschiktheid voor een treinbestuurder? De sector zou graag worden opgenomen in het koninklijk besluit van 20 september 2007 houdende algemeen reglement op de politie van de spoorwegen. Is de staatssecretaris bereid aan deze wens tegemoet te komen?

## B. Antwoorden van de staatssecretaris

### *Buurlanden*

In Frankrijk is een soortgelijke regeling als de voorliggende van kracht. In Nederland is het in voorbereiding.

### *Rol Infrabel*

Nadat de vzw's die de museumspoorlijnen uitbaten de noodzakelijke machtiging zullen hebben ontvangen, kunnen ze ook de mogelijkheid krijgen op het net van

d'Infrabel. C'est également la raison pour laquelle le choix d'Infrabel s'impose comme expert en matière d'infrastructures.

### **Formalités**

Les formalités ont été réduites au maximum en ce qui concerne le certificat médical, le matériel roulant et l'infrastructure.

### **Coûts annuels**

Tous les coûts ne sont pas annuellement récurrents. Ils sont donc difficiles à évaluer. Certaines années, il ne faudra pas réaliser de coûts supplémentaires. Désormais, Infrabel ne pourra pas réclamer plus de 750 euros pour son intervention. Précédemment, rien n'était prévu et la facture manquait de transparence, tant en ce qui concerne le nombre d'experts concernés que le nombre de journées de travail prestées.

### **Nombre de voyageurs**

Le nombre annuel de voyageurs est estimé à approximativement 100 000.

### **Tests psychologiques**

Les personnes concernées ont la liberté de choix concernant le service chargé desdits tests.

### **Période transitoire**

Cette période a également été jugée raisonnable par le secteur.

### **Durée de l'autorisation**

L'avis des experts a été suivi sur ce point. La stabilité est nécessaire.

### **Formation**

Les ASBL sont elles-mêmes responsables de la formation de leurs bénévoles.

Infrabel te circuleren. Dat is ook de reden waarom Infrabel als expert inzake infrastructuur voor de hand ligt.

### **Aantal formaliteiten**

Het aantal formaliteiten werd zoveel mogelijk beperkt inzake het medisch attest, het rollend materieel en de infrastructuur.

### **Jaarlijkse kosten**

Niet alle kosten keren jaarlijks weer. Dus zijn ze moeilijk in te schatten. Sommige jaren zullen er geen extra kosten gemaakt dienen te worden. Infrabel kan voortaan slechts maximaal 750 euro eisen voor zijn tussenkomst. Voorheen was niets vastgelegd en was de factuur ondoorzichtig, zowel wat het aantal betrokken experten als het aantal gepresteerde werkdagen betrof.

### **Aantal reizigers**

Het jaarlijkse aantal reizigers wordt ruwweg geschat op 100 000.

### **Psychologische tests**

De betrokken personen hebben keuzevrijheid voor wat betreft de dienst die met deze tests belast is.

### **Overgangsperiode**

Deze periode werd ook door de sector als redelijk ervaren.

### **Duurtijd machtiging**

Het advies van de experts werd in deze gevolgd. Er is stabiliteit nodig.

### **Opleiding**

De vzw's zijn zelf verantwoordelijk voor de opleiding van hun vrijwilligers.

### **Accident grave**

La loi actuelle parle “d’accident grave” lorsqu’il y a 1 tué ou 5 blessés.

### **Saison touristique**

La période considérée comme “saison touristique” est différente pour chaque ASBL.

### **Relation avec la SNCB**

L’échange de savoir-faire entre la SNCB et les asbl est une bonne chose et ne donne pas nécessairement lieu à une confusion d’intérêts.

### **Coût SSICF**

L’ensemble de la procédure auprès du SSICF est gratuit.

### **Matériel roulant**

Le patrimoine est apprécié à sa juste valeur. L’objectif n’est absolument pas de refuser du matériel roulant, mais uniquement de certifier qu’il ne pose aucun problème de sécurité.

### **Permis de conduire C & D**

Le permis C peut être repris dans l’arrêté royal en vue de prouver la compétence du conducteur de train moyennant la réussite d’un examen.

### **C. Répliques**

*M. Tanguy Veys (VB)* répète sa question visant à savoir sur quelle base la vitesse de référence de 50 km/h a été fixée. L’essentiel est la sécurité. Les contrôles doivent être effectués par des instances agréées. Une durée de dix ans pour l’autorisation est trop longue. La SNCB se rend coupable de confusion d’intérêts lorsqu’elle amortit le matériel et le cède à des asbl. Enfin, l’intervenant répète sa question visant à savoir si les voies étroites relèvent du champ d’application de la loi.

*M. Ronny Balcaen (Ecolo-Groen)* n’est pas convaincu par l’argument selon lequel Infrabel est désigné par la loi comme expert de l’infrastructure parce que les

### **Ernstig ongeval**

De huidige wet spreekt van “ernstig ongeval” wanneer er sprake is van 1 dode of 5 gewonden.

### **Toeristisch seizoen**

Voor iedere vzw wordt een andere periode als “toeristisch seizoen” beschouwd.

### **Relatie met NMBS**

De uitwisseling van knowhow tussen de NMBS en de vzw’s is een goede zaak en hoeft niet te leiden tot belangenvermenging.

### **Kostprijs DVIS**

De hele procedure bij DVIS is gratis.

### **Rollend materieel**

Het patrimonium wordt naar waarde geschat. Het is absoluut niet de bedoeling enig rollend materieel af te keuren, alleen te certificeren dat het geen veiligheidsproblemen stelt.

### **Rijbewijs C & D**

Het rijbewijs C kan in het koninklijk besluit worden opgenomen om de bekwaamheid van de treinbestuurder te bewijzen mits het afleggen van een examen.

### **C. Replieken**

*De heer Tanguy Veys (VB)* herhaalt zijn vraag aangaande de basis waarop de referentiesnelheid van 50 kilometer per uur werd vastgelegd. De essentie is de veiligheid. De controles behoren door erkende instanties te worden uitgevoerd. De tienjarige duurtijd van de machtiging is te lang. De NMBS bezondigt zich aan belangenvermenging wanneer het materieel afschrijft en aan de vzw’s afstaat. Ten slotte herhaalt de spreker zijn vraag of het smalspoor onder het toepassingsgebied valt van de wet.

*De heer Ronny Balcaen (Ecolo-Groen)* is niet overtuigd door het argument dat Infrabel wettelijk als expert van de infrastructuur wordt aangewezen omwille van

trains-musées pourraient circuler demain sur le réseau d'Infrabel. L'intervenant est également préoccupé par l'équilibre entre les formalités administratives et la sécurité.

#### D. Réponses supplémentaires

##### *Vitesse de référence*

La vitesse de référence de 50 kilomètres par heure est celle en vigueur. Au besoin, Infrabel peut abaisser celle-ci à 40, 30, voire 20 kilomètres par heure en fonction de l'état de la voie.

##### *Voie étroite*

Il n'y a pas de voie étroite en Belgique sur le réseau d'Infrabel.

### III. — VOTES

Les articles 1<sup>er</sup> et 2 sont adoptés successivement et sans modification par 12 voix contre une.

L'article 3 est adopté sans modification par 11 voix contre une et une abstention.

L'article 4 est adopté sans modification par 12 voix contre une.

L'article 5 est adopté sans modification par 10 voix contre 3.

Les articles 6 et 7 sont adoptés successivement et sans modification par 12 voix contre une.

L'article 8 est adopté sans modification par 10 voix contre une et 2 abstentions.

Les articles 9 et 38 sont adoptés successivement et sans modification par 12 voix contre une.

L'amendement n° 1 est rejeté par 11 voix contre 2.

L'article 39 est adopté sans modification par 10 voix contre 3.

L'ensemble du projet de loi est adopté sans modification par 9 voix contre une et 3 abstentions.

*Le rapporteur,*

Ronny BALCAEN

*La présidente,*

Sabien LAHAYE-BATTHEU

het feit dat morgen de museumtreinen op het net van Infrabel zouden kunnen circuleren. De spreker is ook bezorgd om het evenwicht tussen administratieve formaliteiten en veiligheid.

#### D. Bijkomende antwoorden

##### *Referentiesnelheid*

De referentiesnelheid van 50 kilometer per uur is de huidige. Infrabel kan deze zo nodig verlagen tot 40, 30 of zelfs 20 kilometer per uur naargelang van de staat van het spoor.

##### *Smalspoor*

In België is geen smalspoor op het net van Infrabel.

### III. — STEMMINGEN

De artikelen 1 en 2 worden achtereenvolgens ongewijzigd aangenomen met 12 tegen 1 stem.

Artikel 3 wordt ongewijzigd aangenomen met 11 tegen 1 stem en 1 onthouding.

Artikel 4 wordt ongewijzigd aangenomen met 12 tegen 1 stem.

Artikel 5 wordt ongewijzigd aangenomen met 10 tegen 3 stemmen.

De artikelen 6 en 7 worden achtereenvolgens ongewijzigd aangenomen met 12 tegen 1 stem.

Artikel 8 wordt ongewijzigd aangenomen met 10 tegen 1 stem en 2 onthoudingen.

De artikelen 9 en 38 worden achtereenvolgens ongewijzigd aangenomen met 12 tegen 1 stem.

Amendement nr. 1 wordt verworpen met 11 tegen 2 stemmen.

Artikel 39 wordt ongewijzigd aangenomen met 10 tegen 3 stemmen.

Het gehele wetsontwerp wordt ongewijzigd aangenomen met 9 tegen 1 stem en 3 onthoudingen.

*De rapporteur,*

Ronny BALCAEN

*De voorzitter,*

Sabien LAHAYE-BATTHEU