



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BEKNOPT VERSLAG

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

Woensdag

18-04-2018

Namiddag

Mercredi

18-04-2018

Après-midi

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

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

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

INHOUD

Vraag van mevrouw Daphné Dumery aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "een nultolerantie voor gemotoriseerde tweewielers" (nr. 23798)

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

Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de geluidsoverlast door toeterende treinen" (nr. 24406)

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

Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de follow-up betreffende het toenemende aantal gevallen van agressie tegen NMBS-personeel" (nr. 24563)

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

Vraag van mevrouw Daphné Dumery aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de taxatie van oldtimers" (nr. 24572)

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

Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het voetbalvandalisme door supporters van Standard Luik op 17 maart 2018" (nr. 24523)

Sprekers: **Jean-Jacques Flahaux, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het gebruik van drones op het spoornet" (nr. 24577)

Sprekers: **Jean-Jacques Flahaux, François**

SOMMAIRE

Question de Mme Daphné Dumery au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "une tolérance zéro pour les deux-roues motorisés" (n° 23798)

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

Question de M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les nuisances sonores créées par les klaxons de trains" (n° 24406)

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

Question de M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le suivi de la hausse des agressions envers les agents de la SNCB" (n° 24563)

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

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 taxation des ancêtres" (n° 24572)

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

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 "les faits de vandalisme causés par les supporters du Standard de Liège le 17 mars 2018" (n° 24523)

Orateurs: **Jean-Jacques Flahaux, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

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 "l'utilisation de drones sur le réseau ferroviaire" (n° 24577)

Orateurs: **Jean-Jacques Flahaux, François**

Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de mogelijkheid om zonnepanelen op treinen te installeren" (nr. 24580)

6 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 possibilité d'installer des panneaux solaires sur les trains" (n° 24580) 6

Sprekers: **Jean-Jacques Flahaux, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Orateurs: **Jean-Jacques Flahaux, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Vraag van mevrouw Daphné Dumery aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de bereikbaarheid van het station Blankenberge" (nr. 24584)

7 Question de Mme Daphné Dumery au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'accessibilité de la gare de Blankenberge" (n° 24584) 7

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

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

Vraag van mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vluchten boven Brussel" (nr. 24621)

8 Question de Mme Karine Lalieux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le survol de Bruxelles" (n° 24621) 8

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

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

Samengevoegde vragen van

9 Questions jointes de 9

- de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de naamswijziging van het station Etterbeek in het Brussels Gewest" (nr. 23983)

9 - M. Gautier Calomne au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le changement de nom de la gare d'Etterbeek en Région bruxelloise" (n° 23983) 9

- de heer Gilles Vanden Burre aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het voorstel om de naam van het station Etterbeek te wijzigen" (nr. 23990)

9 - M. Gilles Vanden Burre au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la proposition de changer le nom de la gare d'Etterbeek" (n° 23990) 9

Sprekers: **Gilles Vanden Burre, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Orateurs: **Gilles Vanden Burre, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Vraag van de heer Gilles Vanden Burre aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de koolstofvoetafdruk van de NMBS" (nr. 24644)

10 Question de M. Gilles Vanden Burre au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges, sur "l'empreinte carbone de la SNCB" (n° 24644) 10

Sprekers: **Gilles Vanden Burre, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Orateurs: **Gilles Vanden Burre, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Samengevoegde vragen van	12	Questions jointes de	12
- de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de informatieverstrekking door de NMBS in kleinere stations en onbemande stopplaatsen" (nr. 24771)	12	- M. Stefaan Van Hecke au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les informations délivrées par la SNCB dans les plus petites gares et les arrêts sans personnel" (n° 24771)	12
- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de door de NMBS en Infrabel genomen maatregelen om de voorlichting van de reizigers te verbeteren" (nr. 24808)	12	- M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les mesures prises par la SNCB et Infrabel pour améliorer la communication aux navetteurs" (n° 24808)	12
<i>Sprekers:</i> Stefaan Van Hecke, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> Stefaan Van Hecke, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Samengevoegde vragen van	14	Questions jointes de	14
- de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de beveiliging van de stations" (nr. 24852)	14	- M. Gautier Calomne au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la sécurisation des gares" (n° 24852)	14
- de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de verscherpte beveiliging van 22 Belgische stations" (nr. 24968)	14	- M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la sécurisation renforcée de 22 gares du pays" (n° 24968)	14
<i>Sprekers:</i> Emir Kir, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> Emir Kir, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Samengevoegde vragen van	15	Questions jointes de	15
- de heer Dirk Janssens aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de defibrillatoren in de treinen en de stations van de NMBS" (nr. 24893)	15	- M. Dirk Janssens au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les défibrillateurs dans les trains et les gares de la SNCB" (n° 24893)	15
- de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "defibrillatoren in de Belgische stations" (nr. 24967)	15	- M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les défibrillateurs au sein des gares en Belgique" (n° 24967)	15
<i>Sprekers:</i> Emir Kir, Dirk Janssens, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> Emir Kir, Dirk Janssens, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van mevrouw Catherine Fonck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de wachttijden voor een afspraak bij het CARA" (nr. 24431)	17	Question de Mme Catherine Fonck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les délais d'attente pour l'obtention d'un rendez-vous au CARA" (n° 24431)	17
<i>Sprekers:</i> Catherine Fonck , voorzitter van de		<i>Orateurs:</i> Catherine Fonck , présidente du	

cdH-fractie, **François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

groupe cdH, **François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Samengevoegde vragen van	18	Questions jointes de	18
- de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de prijsverhoging voor de trein naar Amsterdam" (nr. 24883)	18	- M. Stefaan Van Hecke au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'augmentation du prix du trajet vers Amsterdam" (n° 24883)	18
- mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de NMBS en de Benelux-trein" (nr. 24908)	18	- Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la SNCB et le train Benelux" (n° 24908)	18
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de tarieven van de Benelux-trein" (nr. 25012) <i>Sprekers: Stefaan Van Hecke, Inez De Coninck, Jef Van den Bergh, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	18	- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les tarifs du train Benelux" (n° 25012) <i>Orateurs: Stefaan Van Hecke, Inez De Coninck, Jef Van den Bergh, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	18
Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de groepsreservaties tijdens de spitsuren in Brussel" (nr. 24909) <i>Sprekers: Inez De Coninck, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	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 "les réservations de groupes pendant les heures de pointe à Bruxelles" (n° 24909) <i>Orateurs: Inez De Coninck, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	21
Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toekomst van Schaarbeek-Vorming" (nr. 24910) <i>Sprekers: Inez De Coninck, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	22	Question de Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'avenir de Schaerbeek-Formation" (n° 24910) <i>Orateurs: Inez De Coninck, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	22
Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de (her)opening van spoorlijn 52" (nr. 24911) <i>Sprekers: Inez De Coninck, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	23	Question de Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'ouverture (la réouverture) de la ligne ferroviaire 52" (n° 24911) <i>Orateurs: Inez De Coninck, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	23
Vraag van de heer Olivier Maingain aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het aanbod van B-Dagtrips in de provincie Luxemburg" (nr. 24817)	23	Question de M. Olivier Maingain au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'offre de B-Excursions en province de Luxembourg" (n° 24817)	23

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

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

- | | | | |
|---|----|--|----|
| <p>Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de mogelijke aanwezigheid van asbest in de verf op goederenwagons" (nr. 24969)</p> <p>Sprekers: Emir Kir, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p> | 25 | <p>Question de M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la présence potentielle de l'amiante dans la peinture de plusieurs wagons de marchandises" (n° 24969)</p> <p>Orateurs: Emir Kir, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p> | 25 |
| <p>Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de daling van het aantal motorongevallen tijdens het jongste decennium" (nr. 24973)</p> <p>Sprekers: Emir Kir, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p> | 25 | <p>Question de M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la baisse du nombre d'accidents de moto de ces 10 dernières années" (n° 24973)</p> <p>Orateurs: Emir Kir, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p> | 25 |
| <p>Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het eCallsysteem" (nr. 24974)</p> <p>Sprekers: Emir Kir, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p> | 26 | <p>Question de M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le système eCall" (n° 24974)</p> <p>Orateurs: Emir Kir, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p> | 26 |
| <p>Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de storing bij Eurocontrol" (nr. 25008)</p> <p>Sprekers: Emir Kir, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p> | 27 | <p>Question de M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la défaillance chez Eurocontrol" (n° 25008)</p> <p>Orateurs: Emir Kir, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p> | 27 |
| <p>Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het gebruik van slimme vrachtwagenzeilen tegen diefstal" (nr. 24975)</p> <p>Sprekers: Emir Kir, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p> | 28 | <p>Question de M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les bâches intelligentes pour protéger les camions des vols" (n° 24975)</p> <p>Orateurs: Emir Kir, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p> | 28 |
| <p>Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de dood van een voetgangster na een aanrijding door een zelfrijdend Overvoertuig in de Verenigde Staten" (nr. 25009)</p> <p>Sprekers: Emir Kir, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p> | 29 | <p>Question de M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le décès d'une piétonne renversée par une voiture autonome Uber aux États-Unis" (n° 25009)</p> <p>Orateurs: Emir Kir, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p> | 29 |

- | | | | |
|--|----|---|----|
| <p>Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vrijstelling van de verplichting om de veiligheidsgordel te dragen" (nr. 25010)</p> <p><i>Sprekers:</i> Emir Kir, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p> | 30 | <p>Question de M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'exemption du port de la ceinture" (n° 25010)</p> <p><i>Orateurs:</i> Emir Kir, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p> | 30 |
| <p>Vraag van de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de overweg ter hoogte van Touquet in Blandain" (nr. 24944)</p> <p><i>Sprekers:</i> Paul-Olivier Delannois, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p> | 31 | <p>Question de M. Paul-Olivier Delannois au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le passage à niveau du Touquet à Blandain" (n° 24944)</p> <p><i>Orateurs:</i> Paul-Olivier Delannois, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p> | 31 |
| <p>Vraag van de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de strijd tegen afval op de treinsporen" (nr. 24945)</p> <p><i>Sprekers:</i> Paul-Olivier Delannois, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p> | 32 | <p>Question de M. Paul-Olivier Delannois au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la lutte contre le dépôt de déchets sur les voies" (n° 24945)</p> <p><i>Orateurs:</i> Paul-Olivier Delannois, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p> | 32 |

**COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN**

van

WOENSDAG 18 april 2018

Namiddag

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

du

MERCREDI 18 avril 2018

Après-midi

De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.24 uur en voorgezeten door de heer Jean-Jacques Flahaux.

01 **Vraag van mevrouw Daphné Dumery aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "een nultolerantie voor gemotoriseerde tweewielers" (nr. 23798)**

01.01 **Daphné Dumery** (N-VA): Vias, het vroegere Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid, vraagt een nultolerantie voor alcohol voor bromfietsen, motorfietsen en speedpedelecs. De Europese Commissie heeft dat in 2001 al geadviseerd aan België.

Zal de minister daar werk van maken of blijft hij vasthouden aan een maximaal alcoholpromillage van 0,5 milligram per milliliter?

01.02 Minister **François Bellot** (*Nederlands*): In haar aanbevelingen van 2001 pleit de Europese Commissie voor een nultolerantie voor vrachtwagenbestuurders, gemotoriseerde tweewielers en onervaren bestuurders. In België geldt die nultolerantie sinds 2015 voor vrachtwagenbestuurders, maar voor een nultolerantie voor onervaren bestuurders heb ik in 2017 te veel parlementaire tegenstand ondervonden.

Volgens een studie van Vias veel bromfietsongevallen te wijten aan het feit dat de autobestuurder de bromfietser niet ziet. In 15,6% van de gevallen was de bromfietsbestuurder onder

La réunion publique de commission est ouverte à 14 h 24 sous la présidence de M. Jean-Jacques Flahaux.

01 **Question de Mme Daphné Dumery au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "une tolérance zéro pour les deux-roues motorisés" (n° 23798)**

01.01 **Daphné Dumery** (N-VA): Vias, l'ancien Institut belge pour la sécurité routière, demande que l'on applique la politique de la tolérance zéro aux cyclomoteurs, aux motocyclettes et aux *speed pedelecs* en matière de consommation d'alcool. La Commission européenne avait déjà conseillé à la Belgique de le faire en 2001.

Le ministre va-t-il s'y atteler ou continuera-t-il à appliquer la règle du taux d'alcoolémie maximal autorisé de 0,5 milligramme par millilitre?

01.02 **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): Dans les recommandations qu'elle a formulées en 2001, la Commission européenne a plaidé pour une tolérance zéro à l'égard des conducteurs de camions, de véhicules à deux roues motorisés et des jeunes conducteurs. En Belgique, cette tolérance zéro est en vigueur depuis 2015 pour les conducteurs de camions. En revanche, je me suis heurté à une résistance parlementaire trop importante en 2017 pour ce qui est de la tolérance zéro à l'égard des jeunes conducteurs.

Il ressort d'une étude menée par Vias que nombre d'accidents impliquant des cyclomoteurs s'expliquent par un manque de visibilité pour les automobiliste. Dans 15,6 % des cas, le conducteur

invloed. Vias pleit inderdaad voor een wettelijke alcohollimiet van 0,2 promille voor bromfietzers, motorrijders en bestuurders van speedpedelecs, wegens hun kwetsbaarheid en hun nood aan goed evenwicht.

Ik ben voor de invoering van een nultolerantie voor alle onervaren bestuurders. Als we deze groep kunnen sensibiliseren om rijden en drinken strikt te scheiden, is dat een waardevolle levensles. Ik tracht de coalitiepartners te overtuigen van deze maatregelen, die immers veel levens kunnen redden.

01.03 Daphné Dumery (N-VA): We hebben akte genomen van wat het Vias bepleit. Samen met een aantal andere parlementsleden ben ik inderdaad niet overtuigd van het nut van zo'n nultolerantie. Ik denk immers dat de sensibilisering moet gelden voor elke chauffeur. Maar dit is dus sowieso nog niet voor morgen, zodat de geesten misschien nog wat kunnen rijpen.

Het incident is gesloten.

02 Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de geluidsoverlast door toeterende treinen" (nr. 24406)

02.01 Emir Kir (PS): De buurtbewoners van de wijk tussen de Félix Delhayesquare en de Leuvensesteenweg in Sint-Joost-ten-Node klagen over het getoeter van treinen op de bovengrondse passage van de lijn tussen Brussel-Noord en Brussel-Schuman. In dat erg dichtbevolkte stadsdeel zijn er twee crèches en is er een wijkcontract van kracht.

De gedelegeerd bestuurder van de NMBS, die hierover werd aangesproken, antwoordde dat alle treinbestuurders tussen 7.00 en 17.00 uur bij de ingang van een tunnel moeten toeteren om eventuele arbeiders die er werken, te waarschuwen. Ik begrijp haar standpunt, maar ik pleit voor oplossingen die de veiligheid en de rust van de omwonenden met elkaar verzoenen.

Zijn er elders vergelijkbare situaties? Welke oplossingen stelt u voor? Kan men de treinbestuurders niet op de hoogte brengen van de werken vóór ze de tunnel inrijden?

de cyclomoteur était sous influence. En effet, Vias plaide pour que l'on fixe le taux légal d'alcoolémie à 0,2 pour mille pour les conducteurs de cyclomoteurs, de motocyclettes et de speed pedelecs car il s'agit d'usagers plus vulnérables et la conduite de leurs véhicules requièrent un bon équilibre.

Je suis favorable à l'instauration d'une tolérance zéro à l'égard de tous les jeunes conducteurs. Si nous pouvons sensibiliser ce groupe aux dangers de l'alcool au volant, le jeu en vaut la chandelle. Je m'efforce de convaincre les partenaires de la coalition de l'intérêt de ces mesures, grâce auxquelles de nombreuses vies pourraient être sauvées.

01.03 Daphné Dumery (N-VA): Nous avons pris acte du plaidoyer de l'institut Vias. Comme certains autres parlementaires, je ne suis en effet pas convaincue de l'utilité de cette tolérance zéro. Je pense en effet que la sensibilisation doit viser l'ensemble des conducteurs. De toute manière, cette mesure ne s'appliquera pas dans l'immédiat, ce qui devrait laisser le temps aux esprits de mûrir encore un peu.

L'incident est clos.

02 Question de M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les nuisances sonores créées par les klaxons de trains" (n° 24406)

02.01 Emir Kir (PS): Les riverains du quartier entre le square Delhaye et la chaussée de Louvain à Saint-Josse se plaignent des klaxons de trains dans le passage à ciel ouvert de la ligne reliant Bruxelles-Nord à Bruxelles Schuman. Outre une population très dense, cette zone compte deux crèches et bénéficie d'un contrat de quartier.

Contactée à ce sujet, l'administratrice déléguée de la SNCB a répondu que tous les opérateurs ferroviaires sont contraints de klaxonner à l'entrée d'un tunnel entre 7 h 00 et 17 h 00 pour avertir d'éventuels ouvriers y travaillant. Je comprends son point de vue mais je plaide pour des solutions alliant sécurité et quiétude des riverains.

Y a-t-il d'autres situations semblables? Quelles sont les solutions préconisées? Ne peut-on pas signaler aux chauffeurs les travaux avant les tunnels?

02.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): Infrabel deelt me mee dat de treinbestuurders voor een groot aantal tunnels verplicht zijn tussen 7 en 17 uur een geluidssignaal uit te sturen, met het oog op de veiligheid van de personen die zich in de tunnel zouden bevinden.

02.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): Infrabel m'informe qu'il faut émettre un signal sonore avant d'entrer dans un tunnel, entre 7 h 00 et 17 h 00, pour la sécurité des personnes qui s'y trouveraient.

02.03 **Emir Kir** (PS): Ik begrijp niet dat dit systematisch gebeurt. Wanneer er werken worden uitgevoerd, zou dat door een voorafgaand sein moeten worden aangegeven en zou de treinbestuurder in dat geval kunnen verwittigen dat er een trein aankomt. Op die manier kan voortdurende geluidsoverlast worden vermeden, vooral in bevolkingsdichte gebieden. Ik vraag dat u daar samen met de NMBS over zou nadenken.

02.03 **Emir Kir** (PS): Je ne comprends pas que ce soit systématique. En cas de travaux, il faudrait une mesure intelligente de signalement préalable pour éviter des nuisances sonores, surtout là où il y a une forte concentration d'habitants. Je vous demande d'y réfléchir avec la SNCB.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

03 **Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de follow-up betreffende het toenemende aantal gevallen van agressie tegen NMBS-personeel" (nr. 24563)**

03 **Question de M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le suivi de la hausse des agressions envers les agents de la SNCB" (n° 24563)**

03.01 **Emir Kir** (PS): In 2017 is het aantal gevallen van agressie tegen NMBS-personeel – in totaal 1.165 – met 11% gestegen ten opzichte van 2016. De NMBS wil het aantal arbeidsongevallen, waarvan het merendeel te wijten is aan agressie, met 10% terugdringen.

03.01 **Emir Kir** (PS): Le nombre d'agressions envers le personnel de la SNCB a augmenté de 11 % en 2017 par rapport à 2016, avec un total de 1 165 cas. La SNCB entend réduire de 10 % le nombre d'accidents du travail, qui résultent surtout d'agressions.

Op 3 oktober 2017 hebt u gezegd dat het aantal betwistingen over vervoerbewijzen, de voornaamste oorzaak van agressie, niet was gestegen, in tegenstelling tot het aantal gevallen van agressie die ontstonden doordat laatkomers met geweld nog op de trein probeerden te stappen.

Le 3 octobre dernier, vous déclariez que le nombre de litiges liés aux titres de transport, cause principale des agressions, n'avait pas augmenté, contrairement à ceux liés aux retardataires qui forcent le passage pour monter dans le train.

Welke conclusies trekt u uit die cijfers? Welke maatregelen zult u nemen?

Avez-vous tiré des conclusions de ces chiffres? Quelles mesures envisagez-vous?

03.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): Een van de belangrijkste oorzaken van agressie tegen treinbegeleiders heeft volgens de NMBS te maken met het niet-naleven van de vertrekprocedure door de reizigers.

03.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): La SNCB m'informe que l'une des principales causes d'agressions à l'égard des accompagnateurs de train est, en effet, le non-respect de la procédure de départ par les voyageurs.

De NMBS zal in juni een nieuwe vertrekprocedure invoeren: de treinbegeleider zal, zodra het vertreksignaal is gegeven, alle deuren sluiten. Momenteel blijft er één deur open totdat de trein zich in beweging zet, maar de reiziger mag dan niet meer instappen. Dat leidt soms tot agressieve reacties.

La SNCB instaurera, au mois de juin, une nouvelle procédure: l'accompagnateur de train fermera toutes les portes dès le signal du départ. Actuellement, une porte reste ouverte jusqu'à ce que le train se mette en mouvement. Le fait que le voyageur ne soit plus autorisé à embarquer à ce moment-là engendre parfois de l'agressivité.

De veiligheidsagenten van Securail zullen meer

Les agents de sécurité de Securail renforceront les

preventief patrouilleren op de gevoelige lijnen en de NMBS zal werk blijven maken van opleidingen voor het personeel.

Het incident is gesloten.

04 Vraag van mevrouw Daphné Dumery aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de taxatie van oldtimers" (nr. 24572)

04.01 Daphné Dumery (N-VA): Sinds 1 juli 2017 zijn in Vlaanderen andere regels voor oldtimers van kracht dan op het federale niveau. Voertuigen die voor het eerst in gebruik werden genomen op 1 januari 1993 of later, zullen daardoor pas na 30 jaar als oldtimer kunnen worden erkend. Op federaal niveau blijft een inschrijving vanaf 25 jaar mogelijk. De oorzaak van dit verschil is een Europese richtlijn die op federaal vlak nog niet is omgezet.

Kan de DIV ervoor zorgen dat de aanvragers op de hoogte worden gebracht van de gewijzigde regelgeving? Moeten verzekeringsmaatschappijen de voertuigeigenaars hierover niet informeren? Kan de leeftijdsvereiste voor oldtimers niet worden afgestemd op de Vlaamse regels?

04.02 Minister François Bellot (Nederlands): De taxatiesystemen zijn verschillend in de drie Gewesten. In Wallonië is de leeftijd 30 jaar zonder overgangperiode, in Vlaanderen 30 jaar met overgangperiode en in Brussel nog steeds 25 jaar. Het is inderdaad aangewezen om de verzekeringsmaatschappijen hiervan op de hoogte te brengen. Mijn diensten zouden anders aansprakelijk kunnen worden gesteld voor het verstrekken van informatie die niet tot hun bevoegdheid behoort.

Wij kunnen op federaal vlak pas een verhoging van de oldtimerleeftijd overwegen als de drie Gewesten een uniform systeem hanteren, zowel voor de taxatie als voor de keuring. Wat de keuring betreft, moeten de Gewesten daarom ook eerst richtlijn 2014/45 omzetten. Deze richtlijn trekt de leeftijd op van 25 naar 30 jaar voor voertuigen die onder een uitzondering op de gewone periodiciteit van de technische keuring vallen.

04.03 Daphné Dumery (N-VA): De Gewesten moeten hierover dus dringend overleggen.

Het incident is gesloten.

patrouilles préventives sur des trajets sensibles et la SNCB continuera à miser sur la formation du personnel.

L'incident est clos.

04 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 taxation des ancêtres" (n° 24572)

04.01 Daphné Dumery (N-VA): Depuis le 1^{er} juillet 2017, les règles applicables aux "ancêtres" sont différentes en Flandre et à l'échelon fédéral. De ce fait, les véhicules mis en circulation pour la première fois le 1^{er} janvier 1993 ou plus tard ne pourront être considérés comme tels qu'au bout de trente ans. À l'échelon fédéral, il suffit que le véhicule soit immatriculé depuis 25 ans. Cette différence s'explique par une directive européenne qui n'a pas encore été transposée au fédéral.

La DIV peut-elle faire en sorte que les demandeurs soient informés de ce changement de réglementation? Les compagnies d'assurances ne doivent-elles pas avertir les propriétaires des véhicules? La condition d'âge applicable aux *oldtimers* ne peut-elle pas être calquée sur les règles flamandes?

04.02 François Bellot, ministre (en néerlandais): Les systèmes de taxation sont différents dans les trois Régions. En Wallonie, le véhicule doit avoir au moins 30 ans et aucune période transitoire n'est prévue. En Flandre, il doit avoir ce même âge, mais avec une période transitoire. À Bruxelles, enfin, il doit toujours avoir 25 ans. Il s'indique en effet d'en aviser les compagnies d'assurances. Mes services pourraient sinon être tenus pour responsables d'informations qui ne relèvent pas de leur domaine de compétences.

Sur le plan fédéral, nous ne pourrions envisager une augmentation de l'âge minimum des ancêtres que si les trois Régions appliquaient un système uniforme, tant pour la taxation que pour le contrôle technique. En ce qui concerne le contrôle, c'est d'ailleurs aussi pour ça que les Régions doivent d'abord transposer la directive 2014/45, qui relève de 25 à 30 ans l'âge minimum des véhicules faisant l'objet d'une exception à la périodicité normale du contrôle technique.

04.03 Daphné Dumery (N-VA): Il est dès lors urgent que les Régions se concertent à ce sujet.

L'incident est clos.

Voorzitter: mevrouw Karine Lalieux.

Présidente: Mme Karine Lalieux.

05 Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het voetbalvandalisme door supporters van Standard Luik op 17 maart 2018" (nr. 24523)

05 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 "les faits de vandalisme causés par les supporters du Standard de Liège le 17 mars 2018" (n° 24523)

05.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Tijdens hun reis naar Brussel voor de finale van de Beker van België op 17 maart hebben Luikse voetbalsupporters in verscheidene treinen rookbommen ontstoken en aan de noodrem getrokken.

05.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): À l'occasion de la finale de la Coupe de Belgique de football, le 17 mars, des supporters liégeois ont déclenché des fumigènes et ont actionné des systèmes d'alarme dans les trains qui les amenaient à Bruxelles.

Aangekomen in Brussel-Centraal bleven ze hun onaanvaardbare gedrag verderzetten, tot groot ongenoegen van de reizigers en met vertragingen en afschaffingen van verscheidene treinen tot gevolg.

Ces comportements inacceptables se sont poursuivis dans la gare de Bruxelles-Central, incommodant les voyageurs et provoquant le retard ou l'annulation de plusieurs trains.

Kunt u me meer informatie bezorgen over die incidenten? Hoeveel treinen liepen er vertraging op of werden afgeschaft? Was er materiële schade? Hoeveel bedraagt de totale schade voor de NMBS? Zullen de supporters, de supportersclub of Standard zelf worden vervolgd?

Pouvez-vous détailler ces incidents? Combien de trains ont-ils été retardés ou annulés? Des dégâts matériels ont-ils été occasionnés? À combien s'élève le préjudice total pour la SNCB? Envisage-t-on de poursuivre des supporters, des clubs de supporters ou le club du Standard lui-même?

05.02 Minister François Bellot (Frans): Vier internationale treinen liepen in totaal 56 minuten vertraging op, voor 33 binnenlandse treinen werd er een totale vertraging genoteerd van 347 minuten en twee treinen werden gedeeltelijk afgeschaft.

05.02 François Bellot, ministre (en français): Quatre trains internationaux ont subi au total 56 minutes de retard, trente-trois trains nationaux ont subi un retard total de 347 minutes et deux trains ont été partiellement supprimés.

De NMBS heeft nog niet alle schade kunnen opmeten en houdt alle opties open, ook die van eventuele vervolgingen.

La SNCB ne connaît pas encore tout le préjudice subi et maintient toutes les options, y compris les poursuites.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

06 Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het gebruik van drones op het spoornet" (nr. 24577)

06 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 "l'utilisation de drones sur le réseau ferroviaire" (n° 24577)

06.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Elia heeft in de omgeving van Sint-Truiden een testvlucht van tien kilometer met een drone uitgevoerd. Het inzetten van drones biedt meerdere voordelen. De hoogspanningslijn moet niet buiten dienst worden gesteld. De inspectie gebeurt sneller en de medewerker blijft veilig op de grond. Na een incident kan Elia sneller vaststellen wat de omvang van de schade is.

06.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Elia a testé un drone sur un vol de dix kilomètres aux alentours de Saint-Trond. L'utilisation de drones présente plusieurs avantages. La ligne à haute tension ne doit pas être mise hors service. L'inspection se déroule plus rapidement et le collaborateur reste au sol en toute sécurité. Après un incident, Elia peut déterminer plus rapidement l'ampleur des dégâts.

Lijkt het u een goed idee om drones in te zetten voor het toezicht op het spoorwegnet? Zou dat de logistieke kosten niet drukken? Moet het Belgische wettelijke kader voor vluchten van drones over lange afstanden worden veranderd?

06.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): Infrabel heeft onlangs de mogelijkheid bestudeerd om drones te gebruiken voor de controle van de bovenleidingen. Om mankementen te kunnen opsporen moeten de drones echter zeer dicht bij de bovenleidingen vliegen. Daarom moet men ofwel de te inspecteren sporen buiten dienst stellen, ofwel specifieke technologische oplossingen ontwikkelen om inspectie op afstand mogelijk te maken. Infrabel maakt liever gebruik van meettreinen, waarbij de sporen niet buiten dienst moeten worden gesteld.

Wat het Belgische wettelijke kader betreft, is het mogelijk om vluchten uit te voeren over een grote afstand, buiten het gezichtsveld, via een afwijking op de vigerende regelgeving, indien er een uitgebreide risicoanalyse wordt uitgevoerd.

Met de Europese EASA-reglementering over drones, die momenteel wordt uitgewerkt, zouden dergelijke vluchten mogelijk moeten worden. Het Belgische wettelijke kader zal op basis daarvan aangepast moeten worden.

Het incident is gesloten.

07 Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de mogelijkheid om zonnepanelen op treinen te installeren" (nr. 24580)

07.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): India voert testen uit met treinstellen die zijn uitgerust met zonnepanelen. Met de opgewekte elektriciteit worden lampen, ventilatoren en andere elektrische systemen in de trein van stroom voorzien.

Bent u op de hoogte van dit experiment? Kan er in België een dergelijk initiatief worden genomen?

07.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): De NMBS neemt initiatieven op het gebied van energiebesparing, meer bepaald door energie-efficiëntere treinen in te zetten en over te stappen op ledverlichting in haar gebouwen, waarvan een deel zal worden uitgerust met zonnepanelen.

Het Indiase project vormt geen prioriteit voor de NMBS. Het dak van de treinen biedt niet genoeg bruikbare oppervlakte en de geëlektrificeerde

L'utilisation de drones dans la surveillance du réseau ferroviaire vous paraît-elle pertinente? Cela ne permettrait-il pas une réduction des frais de logistique? Le cadre légal belge pour les vols de drones sur de longues distances doit-il évoluer?

06.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): Infrabel a récemment étudié la possibilité d'utiliser les drones pour l'inspection de la caténaire, mais la nature des défauts impose de faire voler les drones au plus près de celle-ci, ce qui requiert soit la mise hors service des voies, soit le développement de solutions technologiques spécifiques afin de permettre l'inspection à distance. Infrabel privilégie des trains de mesure qui ne nécessitent pas la mise hors service des voies.

Concernant le cadre légal belge, il est possible d'effectuer des vols à longue distance en dehors de la portée visuelle sous forme d'une dérogation à la réglementation actuelle, moyennant une analyse du risque approfondie.

La réglementation européenne EASA sur les drones, en cours d'élaboration, devrait permettre ce type de vols. Le cadre légal belge devra être adapté sur cette base.

L'incident est clos.

07 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 possibilité d'installer des panneaux solaires sur les trains" (n° 24580)

07.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): L'Inde teste des wagons équipés de panneaux solaires. L'électricité produite doit alimenter ampoules, ventilateurs et autres systèmes électriques du train.

Connaissez-vous cette expérience? Peut-on envisager une initiative de ce genre en Belgique?

07.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): La SNCB mène des actions en matière d'économie d'énergie, notamment en mettant en circulation des trains moins énergivores et en passant à l'éclairage LED dans ses bâtiments, qu'elle couvrira en partie de panneaux solaires.

Le projet indien ne représente pas une priorité pour la SNCB. Le toit des trains n'offre pas une surface suffisante et les voies électrifiées compliquent la

sporen bemoeilijken de installatie van zonnepanelen, waarvan de kosten de geringe opbrengst dreigen te overschrijden.

Het incident is gesloten.

08 Vraag van mevrouw Daphné Dumery aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de bereikbaarheid van het station Blankenberge" (nr. 24584)

08.01 Daphné Dumery (N-VA): Door het nieuwe NMBS-vervoersplan is de bereikbaarheid van Blankenberge verminderd, in eerste instantie voor de eigen inwoners. Het plan bevat immers nauwelijks vroege en late treinen en bovendien duurt het traject naar pakweg Antwerpen de laatste jaren langer. Ook liggen de vertrektijden van de IC- en de spitsuurtreinen veel te dicht bij elkaar, wat geen enkel nut heeft, en is er maar één spitsuurtrein 's morgens en één 's avonds. Kan dit worden bijgestuurd, in het belang van de inwoners?

08.02 Minister François Bellot (Nederlands): Bij de ontwikkeling van haar nieuwe vervoersplan heeft de NMBS rekening gehouden met de vragen van haar klanten en met de materiële, personele en financiële middelen. In het algemeen wordt het aantal treinen tussen de eerste en de laatste trein bepaald volgens de bezetting van de eerste en de laatste trein in het verleden. In die context is momenteel geen uitbreiding gepland voor Blankenberge.

De piekuurtreinen moeten worden ingepast in het algemene treinverkeer, met inbegrip van het goederenverkeer vanuit Brugge naar Blankenberge, Knokke en Zeebrugge, dat deels nog verloopt over gemeenschappelijke spoorlijnen. Het is dus niet altijd mogelijk om alle treinen op het ideale rijpad in te plannen.

Nu geeft de P-trein 's ochtens vanuit Blankenberge in Brugge aansluiting op de IC-trein die vanuit Knokke naar Gent en Brussel rijdt. Er zijn ook nog andere aansluitingsmogelijkheden. De NMBS evalueert het aantal overstappende reizigers met het oog op een mogelijke herziening van de P-treinen.

08.03 Daphné Dumery (N-VA): Over het algemeen zoeken mensen, wanneer men het aanbod van vroege en late treinen afbouwt, andere vervoersmiddelen op. Dat is dus geen logische zet en eigenlijk een schrijnende evolutie.

pose de panneaux, dont le coût risque d'excéder les maigres profits.

L'incident est clos.

08 Question de Mme Daphné Dumery au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'accessibilité de la gare de Blankenberge" (n° 24584)

08.01 Daphné Dumery (N-VA): Le nouveau plan de transport de la SNCB a réduit l'accessibilité de la gare de Blankenberge, en premier lieu au détriment des habitants de cette station balnéaire. Ce plan ne prévoit en effet que peu de trains tôt le matin et tard le soir. En outre, le trajet vers Anvers et ses environs n'a cessé de s'allonger ces dernières années. De plus, les heures de départ des trains IC et de pointe sont bien trop rapprochées, ce qui ne présente pas la moindre utilité et, par ailleurs, un seul train de pointe est prévu le matin et un seul le soir. Serait-il possible d'apporter des modifications, dans l'intérêt des habitants de Blankenberge?

08.02 François Bellot, ministre (en néerlandais): Lors de l'élaboration de son nouveau plan de transport, la SNCB a tenu compte des demandes de ses clients et de ses ressources matérielles, humaines et financières. En règle générale, le nombre de trains entre le premier et le dernier train est défini en fonction de l'occupation du premier et du dernier train dans le passé. Dans ce contexte, il n'y a pas actuellement d'extension prévue pour Blankenberge.

Les trains de pointe doivent être insérés dans le trafic ferroviaire général, y compris le trafic de marchandises de Bruges vers Blankenberge, Knokke et Zeebrugge, lequel circule encore en partie sur des voies ferrées communes. Il n'est donc pas toujours possible de faire en sorte que chaque train bénéficie du sillon idéal.

À l'heure actuelle, le train P du matin en provenance de Blankenberge permet une correspondance à Bruges avec le train IC qui part de Knokke en direction de Gand et de Bruxelles. Il y a encore d'autres possibilités de correspondance. La SNCB évalue le nombre de voyageurs en correspondance en vue d'une révision éventuelle des trains P.

08.03 Daphné Dumery (N-VA): En général, lorsque l'on démantèle l'offre de trains matinaux et tardifs, les voyageurs recherchent d'autres modes de transport. Cette démarche n'est donc pas logique et constitue une évolution regrettable.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

09 Vraag van mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vluchten boven Brussel" (nr. 24621)

09 Question de Mme Karine Lalieux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le survol de Bruxelles" (n° 24621)

09.01 Karine Lalieux (PS): Volgens de krant *L'Echo* pleit de CEO van Brussels Airport Company (BAC) voor een concentratie van de vluchten boven beperkte zones of in afgelijnde corridors om het aantal omwonenden dat onder de geluidsoverlast te lijden heeft, te beperken. Daarnaast ziet hij ook heil in akoestische isolatie voor de woningen. Volgens mij is het onverantwoord een groot aantal vluchten boven dichtbevolkte zones zoals de Kanaalzone te laten vliegen.

09.01 Karine Lalieux (PS): Selon *l'Echo*, le CEO de *Brussels Airport Company* (BAC) préconise de concentrer les vols sur des zones ou des couloirs étroits pour réduire le nombre de riverains touchés, ainsi qu'un programme d'isolation acoustique des maisons. Selon moi, l'hyper concentration des vols ne peut se justifier au-dessus de zones densément peuplées comme le canal de Bruxelles.

Bent u voorstander van een wijziging van de vliegroutes om dichtbevolkte zones te ontzien en van een verlenging van de nacht om de geluidsoverlast tussen 22 en 7 u te beperken? Zo ja, wat zijn uw voorstellen? Wanneer mogen we de onafhankelijke controleautoriteit voor de geluidshinder rond Brussels Airport verwachten en welke vorm zal ze aannemen?

Soutenez-vous la modification des routes aériennes pour éviter les zones densément peuplées et l'extension de la nuit pour réduire les nuisances sonores entre 22 et 7 heures? Si oui, quelles sont vos propositions? Quand l'autorité indépendante de contrôle des nuisances sonores autour de l'aéroport de Bruxelles-National sera-t-elle créée et sous quelle forme?

09.02 Minister François Bellot (*Frans*): Sommige deskundigen spreken zich uit voor een concentratie van de vluchten. Het doel van de impactstudie bestaat erin te zorgen voor een objectieve werkbasis en moet leiden tot wetenschappelijke oplossingen.

09.02 François Bellot, ministre (*en français*): Certains experts défendent la concentration des vols. Le but de l'étude d'incidence est de fournir une base de travail objective et des solutions scientifiques.

De wijziging van de vliegroutes, de oprichting van een onafhankelijke controleautoriteit en de verlenging van de nacht moeten worden bestudeerd in het kader van een globale en duurzame oplossing. Een van de criteria die de regering in het regeerakkoord heeft opgenomen, is de bevolkingsdichtheid. Wanneer men wil beslissen de nacht met twee uur te verlengen, moet rekening worden gehouden met de Europese verordening inzake de exploitatiebeperkingen en mag de rol van de luchthaven als economische pool niet op de helling worden gezet.

La modification de routes, la création d'une autorité de contrôle indépendante et l'extension de la nuit doivent être étudiées selon un point de vue global et durable. L'accord de gouvernement a retenu parmi ses critères la densité de population. Une extension de la nuit de deux heures doit respecter le règlement européen sur les restrictions d'exploitation et ne pas nuire au pôle économique de l'aéroport.

In 2000 werd er een fonds opgericht voor het isolatieprogramma, maar het werd nooit gespijsd. In 2002 werd het aan BAC overgedragen. Mijn voorstel aan de regering omvat het herlanceren van zo een fonds.

En 2000, un fonds a été créé pour le programme d'isolation mais il n'a jamais été alimenté. Il a été transféré en 2002 à BAC. La relance d'un tel fonds figure dans la proposition que j'avais adressée au gouvernement.

Ik wil niet de verantwoordelijkheid van me afschuiven, maar iedereen, en de Gewesten in het bijzonder, moeten bijdragen aan de algemene

Sans me dédouaner, chacun joue un rôle dans la solution globale, notamment les Régions.

oplossing.

09.03 Karine Lalieux (PS): Gezien de tijd die nodig is om de opdracht te gunnen en een effectenstudie uit te voeren, zal er in deze legislatuur niets meer worden ondernomen, en dat terwijl de gezondheid en veiligheid van de burgers op het spel staan. Mevrouw Galant heeft slechts drie weken nodig gehad om van de kanaalzone een drukke vliegroute maken, zonder effectenstudie.

Vlaanderen blijft bouwen en doet geen voorstellen op het gebied van ruimtelijke ordening of isolatie. Als het federale niveau geen actie onderneemt, komen we er nooit uit.

Het incident is gesloten.

10 Samengevoegde vragen van

- de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de naamswijziging van het station Etterbeek in het Brussels Gewest" (nr. 23983)
- de heer Gilles Vanden Burre aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het voorstel om de naam van het station Etterbeek te wijzigen" (nr. 23990)

10.01 Gilles Vanden Burre (Ecolo-Groen): Het station Etterbeek ligt, net als drie andere stopplaatsen van de NMBS, op het grondgebied van Elsene. Op 22 februari keurde de gemeenteraad van Elsene eenparig een motie goed waarbij dat station omgedoopt wordt tot "Ixelles-Universités – Elsene-Universiteiten" (en dus niet "Brussel-Universiteiten" of "Brussel-Campus" zoals Brussel Mobiliteit voorstelde, omdat er nog andere universiteiten en campussen in Brussel zijn).

Met die motie bevestigt de gemeente haar de steun voor een duurzaam mobiliteitsbeleid en wordt er opgeroepen tot een permanente dialoog tussen de NMBS, de federale en gewestregeringen, de gemeenten, de universiteiten en de toekomstige actoren van Usquare.

Zal u het voorstel steunen om het station een andere naam te geven?

10.02 Minister François Bellot (Frans): De NMBS heeft de gemeente Elsene laten weten dat ze geen voorstander is van die naamswijziging omdat haar klanten en de bewoners vertrouwd zijn met de naam 'Etterbeek' en omdat het station niet alleen door studenten wordt gebruikt.

09.03 Karine Lalieux (PS): Le temps d'attribuer le marché et de mener une étude d'incidence, rien ne sera fait sous cette législature alors que la santé et la sécurité des citoyens sont en jeu. Pour le changement de routes, Mme Galant s'était permis de "charger" le canal en seulement trois semaines, sans d'étude d'incidence.

Tant qu'une impulsion ne sera pas donnée au niveau fédéral, la Flandre continuera à construire, sans propositions en matière d'aménagement du territoire ou d'isolation, et on restera dans l'impasse.

L'incident est clos.

10 Questions jointes de

- M. Gautier Calomne au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le changement de nom de la gare d'Etterbeek en Région bruxelloise" (n° 23983)
- M. Gilles Vanden Burre au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la proposition de changer le nom de la gare d'Etterbeek" (n° 23990)

10.01 Gilles Vanden Burre (Ecolo-Groen): La gare d'Etterbeek est située sur le territoire d'Ixelles, comme trois autres arrêts SNCB. Le 22 février, le conseil communal d'Ixelles a voté à l'unanimité la motion visant à la renommer en "Ixelles-Universités – Elsene-Universiteiten" (et non pas "Bruxelles-Universités" ou "Bruxelles-Campus", comme suggéré par Bruxelles Mobilité, car il y a à Bruxelles d'autres universités et campus).

La motion réaffirme aussi le soutien de la commune à une politique de mobilité durable et appelle à un dialogue permanent entre la SNCB, les gouvernements fédéral et régional, les communes, les universités et les futurs acteurs de Usquare.

Soutiendrez-vous cette proposition de renommer la gare?

10.02 François Bellot, ministre (en français): La SNCB a indiqué à la commune d'Ixelles ne pas être favorable à ce changement de nom, notamment parce que la dénomination "Etterbeek" est bien ancrée auprès de ses clients et des habitants et parce que la gare n'est pas utilisée que par des

étudiants.

De NMBS streeft naar een zekere uniformiteit in de namen van haar stations. In juni 2017 heeft ze de naam 'Louvain-la-Neuve-Universiteit' vervangen door 'Louvain-la-Neuve'. De NMBS heeft het verzoek dat de ULB en de VUB vorige zomer geformuleerd hebben, om diezelfde redenen afgewezen.

La SNCB essaie de tendre vers une uniformité dans la dénomination de ses gares. En juin 2017, elle a remplacé "Louvain-la-Neuve-Université" par "Louvain-la-Neuve". La demande présentée par l'ULB et la VUB l'été dernier a été rejetée par la SNCB pour les mêmes raisons.

Elke naamsverandering wordt grondig geanalyseerd aan de hand van objectieve criteria: huidige stationsnaam en bestaansreden daarvan, impact op de beleving door de klant, eventuele risico's van verwarring, commerciële neutraliteit en impact op de andere vervoersmaatschappijen.

Tout changement de nom de gare est soumis à une analyse fondée sur des critères objectifs: nom actuel de la gare et sa raison d'être, impact sur l'expérience pour le client, risques éventuels de confusion, neutralité commerciale et impact sur les autres acteurs du transport.

10.03 Gilles Vanden Burre (Ecolo-Groen): Ik ben teleurgesteld. Het was net onze bedoeling om niet de indruk te wekken dat het station enkel door studenten wordt gebruikt. Zelfs de burgemeester van Etterbeek had geen bezwaar tegen de vermelding van de naam Elsene naast Etterbeek in de nieuwe stationsnaam.

10.03 Gilles Vanden Burre (Ecolo-Groen): Je suis déçu. Nous voulions justement éviter de donner l'impression que la gare n'était utilisée que par des étudiants. Même le bourgmestre d'Etterbeek était favorable à ce que le nom d'Ixelles apparaisse aux côtés de celui d'Etterbeek dans la dénomination.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

11 Vraag van de heer Gilles Vanden Burre aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de koolstofvoetafdruk van de NMBS" (nr. 24644)

11 Question de M. Gilles Vanden Burre au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges, sur "l'empreinte carbone de la SNCB" (n° 24644)

11.01 Gilles Vanden Burre (Ecolo-Groen): In april 2017 trad Proximus toe tot de groep Belgische CO₂-neutrale bedrijven. Sommige bedrijven maken dus wel degelijk werk van CO₂-neutraliteit, overeenkomstig de akkoorden van Parijs en Marrakesh. Vinçotte en CO₂logic hebben in dat verband een nulemissielabel ontwikkeld, dat gebaseerd is op de internationale CO₂-neutraliteitsnorm. Het uitstootoverschot moet gecompenseerd worden via de ondersteuning van gecertificeerde klimaatprojecten.

11.01 Gilles Vanden Burre (Ecolo-Groen): En avril 2017, Proximus rejoignait les entreprises belges neutres en CO₂. Ces comportements existent au sein de certaines entreprises conformément aux accords de Paris et de Marrakech. Dans ce contexte, Vinçotte et CO₂logic ont créé un label "zéro émission" basé sur le standard international de neutralité en CO₂. Les émissions résiduelles doivent être compensées en soutenant des projets certifiés en faveur du climat.

Het overheidsbedrijf Proximus is CO₂-neutraal geworden met zijn operaties in 2016 en heeft zijn CO₂-uitstoot in de voorbije zes jaar met 32% teruggedrongen.

Proximus est devenu neutre en carbone pour ses opérations en 2016 et a diminué ses émissions de 32 % au cours des six dernières années.

De NMBS is nog niet CO₂-neutraal.

La SNCB n'est pas encore neutre en CO₂.

Wat is de koolstofvoetafdruk van de NMBS? Hoe groot is de CO₂-uitstoot die de vervoersmaatschappij zou moeten compenseren? Heeft ze een specifiek actieplan uitgewerkt? Streeft ze ernaar het nulemissielabel te verkrijgen?

Quel est son bilan carbone? Quelle masse de CO₂ devrait-elle compenser? A-t-elle un plan d'action spécifique? Compte-t-elle obtenir le label "zéro émission"?

11.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): Van alle vervoermiddelen laat de trein de beste score optekenen qua energieverbruik. De trein draagt bij aan de nationale en internationale doelstellingen op het gebied van energie-efficiëntie en broeikasgasemissiereductie. Rekening houdend met de CO₂-uitstoot als gevolg van de tractie en met de indirecte uitstoot genereert reizen met de trein acht keer minder CO₂ per reizigerskilometer dan het vervoer over de weg.

Meer dan 95% van de locomotieven en motorstellen van de NMBS rijdt op elektriciteit, waarbij er geen directe CO₂-uitstoot is.

De koolstofvoetafdruk voor alle activiteiten van de NMBS bedraagt voor 2017 244.000 ton CO₂ (directe en indirecte uitstoot). De verminderde CO₂-uitstoot van de NMBS heeft te maken met het toenemende gebruik van hernieuwbare energie.

Het bedrijf wil de aanleg van windmolenparken ondersteunen. Een deel van de stroom uit het windmolenpark Greensky langs de E40 en de hogesnelheidslijn Brussel-Luik – een samenwerking tussen ENGIE, Infrabel en andere partners – wordt rechtstreeks geïnjecteerd in het spoornet, dankzij de nabijheid van een voedingsstation van Infrabel. Deze windturbines hebben een totale capaciteit van 32.000 megawatt, wat neerkomt op een jaarlijkse productie van 94.000 megawatt, of het verbruik van 26.000 gezinnen. Ongeveer 30% van deze productie is bestemd voor de treinen van de NMBS, waardoor een uitstoot van bijna 5.000 ton CO₂ per jaar vermeden kan worden.

11.03 **Gilles Vanden Burre** (Ecolo-Groen): Mijn vraag ging over de toekomstige initiatieven om de koolstofvoetafdruk van de NMBS te verkleinen.

Zult u de uitstoot terugdringen en compenseren, door bijvoorbeeld klimaatprojecten in het Zuiden te financieren?

11.04 Minister **François Bellot** (*Frans*): Er wordt momenteel een plan opgesteld dat een forse afname van de uitstoot beoogt. Ten eerste wil de NMBS zonnepanelen plaatsen op grote daken van haar gebouwen. Ten tweede wil de spoorwegmaatschappij het gebruik van nieuwe technologieën bij het optrekken, het vertragen en het remmen van treinen bevorderen, aangezien het nieuwe materieel is uitgerust met elektromagnetische remmen die energie terugwinnen. Daarmee zou het energieverbruik van de locomotieven en het rollend materieel met minstens 30% kunnen worden verminderd. Tot slot worden verlichtingselementen systematisch

11.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): Le train a le meilleur score des modes de transport pour sa consommation énergétique. Il contribue aux objectifs nationaux et internationaux d'efficacité énergétique et de réduction de gaz à effet de serre. En tenant compte des émissions de CO₂ de la traction et des émissions indirectes, voyager en train génère huit fois moins de CO₂ par voyageur/km que la route.

Plus de 95 % des locomotives et automotrices de la SNCB roulent à l'électricité, ce qui n'engendre aucune émission directe de CO₂.

Le bilan carbone pour l'ensemble des activités de la SNCB est de 244 000 tonnes de CO₂ pour 2017 (émissions directes et indirectes). La réduction des émissions de CO₂ de la SNCB est liée à l'utilisation croissante de sources d'énergie renouvelable.

L'entreprise entend promouvoir l'implantation de parcs éoliens. Le parc éolien Greensky, le long de la E40 et de la ligne à grande vitesse Bruxelles-Liège, collaboration entre ENGIE, Infrabel et d'autres partenaires, injecte directement une partie du courant dans le réseau ferroviaire, grâce à la proximité d'une station d'alimentation d'Infrabel. Ces éoliennes représentent une capacité totale de 32 000 mégawatts, soit une production annuelle de 94 000 mégawatts ou l'équivalent de la consommation de 26 000 ménages. Environ 30 % de cette production est destinée aux trains de la SNCB, ce qui permet d'éviter près de 5 000 tonnes d'émissions de CO₂ par an.

11.03 **Gilles Vanden Burre** (Ecolo-Groen): Ma question portait sur les actions futures pour améliorer le bilan carbone de la SNCB.

Comptez-vous réduire et compenser les émissions, par exemple en finançant des projets liés au climat dans les pays du Sud?

11.04 **François Bellot**, ministre (*en français*): Un plan est en cours d'élaboration avec l'ambition d'aller vers une baisse importante. Il y a d'abord la volonté de la SNCB de placer des panneaux solaires sur les grandes toitures. Ensuite, celle de promouvoir l'utilisation de nouvelles technologies pour le démarrage, le ralentissement et le freinage, sachant que les nouveaux matériels sont équipés de freins électromagnétiques à récupération d'énergie. Cela permettrait de réduire de 30 % minimum la consommation des locomotives et du matériel roulant. Enfin, il y a une politique de remplacement des éclairages par des LED.

vervangen door leds.

De NMBS is de grootste publieke consument en klant van de elektriciteitsleveranciers in België. De energiekosten van de NMBS belopen jaarlijks 90 miljoen euro.

De reflectie is aan de gang maar het plan is nog niet volledig uitgewerkt.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: De vragen nr. 24690 van mevrouw Winckel en nr. 24723 en nr. 24726 van de heer Raskin worden uitgesteld.

12 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Stefaan Van Hecke** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de informatieverstrekking door de NMBS in kleinere stations en onbemande stopplaatsen" (nr. 24771)
- de heer **Laurent Devin** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de door de NMBS en Infrabel genomen maatregelen om de voorlichting van de reizigers te verbeteren" (nr. 24808)

12.01 **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen): Een veelgehoorde klacht van treinreizigers die opstappen in kleine stations en onbemande stopplaatsen, is dat er gebrekkig informatie wordt gegeven. Voor kleine stations werkt men met een audio-installatie, maar een scherm zou minder geluidsoverlast bieden voor de omwonenden en sneller meer informatie kunnen geven. Vanaf begin 2018 wil men ook naar verluidt EMMA, het automatische systeem dat de schermen en audio-aankondigingen beheert, voeden met data vanuit één bepaalde bron binnen de NMBS.

Hoe bepaalt de NMBS welk systeem van informatieverstrekking wordt gebruikt in de stations en op stopplaatsen? Waarom wordt in bepaalde kleine stations niet gekozen voor een scherm in plaats van audio? Is de hervorming van de informatiedoorstroming naar EMMA volledig rond? Is dit dan een verbetering voor de reizigers?

12.02 Minister **François Bellot** (*Nederlands*): De NMBS voert ieder kwartaal kleine, maar betekenisvolle verbeteringen door inzake informatieverstrekking aan de klant. Zo werd tijdens het eerste kwartaal het design van de gele affiches

La SNCB est le plus gros consommateur et client public des fournisseurs d'électricité en Belgique. Ceci représente un montant annuel de 90 millions d'euros.

La réflexion est lancée mais le plan n'est pas encore tout à fait ficelé.

L'incident est clos.

La **présidente**: La question n° 24690 de Mme Winckel ainsi que les questions n°s 24723 et 24726 de M. Raskin sont reportées.

12 **Questions jointes de**

- M. **Stefaan Van Hecke** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les informations délivrées par la SNCB dans les plus petites gares et les arrêts sans personnel" (n° 24771)
- M. **Laurent Devin** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les mesures prises par la SNCB et Infrabel pour améliorer la communication aux navetteurs" (n° 24808)

12.01 **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen): Les voyageurs qui prennent le train dans de petites gares et des points d'arrêt non gardés se plaignent souvent d'un manque d'information. Dans les petites gares, on utilise une installation audio, mais un écran occasionnerait moins de nuisances sonores pour les riverains et permettrait par ailleurs de fournir davantage d'informations plus rapidement. Depuis début 2018, il semblerait que l'on souhaite alimenter EMMA, le système automatique de gestion des écrans et des annonces sonores, avec des données provenant d'une seule source interne, bien déterminée, de la SNCB.

Comment la SNCB choisit-elle le système de diffusion d'informations qui sera utilisé dans les gares et les points d'arrêt? Pourquoi n'opte-t-elle pas pour un écran au lieu d'annonces sonores dans certaines petites gares? La réforme du transfert d'informations vers EMMA est-elle achevée? L'amélioration est-elle tangible pour les voyageurs?

12.02 **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): Chaque trimestre, la SNCB apporte des améliorations, petites mais significatives, en termes d'information au client. Par exemple, lors du premier trimestre, le design des affiches jaunes a

aangepast voor een betere leesbaarheid en gebruiksvriendelijkheid. De inhoud van de informatieschermen in de Desirotreinen, die een derde uitmaken van de volledige NMBS-vloot, werd uitgebreid.

Er kwam een duidelijker lay-out met realtime informatie tijdens de volledige duur van het traject over aansluitingen en storingen, samen met een overzicht van de verschillende diensten en faciliteiten in elk station.

Voorts kan men nu in alle stations de aankondigingen op de schermen en het audiosysteem voeden via het automatisch aankondigingssysteem. Dat systeem zal echter pas in de eerste helft van 2019 worden verbonden met een unieke databron, wegens organisatorische moeilijkheden bij IT. Infrabel kiest op basis van het aantal reizigers welke stations met schermen worden uitgerust.

Voor de zomer verschijnen verbeterde affiches met info over geplande werkzaamheden in de stations. Ook de informatie bij storingen wordt gestroomlijnd. Op een digitale netkaart zal men de positie van elke trein in realtime kunnen volgen.

Een deel van de nieuwe website ging live op 3 april en biedt een verkoopstool aan die de klant beter begeleidt bij de aankoop van het juiste ticket. Een volgende update van de site is gepland voor eind juni.

Ook in het derde trimester wordt de informatie over geplande werkzaamheden op de schermen in de stations en in de Desirotreinen geoptimaliseerd. Via verschillende kanalen zal de klant zich kunnen informeren over de samenstelling van de treinen. Voor eind 2018 wordt de werfinfo op de website verbeterd en komt informatie over niet-toegankelijke rijtuigen bij perronverkortingen beschikbaar. Een en ander zou tegen de eerste helft van 2019 in orde moeten zijn.

(Frans) Tijdens de analyse- en ontwerpfasen voor de nieuwe websites werd er doeltreffend samengewerkt met Test-Aankoop en de andere stakeholders, zoals AnySurfer. De implementatiefase op het stuk van techniek en informatica is nu in uitvoering.

(Nederlands) De NMBS verstrekt wel informatie

été adapté afin de les rendre plus lisibles et pratiques pour le client. Le contenu des écrans d'information des rames Desiro, qui constituent un tiers de l'ensemble de la flotte de la SNCB, a également été étoffé.

La présentation était plus claire et des informations sur les correspondances et les perturbations étaient diffusées en temps réel pendant toute la durée du trajet. Un aperçu des services et équipements disponibles dans chaque gare était également présenté.

Actuellement, le système d'annonce automatique permet, en outre, d'alimenter les annonces faites sur les écrans et le système audio de chaque gare. Ce système ne sera toutefois relié à une source de données unique qu'au premier semestre 2019 en raison de problèmes informatiques d'ordre organisationnel. Infrabel choisira quelles gares seront équipées d'écrans en fonction du nombre de voyageurs.

Pour l'été, les affiches seront améliorées et fourniront des informations sur les activités prévues dans les gares. Les informations fournies en cas de perturbations seront également rationalisées. Il sera possible de suivre la position de chaque train en temps réel sur une carte de réseau numérique.

Le nouveau site internet, partiellement opérationnel depuis le 3 avril, offre un outil de vente permettant d'accompagner les clients de manière plus précise dans l'achat du billet qui convient exactement à leurs besoins. La prochaine mise à jour du site est prévue pour la fin du mois de juin.

Des améliorations sont également prévues au troisième trimestre, avec l'optimisation des informations relatives aux travaux planifiés qui seront affichées sur les écrans des gares et des rames Desiro. Le client pourra s'informer de la composition des trains par le biais de différents canaux. Avant la fin de l'année, le site internet comportera des informations améliorées concernant les travaux et indiquera les voitures inaccessibles en raison de la longueur insuffisante de certains quais. Les informations devraient être uniformisées d'ici le premier semestre 2019.

(En français) La collaboration avec Test-Achats et les autres *stakeholders*, comme AnySurfer par exemple, a été effective durant les phases d'analyse et de conception des nouveaux sites. La phase d'implémentation technique et informatique est en cours.

(En néerlandais) La SNCB fournit bien des

over vertragingen waarvoor ze zelf verantwoordelijk is. De oorzaken worden nu al gecommuniceerd via de schermen in het station en via de site. Mobi Pulse is een initiatief van Infrabel.

12.03 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Op zich zijn de ambitieuze plannen van de NMBS wel goed. Hopelijk worden die zo snel mogelijk uitgevoerd en kennen ze het nodige succes. Het gebrek aan informatie veroorzaakt immers veel wrevel bij reizigers.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: De vragen nrs. 24842 en 24859 van mevrouw Lahaye-Battheu worden omgevormd in schriftelijke vragen.

13 Samengevoegde vragen van

- de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de beveiliging van de stations" (nr. 24852)
- de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de verscherpte beveiliging van 22 Belgische stations" (nr. 24968)

Voorzitter: de heer Paul Delannois.

13.01 Emir Kir (PS): De NMBS heeft in maart beslist om de veiligheid in bepaalde stations te verhogen en heeft een openbare aanbesteding uitgeschreven voor de plaatsing van rampaaltjes. Er werd gekozen voor pollers, verzinkbare paaltjes die al worden gebruikt om voetgangerszones af te bakenen.

De bedoeling is om de doorgang van de diensten naar de plaats van de interventie te vergemakkelijken en te beveiligen.

De onderhandelingsprocedure met voorafgaande oproep tot mededinging voorziet in een verscherpte beveiliging in 22 stations. De overheidsopdracht loopt gedurende zes maanden en wordt niet verlengd.

Wat is de stand van zaken van het project? Welke stations zullen deze verscherpte beveiliging krijgen? Hoeveel bedragen de kosten?

13.02 Minister François Bellot (Frans): De NMBS deelt mij mee dat ze groen licht heeft gegeven voor een procedure in twee fasen: een tijdelijke plaatsing

informations concernant les retards dont elle est elle-même responsable. Les causes des retards sont aujourd'hui déjà communiquées par le biais des écrans dans la gare et du site internet. Mobi Pulse est une initiative d'Infrabel.

12.03 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): En soi, les projets ambitieux de la SNCB sont une bonne chose. Il faut espérer qu'ils seront rapidement mis en œuvre et seront couronnés de succès. Le manque d'informations provoque en effet un grand mécontentement parmi les voyageurs.

L'incident est clos.

La **présidente**: Les questions n^{os} 24842 et 24859 de Mme Lahaye-Battheu sont transformées en questions écrites.

13 Questions jointes de

- M. Gautier Calomne au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la sécurisation des gares" (n° 24852)
- M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la sécurisation renforcée de 22 gares du pays" (n° 24968)

Président: M. Paul Delannois.

13.01 Emir Kir (PS): En mars, la SNCB a décidé de renforcer la sécurité dans certaines gares et a lancé un marché public pour des poteaux de protection. Le modèle choisi est un bollard, c'est-à-dire un gros potelet comme ceux qui séparent les axes piétons des routes.

Le but est de faciliter et de sécuriser le passage des équipes vers les lieux d'intervention.

La procédure négociée avec appel à la concurrence préalable prévoit d'équiper 22 stations. La durée du marché est de six mois, non renouvelables.

Quel est l'état d'avancement du projet? Quelles sont les gares concernées? Quel en sera le coût?

13.02 François Bellot, ministre (en français): La SNCB m'informe avoir validé une procédure en deux temps: installation temporaire de blocs de

van betonblokken van het type New Jersey en daarna, op middellange termijn, een definitieve plaatsing van pollers.

De plaatsing van betonblokken wordt gefinancierd met het budget van de NMBS; er wordt gewerkt met bestaande stocks of via bestaande kaderhuurovereenkomsten. De stations die met deze beveiliging uitgerust zullen worden, zijn de stations van de Noord-Zuidverbinding in Brussel en de drukste stations van het land.

Er werd contact opgenomen met de betrokken partners, zoals de steden of de politie- en brandweerdiensten, om – in functie van de specifieke kenmerken van elk station, de locatie en de bestaande of door de gemeente geplande beschermingsmaatregelen – betonblokken te plaatsen met inachtneming van de doelstellingen inzake veiligheid, de vlotte doorgang van voetgangers en personen met een beperkte mobiliteit, en de toegankelijkheid voor de hulp- en politiediensten.

Om te weten welke maatregelen haar partners hebben genomen, heeft de NMBS informatie uitgewisseld met de MIVB.

De studie betreffende de installatie van de verkeerszuilen of pollers loopt en zou in juni klaar moeten zijn. Na raadpleging van de markt zullen de werken, die in principe zes maanden zullen duren, in oktober van start gaan. Het kostenplaatje wordt geraamd op 1,6 miljoen euro.

Aangezien dit project ook beschouwd kan worden als een terrorismebestrijdingsmaatregel, heeft de federale regering op mijn voorstel een bedrag van bijna 1 miljoen euro uitgetrokken voor 2018, dat in 2019 beschikbaar zou moeten worden gesteld.

Het incident is gesloten.

14 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Dirk Janssens aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de defibrillatoren in de treinen en de stations van de NMBS" (nr. 24893)
- de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "defibrillatoren in de Belgische stations" (nr. 24967)

14.01 Emir Kir (PS): *La Dernière Heure* besteedde deze maand aandacht aan de exponentiële stijging van het aantal automatische externe defibrillatoren

béton de type New Jersey puis installation définitive, à moyen terme, des bollards.

L'installation de blocs de béton a été réalisée sur le budget de la SNCB au départ de stocks ou de contrats cadres de location existants. Les gares qui seront équipées sont celles de la jonction Nord-Midi à Bruxelles et les gares les plus de fréquentées du pays.

En fonction des particularités de chacune, du domaine d'implantation et des mesures de protection existantes ou prévues par les autorités communales, des contacts ont été pris avec les partenaires concernés, comme les villes ou les services de police et d'incendie, pour installer les blocs en respectant les objectifs sécuritaires, de fluidité de circulation des piétons et des PMR, et l'accessibilité des services de secours et de police.

Pour connaître les mesures de ses partenaires, la SNCB a échangé des informations avec la STIB.

L'étude sur l'installation des bollards est en cours et devrait être finalisée en juin. Après consultation du marché, l'exécution commencera en octobre pour une durée de six mois. Le budget global est évalué à 1,6 million.

Au vu de l'aspect antiterrorisme du projet, le gouvernement fédéral a, sur ma proposition, dégagé près d'un million pour 2018, qui devrait être débloqué en 2019.

L'incident est clos.

14 **Questions jointes de**

- M. Dirk Janssens au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les défibrillateurs dans les trains et les gares de la SNCB" (n° 24893)
- M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les défibrillateurs au sein des gares en Belgique" (n° 24967)

14.01 Emir Kir (PS): Selon *La Dernière Heure* d'avril, le nombre de défibrillateurs automatiques externes (DAE) est en croissance exponentielle

(AED's) in publieke of veelbezochte ruimten. Een patiënt die met een AED wordt gereanimeerd, heeft een overlevingskans die 60% groter is. In België is er in alle grote stations minstens één AED beschikbaar. U zei dat de NMBS een plan had om het AED-netwerk in 2018 uit te breiden.

Kunt u een stand van zaken opmaken? In welke stations zullen er AED's worden geplaatst? Waarom worden onze hst's en treinen op de grote lijnen er niet mee uitgerust, naar het voorbeeld van Frankrijk?

14.02 Dirk Janssens (Open Vld): Zondag 8 april stierf een man aan een hartaanval op de trein van Oostende naar Eupen. Geen van de drie treinbegeleiders had kennis van EHBO. Er was ook geen defibrillator aan boord.

Maakt een snelcursus EHBO deel uit van de opleiding voor treinpersoneel? Kan de minister ervoor zorgen dat dit in de toekomst in elk geval zo zal zijn? Zijn er plannen om onze treinen uit te rusten met defibrillatoren? Hoeveel passagiers zijn in het afgelopen jaar overleden op een trein?

14.03 Minister François Bellot (*Frans*): De NMBS laat mij weten dat de treinbegeleiders geen eerstehulpopleiding gekregen hebben. Ze beschikken over een EHBO-kist die ze ter beschikking kunnen stellen van de reizigers.

(*Nederlands*) Als iemand op de trein ziek wordt, moeten de treinbegeleiders het Security Operation Center verwittigen, dat de hulpdiensten oproept voor een interventie in het eerstvolgende station.

(*Frans*) In dat geval doet de treinbegeleider via de geluidinstallatie een oproep om te achterhalen of er medisch personeel aan boord van de trein is om de eerste zorgen toe te dienen.

(*Nederlands*) In 2016 overleed er niemand op de trein, in 2017 twee mensen en begin 2018 één iemand. Er zijn 45 stations uitgerust met een defibrillator. De stations van Namen, Landen en Tienen hebben een AED van de stad. Er zijn geen plannen om het aantal AED's in de stations verder uit te breiden.

(*Frans*) De NMBS is er geen voorstander van om de treinen met een AED uit te rusten. Omdat de treinen van samenstelling kunnen wisselen, zouden er 1.500 tot 2.000 AED's moeten worden

dans des lieux publics ou fortement fréquentés. En effet, un patient ranimé par un DAE a 60 % de chances de survie supplémentaires. En Belgique, toutes les grandes gares disposent d'au moins un défibrillateur. Vous aviez indiqué que la SNCB avait un plan d'extension du réseau DAE en 2018.

Pouvez-vous dresser un état des lieux? Quelles gares en seront-elles dotées? Pourquoi ne pas équiper nos TGV et grandes lignes, comme l'a fait la France?

14.02 Dirk Janssens (Open Vld): Le dimanche 8 avril, un homme a succombé à une crise cardiaque dans le train d'Ostende à Eupen. Aucun des trois accompagnateurs de train ne disposait de connaissances en secourisme. Aucun défibrillateur n'était présent à bord du train.

La formation du personnel de bord comprend-elle un cours accéléré de notions de secourisme? Dans la négative, le ministre pourrait-il veiller à ce que ce cours fasse partie, à l'avenir, de la formation? Est-il prévu d'équiper nos trains de défibrillateurs? Connaît-on le nombre de voyageurs décédés l'an dernier dans les trains?

14.03 François Bellot, ministre (*en français*): La SNCB m'informe que les accompagnateurs de train ne sont pas formés aux premiers secours. Ils disposent d'une boîte de secours qu'ils peuvent mettre à disposition des voyageurs.

(*En néerlandais*) Lorsque les accompagnateurs de train constatent qu'un voyageur est malade dans le train, ils doivent avertir le Security Operation Center, qui contacte les services de secours pour qu'ils interviennent à la prochaine gare.

(*En français*) Dans ce cas, via la sonorisation, l'accompagnateur fait appel à la présence éventuelle de personnel médical à bord du train pour porter assistance au voyageur.

(*En néerlandais*) En 2016, aucun décès à bord d'un train n'a été à déplorer. Deux décès sont survenus en 2017 et un seul début 2018. On compte 45 gares équipées d'un défibrillateur. Celles de Namur, Landen et Tirlemont disposent d'un DEA de la commune. Aucun projet visant à continuer à accroître le nombre de DEA dans les gares n'a été élaboré jour.

(*En français*) La SNCB n'est pas favorable à équiper les trains. Vu leur composition variable, il faudrait acheter 1 500 à 2 000 appareils DEA, au coût très élevé. Un appareil dans les gares est plus

aangekocht, wat zeer hoge kosten met zich brengt. Efficace.
Een toestel in de stations is doeltreffender.

Op het Franse TGV-net is de afstand tussen twee stations veel groter. Om die reden hebben de treinen er wel een aan boord.

14.04 Dirk Janssens (Open Vld): Het lijkt me toch nuttig om vrijwilligers van het Rode Kruis op te trommelen, of om te vragen aan het treinpersoneel wie een Rode Kruisvrijwilliger is.

Het incident is gesloten.

15 Vraag van mevrouw Catherine Fonck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de wachttijden voor een afspraak bij het CARA" (nr. 24431)

15.01 Catherine Fonck (cdH): De verzekeraar kan bij het afsluiten van een autoverzekeringscontract een medische controle eisen indien hij geen genoegen neemt met de verklaring van de verzekerde of met een medisch attest.

Het Centrum voor Rijgeschiktheid en voertuigAanpassing (CARA) is de enige organisatie die erkend is voor de beoordeling van de rijgeschiktheid van personen met een beperking. Verzekeraars vragen vaak een onderzoek door het CARA, zelfs voor aanvragers zonder beperking.

Het kan soms echter maanden duren om een afspraak te verkrijgen, zodat de verzekerde niet kan gebruikmaken van zijn enige vervoermiddel of van het vervoermiddel dat hij nodig heeft voor zijn werk.

Zijn die wachttijden het resultaat van een gebrek aan middelen van het Vias institute, waarvan de federale dotatie tussen 2014 en 2015 werd verlaagd?

Welke oplossingen kunnen er worden aangereikt? Zou er geen maximumtermijn moeten worden vastgelegd waarbinnen het CARA een afspraak moet toekennen?

15.02 Minister François Bellot (Frans): De federale dotatie werd verminderd, omdat de Gewesten sinds de zesde staatshervorming bevoegd zijn voor de rijvaardigheid. Elk Gewest heeft een contract gesloten met Vias institute. Er is dus geen rechtstreeks verband tussen de verlaging van de federale dotatie en de dienstverlening van het CARA. De verbetering van de dienstverlening van het CARA is nu een zaak van de Gewesten.

Sur le réseau TGV français, la distance entre deux gares est beaucoup plus importante, ce qui explique la présence d'un défibrillateur par convoi.

14.04 Dirk Janssens (Open Vld): Il me semble quand même utile de mobiliser des volontaires de la Croix-Rouge ou de demander au personnel de bord de se former à cet effet.

L'incident est clos.

15 Question de Mme Catherine Fonck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les délais d'attente pour l'obtention d'un rendez-vous au CARA" (n° 24431)

15.01 Catherine Fonck (cdH): Lors de la souscription d'un contrat d'assurance automobile, quand l'assureur ne se satisfait pas de la déclaration de l'assuré ou d'une attestation médicale, il peut exiger un contrôle médical.

Le Centre d'aptitude à la conduite et d'adaptations de véhicules (CARA) est la seule instance agréée pour l'évaluation de l'aptitude à la conduite de personnes présentant un handicap. Des assureurs requièrent fréquemment un examen auprès du CARA, même quand le demandeur n'est pas en situation de handicap.

Or les délais pour y obtenir un rendez-vous peuvent atteindre plusieurs mois, privant l'assuré de ce qui est parfois son unique moyen de transport ou son gagne-pain.

Ces délais sont-ils la résultante d'un manque de moyens de Vias institute, qui a subi une diminution de sa dotation fédérale de 52 % entre 2014 et 2015?

Quelles solutions peut-on apporter? N'y a-t-il pas lieu de fixer un délai maximum dans lequel le CARA doit accorder un rendez-vous?

15.02 François Bellot, ministre (en français): La dotation fédérale a été diminuée car, depuis la sixième réforme de l'État, les Régions sont compétentes pour l'aptitude à la conduite. Chaque Région a conclu un contrat avec Vias. La diminution de la dotation fédérale n'a donc pas de lien direct avec les services du CARA. Leur amélioration est désormais du ressort des Régions.

Ik heb niettemin vernomen dat er onder impuls van het directiecomité van Vias institute werk wordt gemaakt van een reorganisatie van de activiteiten om de dienstverlening te verbeteren. Tegen de maand juli zou er verbetering in de situatie moeten komen. Ik verwijs u voor nadere informatie naar de Gewesten.

15.03 Catherine Fonck (cdH): De steun van de Nationale Loterij werd ook verminderd. Laten we erkennen dat er sprake is van een collectieve verantwoordelijkheid: wij moeten de nodige middelen voor de uitvoering van die belangrijke taken waarborgen. Die kwesties zouden aan de orde moeten worden gesteld in de interministeriële conferentie Mobiliteit.

Iedereen moet nagaan wat de mogelijke financieringsbronnen zijn.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 24859 van mevrouw Lahaye-Battheu wordt omgevormd in een schriftelijke vraag.

16 Samengevoegde vragen van

- de heer **Stefaan Van Hecke** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de prijsverhoging voor de trein naar Amsterdam" (nr. 24883)
- mevrouw **Inez De Coninck** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de NMBS en de Benelux-trein" (nr. 24908)
- de heer **Jef Van den Bergh** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de tarieven van de Benelux-trein" (nr. 25012)

16.01 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Nadat het traject tussen Brussel en Amsterdam is aangepast, waardoor de reistijd met een half uur is verminderd, zijn de ticketprijzen aangepast en variabel geworden. Wie minstens zeven dagen op voorhand boekt en in de werkweek reist, komt er goedkoper vanaf. Wie dat echter niet doet, betaalt in sommige gevallen tot 40 euro meer voor een ticket. De NMBS verantwoordt de prijsverhoging door te wijzen op de grote populariteit van de verbinding. Dat heb ik nog nooit gehoord. Ondertussen nemen veel meer mensen de bus tussen Antwerpen en Amsterdam. Dat kan de bedoeling toch niet zijn?

Il me revient cependant que, sous l'impulsion du comité de direction de Vias, un travail de réorganisation des activités est en cours pour améliorer le service. Une amélioration est prévue pour juillet. Je vous invite à vous renseigner auprès des Régions.

15.03 Catherine Fonck (cdH): On a aussi diminué les sources de financement issues de la Loterie Nationale. Reconnaissons une responsabilité collective: nous devons garantir des moyens suffisants pour accomplir ces missions importantes. Ces questions devraient être abordées en conférence interministérielle de la Mobilité.

Que chacun examine les sources de financement possibles.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 24859 de Mme Lahaye-Battheu est transformée en question écrite.

16 Questions jointes de

- M. **Stefaan Van Hecke** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'augmentation du prix du trajet vers Amsterdam" (n° 24883)
- Mme **Inez De Coninck** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la SNCB et le train Benelux" (n° 24908)
- M. **Jef Van den Bergh** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les tarifs du train Benelux" (n° 25012)

16.01 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Depuis que le trajet entre Bruxelles et Amsterdam a été modifié et, ainsi, réduit d'une demi-heure, le prix des tickets a été modifié et est devenu variable. Le voyageur qui réserve au moins sept jours à l'avance et qui effectue son trajet en semaine, paie moins cher. Dans le cas contraire, le même ticket peut coûter jusqu'à 40 euros de plus dans certains cas. La SNCB justifie l'augmentation de prix par le succès de la liaison. C'est du jamais vu! Entre-temps, de plus en plus de voyageurs optent pour le bus entre Anvers et Amsterdam. J'ai peine à croire que tel soit le but de l'opération.

Hoe zien de nieuwe tariefformules er uit? Waarom en hoe is die tariefverhoging ingevoerd? Hoe verklaart de NMBS het grote verschil in ticketprijzen tussen binnenlands en buitenlands verkeer? Hoe kadert dit in de modal shift?

16.02 Inez De Coninck (N-VA): De reistijd wordt korter en het aantal zitplaatsen stijgt, maar de prijs wordt hoger. Ik vind het ook een vreemde logica om dit te beslissen voor een succesvolle verbinding, zeker vanuit mobiliteitsoogpunt.

Wat is de garantie dat de trein competitief en aantrekkelijk blijft in verhouding tot andere vervoersmodi? Wat was de bezettingsgraad vóór de tariefverhoging? Waarom rekent de NMBS 1 euro extra distributiekosten aan tegenover de NS? Hoe gebeurt de verdeling van de ticketontvangsten?

16.03 Jef Van den Bergh (CD&V): De tarieven zijn vrij spectaculair gestegen, zeker in de weekends. Waar het vroeger 55 euro kostte om van Brussel naar Amsterdam te sporen, is dat nu 96 euro, tenzij de reiziger meer dan een week op voorhand reserveert. Dat is jammer. Waar de landsgrenzen voor het autoverkeer en busverkeer volledig verdwenen zijn, blijven ze sterk voelbaar voor het spoorverkeer.

De verbinding moet aantrekkelijk blijven. De L-trein op lijn 12, tussen Roosendaal en Antwerpen, doet dertien haltes aan en zit vandaag toch overvol. Prijs speelt een belangrijke rol.

Waarom werd de tariefverhoging doorgevoerd? Is er een prijsverschil in beide landen voor hetzelfde traject? Waarom is het niet mogelijk om aan de automaat een ticket te kopen naar Breda, hoewel dit het eerste station over de grens is? Welke rol spelen de infrastructuurvergoedingen voor hogesnelheidslijnen?

16.04 Minister François Bellot (Nederlands): De IC Nederland brengt de klant 30 minuten sneller in Amsterdam. De vroegere tariefformules van de Beneluxtrein waren niet transparant. Er waren tientallen tarieven en kortingen. De nieuwe tariefstructuur is vereenvoudigd en is geïnspireerd op de tariefstructuren in de luchtvaartsector. De tariefstructuur voor een internationale trein kan volgens de NMBS niet zomaar vergeleken worden met die van een binnenlandse trein. Elk net krijgt

Qu'en est-il des nouvelles formules tarifaires? Pourquoi et comment l'augmentation des tarifs a-t-elle été instaurée? Comment la SNCB explique-t-elle l'importante différence de prix entre le trafic national et le trafic international? Comment cette différence s'inscrit-elle dans le *modal shift*?

16.02 Inez De Coninck (N-VA): La durée du trajet est raccourcie et le nombre de places assises augmente mais le prix connaît également une hausse. S'agissant d'une ligne très fréquentée, la logique de cette décision m'échappe, surtout si l'on examine la situation sous l'angle de la mobilité.

Quelle est la garantie que le train restera une option compétitive et attractive par rapport à d'autres moyens de transport? Quel était le taux d'occupation avant la hausse des tarifs? Pourquoi la SNCB facture-t-elle un euro supplémentaire de frais de distribution par rapport aux Chemins de fer néerlandais? Comment est effectuée la répartition des recettes générées par la vente de billets?

16.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Les tarifs ont connu une hausse spectaculaire, principalement le week-end. Alors qu'un trajet Bruxelles-Amsterdam coûtait auparavant 55 euros, il faut aujourd'hui déboursier 96 euros, sauf si le voyageur réserve son billet plus d'une semaine à l'avance. Cette évolution est regrettable. Alors que les frontières nationales se sont totalement estompées pour le trafic de voitures et de bus, elles demeurent très perceptibles dans le cadre du trafic ferroviaire.

La liaison doit rester attractive. Le train L sur la ligne 12, qui relie Roosendaal et Anvers, compte treize arrêts et est actuellement surencombré. Le prix joue un rôle important.

Pourquoi le tarif a-t-il été augmenté? Y-a-t-il une différence de prix entre les deux pays pour le même trajet? Pourquoi n'est-il pas possible d'acheter un billet vers Breda au distributeur, alors qu'il s'agit de la première gare après la frontière? Quel rôle jouent les redevances d'infrastructure pour les lignes à haute vitesse?

16.04 François Bellot, ministre (en néerlandais): L'IC Nederland raccourcit le temps de parcours vers Amsterdam de 30 minutes. Les anciennes formules tarifaires du train Benelux n'étaient pas transparentes. Il existait des dizaines de tarifs et de réductions. La nouvelle structure tarifaire est simplifiée et s'inspire des structures tarifaires du secteur aérien. Pour la SNCB, la structure tarifaire d'un train international ne peut pas être comparée telle quelle à celle d'un train intérieur. Chaque

een evenredig deel van de ontvangsten.

réseau touche une quote-part proportionnelle des recettes.

Een ticket voor de IC Benelux zal inderdaad een euro goedkoper zijn bij de NS dan bij de NMBS. De NMBS mag verliezen op haar internationale activiteit niet met overheidssubsidies dekken en vraagt daarom een toeslag om bepaalde distributiekosten te dekken.

Un billet pour l'IC Benelux coûtera en effet un euro de moins qu'à la SNCB s'il est vendu par les chemins de fer néerlandais. La SNCB prélève un supplément visant à compenser certains frais de distribution étant donné qu'elle n'est pas autorisée à couvrir les pertes sur ses activités internationales par des subventions publiques.

De Thalys richt zich op een ander doelpubliek. Boeking die minder dan een maand op voorhand gebeuren voor IC Nederland, zijn goedkoper dan de Thalystarieven. IC Nederland biedt de reizigers ook meer flexibiliteit, omdat zij geen zitplaats op een bepaalde trein moeten reserveren, maar vrij kunnen kiezen voor één van de zestien treinen per dag. Ten slotte biedt IC Nederland meer haltes aan.

Le Thalys s'adresse à un autre public cible. Les réservations effectuées moins d'un mois à l'avance pour les trains d'IC Pays-Bas sont meilleur marché que les tarifs du Thalys. IC Pays-Bas offre également un surcroît de flexibilité aux voyageurs étant donné que ces derniers ne doivent pas réserver de place assise sur un train particulier et qu'ils peuvent choisir librement un des seize trains journaliers. Enfin, IC Pays-Bas offre davantage d'arrêts.

De nieuwe tariefstructuur werd getest en positief geëvalueerd. In vergelijking met de vroegere standaardtarieven kan er volgens de NMBS nu tot 40% bespaard worden.

La nouvelle structure tarifaire a été testée et l'évaluation était positive. Selon la SNCB, il est à présent possible d'économiser jusqu'à 40 % par rapport aux tarifs standard pratiqués auparavant.

De NMBS ontkent dus dat er een algemene tariefverhoging werd doorgevoerd.

La SNCB dément donc avoir procédé à une augmentation générale de ses tarifs.

Aan de ticketautomaten kunnen momenteel geen tickets naar Breda worden gekocht. Dat kan nooit voor internationale bestemmingen. De NMBS wil vanaf eind 2018 ook internationale tickets via de ticketautomaten verkopen.

Les automates ne permettant actuellement jamais d'acheter des billets pour des destinations internationales, ils ne délivrent donc pas non plus de billets pour Breda. La SNCB a cependant la volonté de proposer également des billets internationaux sur ses automates à partir de la fin de l'année.

16.05 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Ik blijf het een totaal onbegrijpelijke beslissing vinden. Niemand begrijpt dit, ook de meerderheid niet. Een prijsverhoging voor een populaire bestemming is onbegrijpelijk. Men gaat hierdoor de trein wegconcurreren ten voordele van andere vervoersmiddelen zoals de auto of de bus.

16.05 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Je ne comprends toujours pas cette décision. Personne ne la comprend, pas même la majorité. Il est inconcevable d'augmenter les tarifs pour une destination populaire. Cette mesure rendra le chemin de fer moins concurrentiel que d'autres modes tels que la voiture ou le bus.

Iets transparanter maken betekent niet dat de prijzen fors verhoogd moeten worden. Het argument van meer transparantie houdt dus geen steek. Ik vind de beslissing van de NMBS wereldvreemd en onbegrijpelijk. Ik hoop dat de minister de NMBS hierop zal aanspreken. In een tijd waarin we mensen moeten motiveren om het openbaar vervoer te nemen, wordt hier een totaal verkeerd signaal gegeven.

Accroître la transparence ne signifie pas qu'il faille aussi accroître considérablement les prix. L'argument de la transparence ne tient dès lors pas la route. Cette décision de la SNCB est incompréhensible et déconnectée de toute réalité. J'espère que le ministre abordera ce sujet avec la SNCB. Il s'agit d'un signal tout à fait erroné adressé aux citoyens que nous devons inciter aujourd'hui plus que jamais à utiliser les transports en commun.

16.06 Inez De Coninck (N-VA): Ik sluit mij daarbij aan. Het enige logische in dit antwoord is dat de

16.06 Inez De Coninck (N-VA): Je partage l'analyse de M. Van Hecke. La nécessité de

tarieven vereenvoudigd moeten worden. Er wordt totaal niet gedacht aan de reiziger. Ik vind dit een wereldvreemd antwoord en ik hoop dat dit van de NMBS komt en niet van deze regering.

16.07 Jef Van den Bergh (CD&V): De infrastructuurvergoeding wordt zwaarder en moet terugverdiend worden, ofwel door zoveel mogelijk reizigers naar de trein te lokken, ofwel door de tarieven de hoogte in te jagen. We zouden altijd voor de eerste mogelijkheid moeten kiezen. De NS heeft een dure concessie moeten betalen om de hogesnelheidslijn te mogen uitbaten. Ik zie wat er allemaal speelt, maar daar mag de reiziger de dupe niet van worden.

Met de auto merk je amper dat je de grens tussen België en Nederland oversteekt. Met de trein weegt het oversteken van die grens steeds zwaarder door. Een treinticket tussen Brecht en Breda kost 20 euro voor amper 18 kilometer! Dat is zoveel als zeggen: neem vooral de trein niet. Dit is een gemiste kans. Hopelijk wordt er nog bijgestuurd.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vragen nrs. 24958 en 24961 van de heer Van den Bergh zijn omgezet in schriftelijke vragen.

17 Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de groepsreservaties tijdens de spitsuren in Brussel" (nr. 24909)

17.01 Inez De Coninck (N-VA): De NMBS biedt een sterk verlaagd tarief aan voor groepsreizen vanaf vijftien personen. Vanwege het spitsuur is het niet mogelijk om in groep naar zone Brussel te reizen van 07.00 uur tot 09.00 uur en van 16.00 uur tot 18.30 uur. Nochtans zijn er in Brussel veel bezienswaardigheden voor scholen. Bovendien zijn jongeren die vroeg in hun leven de trein leren te gebruiken, later geneigd dat ook te doen.

Welk percentage aanvragen voor school- of groepsreizen wordt om die reden geweigerd?

17.02 Minister François Bellot (Nederlands): Klanten willen comfortabel reizen. Zeker grote groepen, waarvoor de NMBS zelf de zitplaatsen reserveert, willen zeker zijn dat ze een zitplaats vinden in de trein. Daarom vraagt de NMBS

simplifier les tarifs constitue le seul principe logique de cette réponse. Le voyageur n'est absolument pas au centre des préoccupations. Cette réponse ne colle pas à la réalité et j'espère qu'elle émane de la SNCB et non du gouvernement.

16.07 Jef Van den Bergh (CD&V): La redevance d'infrastructure augmente et cette progression doit être compensée, soit en incitant un maximum de voyageurs à prendre le train, soit en pratiquant des tarifs considérablement plus élevés. Nous devrions toujours opter pour la première solution. Les NS (les chemins de fer néerlandais) ont dû payer une concession assez onéreuse pour pouvoir exploiter la ligne à grande vitesse. Je suis conscient de ces enjeux, mais le voyageur ne doit pas être lésé pour autant.

En voiture, vous remarquez à peine que vous passez la frontière belgo-néerlandaise. En train, le passage de cette frontière est de plus en plus onéreux. Un billet de train entre Brecht et Breda coûte 20 euros pour à peine 18 kilomètres! Cette stratégie revient à repousser les clients loin du rail. Il s'agit d'une occasion manquée. Espérons qu'il sera possible de rectifier le tir.

L'incident est clos.

Le **président**: Les questions n° 24958 et n° 24961 de M. Van den Bergh sont transformées en questions écrites.

17 Question de Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les réservations de groupes pendant les heures de pointe à Bruxelles" (n° 24909)

17.01 Inez De Coninck (N-VA): La SNCB offre un tarif très avantageux pour les voyages de groupes à partir de 15 personnes. En raison de l'heure de pointe, il n'est pas possible de se rendre en groupe dans la zone de Bruxelles entre 07 h 00 et 09 h 00 et 16 h 00 et 18 h 30. Les lieux intéressants pour les écoles y sont pourtant nombreux. De plus, les jeunes qui apprennent précocement à prendre le train auront tendance à la faire également plus tard.

Quel pourcentage de demandes pour les voyages scolaires et de groupes sont refusés pour cette raison?

17.02 François Bellot, ministre (en néerlandais): Les voyageurs aspirent au confort. En particulier les groupes importants pour lesquels la SNCB réserve elle-même des places assises veulent une place assise dans le train. C'est pourquoi la SNCB

rekening te houden met een aantal beperkingen voor groepsreizen. Zo is onder meer een aantal treinen niet toegankelijk voor schoolgroepen door een hoge bezettingsgraad en is er inderdaad op werkdagen geen reservatie mogelijk op treinen die tijdens de spitsuren de stations van de zone Brussel bedienen.

De NMBS houdt geen statistieken bij van de redenen waarom sommige groepsreizen niet kunnen plaatsvinden. Mij lijkt het alleszins logisch om regels te volgen die een zitplaats garanderen aan de klanten die de volle prijs betalen, zij het met een biljet of met een abonnement.

Omgekeerd is het logisch dat groepen die een biljet tegen verminderde prijs genieten, niet de trein mogen nemen wanneer de vraag het aanbod benadert. Zo wordt er ook voor gezorgd dat de treinen worden gevuld tijdens de daluren. Dat is een essentiële voorwaarde om de mobiliteit in ons land en de financiële gezondheid van de NMBS te verbeteren.

17.03 Inez De Coninck (N-VA): Dit is opnieuw de omgekeerde logica. Er moeten toch oplossingen zijn om zoveel mogelijk groepen toe te laten, ook in zone Brussel, ook tijdens de spitsuren. In de praktijk zal het dikwijls maar gaan om één klas met een twintigtal leerlingen. De impact daarvan is niet bepalend.

Het incident is gesloten.

18 Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toekomst van Schaarbeek-Vorming" (nr. 24910)

18.01 Inez De Coninck (N-VA): Volgens een akkoord uit een ver verleden zullen de gronden van Schaarbeek Vorming worden overgedragen aan het Brussels Gewest. Vandaag zijn ze nog in handen van de NMBS, iets wat de CEO van Lineas, het voormalige NMBS Logistics, zo wil houden om de gronden te kunnen gebruiken voor een uitbreiding van het goederenvervoer per spoor tussen Brussel en de Antwerpse haven. De transitie naar meer goederenvervoer per spoor is inderdaad een belangrijke doelstelling.

Wat is de stand van zaken van de overdracht naar het Brussels Gewest? Weten we welke plannen het Gewest heeft voor deze site?

demande de tenir compte d'une série de restrictions pour les voyages de groupe. Ainsi, une série de trains ne sont pas accessibles aux groupes scolaires en raison d'un taux d'occupation élevé et, les jours ouvrables, il n'est en effet pas possible de réserver des places dans les trains qui desservent les gares de la zone de Bruxelles pendant les heures de pointe.

La SNCB ne conserve pas de statistiques des raisons pour lesquelles certaines groupes ne peuvent trouver de place. Il me paraît en tout cas logique de suivre les règles qui garantissent une place assise aux clients qui paient le prix plein pour un billet ou pour un abonnement.

Inversement, il est logique que des groupes qui bénéficient d'un billet à prix réduit ne puissent pas prendre le train quand la demande est proche de l'offre. Ce faisant, on veille également à ce que les trains soient remplis durant les heures creuses. Il s'agit d'une condition essentielle pour améliorer la mobilité dans notre pays, ainsi que la santé financière de la SNCB.

17.03 Inez De Coninck (N-VA): Il s'agit à nouveau de la logique inverse. L'on devrait quand même pouvoir trouver des solutions pour que les groupes puissent aussi, autant que possible, voyager en train pendant les heures de pointe, également dans la zone de Bruxelles. Dans la pratique, il s'agira souvent d'une classe comptant une vingtaine d'élèves. Leur impact n'est pas déterminant.

L'incident est clos.

18 Question de Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'avenir de Schaarbeek-Formation" (n° 24910)

18.01 Inez De Coninck (N-VA): Selon un accord qui remonte à un passé lointain, les terrains de Schaarbeek Formation seront transférés à la Région bruxelloise. Ils appartiennent encore aujourd'hui à la SNCB, une situation que souhaite maintenir le CEO de Lineas, anciennement SNCB Logistics, pour pouvoir les utiliser dans le cadre d'un développement du transport de marchandises par rail entre Bruxelles et le port d'Anvers. La transition vers un développement du transport de marchandises par rail est en effet un objectif important.

Où en est le transfert à la Région bruxelloise? Sait-on quels sont les projets de la Région concernant ce site?

18.02 Minister **François Bellot** (*Nederlands*): Infrabel moet de zone van 40 hectare vrijmaken tegen 31 december 2020 en is al gestart met het opbreken van de sporenbundels, met uitzondering van de bundels die worden gebruikt voor de rangeerbewegingen naar de voorhaven en voor het goederenverkeer.

Infrabel houdt zich aan de wettelijke verplichtingen, maar staat open voor voorstellen om het goederenverkeer ter hoogte van Schaarbeek Vorming te bestendigen. Binnen de huidige termijnen zijn aanpassingen nog mogelijk als hierover een akkoord kan worden gesloten.

Het incident is gesloten.

19 Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de (her)opening van spoorlijn 52" (nr. 24911)

19.01 Inez De Coninck (N-VA): Er is hoop voor de heropening van spoorlijn 52. Op dit moment is er al een aanbod tussen Antwerpen en Puurs en de verdere heropening richting Dendermonde wordt bestudeerd. Wanneer mogen we de resultaten van die studie verwachten?

19.02 Minister **François Bellot** (*Nederlands*): De studie wordt in de komende maanden gefaseerd opgestart. De eerste tussentijdse resultaten worden eind 2019 verwacht. De studie zal uitwijzen welke stappen, zoals de vernieuwing van bepaalde infrastructuur, precies nodig zijn voor een heringebruikneming.

Het incident is gesloten.

20 Vraag van de heer Olivier Maingain aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het aanbod van B-Dagtrips in de provincie Luxemburg" (nr. 24817)

20.01 Olivier Maingain (DéFI): Met de B-Dagtrips van de NMBS wordt een treinreis gecombineerd met een toegangsticket voor een park of museum en soms ook met een ticket voor metro, tram of bus.

Drie jaar geleden heb ik minister Galant vragen gesteld over het feit dat de provincie Luxemburg niet voldoende vertegenwoordigd was in het aanbod

18.02 **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): Infrabel doit libérer la zone de 40 hectares pour le 31 décembre 2020 et a déjà entamé la démolition des faisceaux de voies, à l'exception de ceux qui sont utilisés pour les mouvements de triage vers l'avant-port et pour le trafic de marchandises.

Infrabel respecte les obligations légales mais est ouvert à des propositions en vue de pérenniser le trafic de marchandises à hauteur de Schaarbeek Formation. Si un accord peut être conclu dans ce cadre, Il est encore possible de réaliser des adaptations dans les délais actuels.

L'incident est clos.

19 Question de Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'ouverture (la réouverture) de la ligne ferroviaire 52" (n° 24911)

19.01 Inez De Coninck (N-VA): Tout espoir n'est pas perdu pour la réouverture de la ligne 52. À l'heure actuelle, une ligne relie déjà Anvers à Puurs et une étude est actuellement menée concernant la réouverture de la ligne en direction de Termonde. Quand pouvons espérer obtenir les résultats de cette étude?

19.02 **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): L'étude sera lancée par phases au cours des prochains mois. Les premiers résultats intermédiaires sont attendus pour fin 2019. L'étude déterminera avec précision quelles démarches sont nécessaires à la remise en service de la ligne, comme par exemple le renouvellement de certaines infrastructures.

L'incident est clos.

20 Question de M. Olivier Maingain au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'offre de B-Excursions en province de Luxembourg" (n° 24817)

20.01 Olivier Maingain (DéFI): La formule B-Excursions de la SNCB combine un voyage en train et un ticket d'entrée à un parc ou un musée, ainsi que parfois un billet complémentaire de métro, tram ou bus.

Il y a trois ans, j'avais interrogé la ministre Galant sur l'insuffisante prise en compte de la province de Luxembourg dans ces B-Excursions. L'année

van de B-Dagtrips. Vorig jaar werd de enige dagtrip naar Luxemburg, die van Vielsalm, zelfs afgeschaft!

Het ontbreekt de provincie Luxemburg evenwel niet aan toeristische trekpleisters.

In april 2017 ben ik met het openbaar vervoer naar Bouillon gereisd, en sindsdien pleit ik ervoor dat Brusselse scholen excursies naar Bouillon organiseren, ook al bestaat er geen B-Dagtrip voor. Men kan de trein nemen tot Libramont en vervolgens zijn reis met een bus van de TEC voortzetten; de bushalte bevindt zich vlak bij de toeristische sites.

Het kasteel van Bouillon is een al bijna even populaire toeristische attractie in Luxemburg als trekpleister nummer één, het *Bastogne War Museum*.

Steunt u de kandidatuur van Bouillon om opgenomen te worden als nieuwe B-Dagtrip? Zult u bij de NMBS aandringen om haar criteria aan te passen aan het landelijke karakter van de provincie Luxemburg?

20.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): B-Dagtrips combineren een treinreis heen en terug, de toegang tot een attractie en eventueel aanvullend vervoer per bus, tram of metro. Er worden geen steden of regio's in het aanbod opgenomen, enkel specifieke en betalende attracties of evenementen.

De criteria van de NMBS zijn een heen-en-terugreis op dezelfde dag, een positieve ervaring door een gemakkelijke bereikbaarheid per trein, de uitstraling van de attractie, hoge bezoekersaantallen, aantrekkelijke prijzen en de sterke communicatie van de organisator. De NMBS vindt een Passformule niet geschikt voor Bouillon omdat het traject per trein en bus een groot deel van de dag in beslag neemt.

Er moet aan de toezichthoudende minister gevraagd worden of de TEC met een prijsverlaging zouden instemmen.

De NMBS heeft de lokale overheden ingelicht over haar standpunt en over een mogelijke toekomstige formule voor meerdere dagen, waarin andere bestemmingen worden opgenomen.

20.03 **Olivier Maingain** (DéFI): Voor één dag is dat mogelijk, ook al gaat het over lange trajecten. De NMBS moet vertrouwen hebben in de toeristen, zeker omdat het een aantrekkelijke bestemming is.

passée, l'unique excursion proposée à Vielsalm avait même disparu!

La province de Luxembourg ne manque pourtant pas d'attrait touristique.

En avril 2017, je me suis rendu à Bouillon en transports en commun et je plaide depuis lors pour que les écoles bruxelloises y organisent leurs excursions, malgré l'absence de formule B-Excursion. L'accessibilité est assurée en train jusque Libramont, puis en bus TEC; l'arrêt de ce bus est tout proche des sites touristiques.

Le château fort de Bouillon se dispute avec le *Bastogne War Museum* la première place du podium des attractions luxembourgeoises les plus prisées.

Êtes-vous prêt à soutenir la candidature de Bouillon comme nouvelle destination B-Excursion? Encouragerez-vous la SNCB à adapter ses critères à la réalité rurale de la province de Luxembourg?

20.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): La B-Excursion combine un voyage aller-retour en train, l'entrée à une attraction et éventuellement les trajets complémentaires en bus, tram ou métro. Cela ne concerne jamais une ville ou une région mais une attraction ou un événement spécifique et payant.

Les critères de la SNCB sont un aller-retour le même jour, une expérience positive par l'accès aisé en train, le rayonnement de l'attraction, le nombre important de visiteurs, l'attractivité du prix et une communication forte de l'organisateur. Elle ne juge pas appropriée une formule Pass pour Bouillon, vu la durée du trajet en train et bus qui monopolise une grande partie de la journée.

Il faudrait demander au ministre de tutelle si les TEC accepteraient de réduire leurs tarifs.

La SNCB a informé les autorités locales de sa position, et d'une possible future formule s'étendant sur plusieurs jours, incluant d'autres destinations.

20.03 **Olivier Maingain** (DéFI): Sur une journée, c'est possible même si les trajets sont longs. La SNCB devrait faire confiance aux touristes, d'autant que la destination est attractive.

Ik mag hopen dat er door de meerderheidswisseling in Wallonië eindelijk een vruchtbare dialoog mogelijk is met de TEC om een gecombineerd aanbod te realiseren.

Het incident is gesloten.

21 Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de mogelijke aanwezigheid van asbest in de verf op goederenwagons" (nr. 24969)

21.01 Emir Kir (PS): De NMBS werd ervan verwittigd dat de verf op de goederenwagons die ze voor derden onderhoudt asbest zou kunnen bevatten. In sommige stalen bleek er namelijk asbest te zitten.

Wat is de stand van zaken? Hoe zal er gevolg worden gegeven aan die informatie? Werden er specifieke beschermingsmaatregelen genomen voor het personeel? Hoe zal de follow-up in de toekomst worden verzekerd?

21.02 Minister François Bellot (Frans): De NMBS deelt mee dat er asbest werd gevonden in de verf op de goederenwagons. De NMBS heeft stalen laten afnemen van alle typen van vrachtwagons die vóór 2000 gebouwd werden en onderhouden worden in de werkplaatsen van Gentbrugge, Antwerpen en Monceau.

De werknemers in deze werkplaatsen werden onmiddellijk ingelicht. Alle nodige maatregelen werden genomen om het personeel te beschermen.

Op basis van de analyseresultaten heeft de NMBS beslist de werkplaatsen van Gentbrugge en Antwerpen te laten reinigen. Die reiniging zal nog tot 20 april duren. Het betreffende personeel krijgt intussen een andere taak. In de verfstenen van de werkplaats van Monceau zijn geen asbestsporen gevonden.

Het incident is gesloten.

22 Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de daling van het aantal motorongevallen tijdens het jongste decennium" (nr. 24973)

22.01 Emir Kir (PS): Uit een recente analyse van Vias institute blijkt dat het aantal motorongevallen

J'ose croire que le changement de majorité en Wallonie permettra enfin un dialogue fructueux avec les TEC pour concrétiser une offre combinée.

L'incident est clos.

21 Question de M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la présence potentielle de l'amiante dans la peinture de plusieurs wagons de marchandises" (n° 24969)

21.01 Emir Kir (PS): La SNCB a été avertie de la possible présence d'amiante dans la peinture de wagons de marchandises qu'elle entretient pour des tiers. Certains des échantillons prélevés contenaient bien de l'amiante.

Quelle est la situation actuelle? Quelles suites sont prévues? Des mesures spécifiques de protection ont-elles été prises pour le personnel? Comment assurera-t-on le suivi à l'avenir?

21.02 François Bellot, ministre (en français): La SNCB m'indique que de l'amiante a été détectée dans la peinture recouvrant des wagons de marchandises. La SNCB a fait prélever des échantillons sur tous les types de wagons de marchandises construits avant 2000 et entretenus dans ses ateliers de Gentbrugge, Anvers et Monceau.

Les travailleurs de ces ateliers ont été immédiatement informés. Toutes les mesures ont été prises pour protéger le personnel.

Au vu des résultats des analyses (rien n'a été décelé pour l'atelier de Monceau), la SNCB a décidé de faire nettoyer les ateliers de Gentbrugge et d'Anvers. Ce sera terminé le 20 avril. Les collaborateurs ont, durant cette période, été affectés à d'autres tâches.

L'incident est clos.

22 Question de M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la baisse du nombre d'accidents de moto de ces 10 dernières années" (n° 24973)

22.01 Emir Kir (PS): Une récente analyse de Vias montre une baisse de 24 % du nombre d'accidents

de voorbije tien jaar met 24% is gedaald, terwijl het aantal motoren in het verkeer met 28% is gestegen. Enkel in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is er een stijging van het aantal ongevallen. In Wallonië vallen er het meeste dodelijke slachtoffers.

Welke analyse maakt u van die resultaten? Hoe kan de situatie worden verbeterd?

22.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): De verbetering van de verkeersveiligheid voor motorrijders is het gevolg van een reeks maatregelen die de jongste tien jaar werden genomen, met name de preventiecampagnes, de aanpassing van de infrastructuur, de toegenomen controles, de wijziging van het verkeersreglement en de regels inzake de rijopleiding en het rijbewijs.

Een motorrijder die op een in rijstroken verdeelde rijbaan rijdt, mag nu de hele breedte van de rijstrook gebruiken en hoeft niet meer zo dicht mogelijk bij de rechterrاند van de rijbaan te blijven.

Motorrijders mogen onder bepaalde omstandigheden ook tussen twee rijvakken of twee files rijden tegen een hogere snelheid dan de stilstaande of traag rijdende voertuigen. Tot slot voorzien de regels in een verplicht geschikt beveiligingssysteem voor kinderen die op motorfietsen worden vervoerd. Het is verboden om kinderen onder drie jaar te vervoeren op een bromfiets of een motorfiets.

De lopende herziening van de verkeersregels kan tot bepaalde aanpassingen leiden. Dit dossier is voor advies voorgelegd aan de Gewesten die bevoegd zijn voor infrastructuur, preventie en rijopleiding. Zij kunnen u meer inlichtingen verstrekken over de overwogen oplossingen.

Het incident is gesloten.

23 Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het eCallsysteem" (nr. 24974)

23.01 Emir Kir (PS): Alle nieuwe automodellen die in Europa worden verkocht, moeten uitgerust zijn met het eCallsysteem. Dat systeem legt automatisch contact met het noodnummer 112 als de airbag wordt geactiveerd (waarbij dan ook bepaalde gegevens worden doorgestuurd naar de operator), maar dat kan ook manueel, wanneer de gebruiker op een knop drukt.

Bestaat het risico niet dat de hulpdiensten overspoeld worden met ontijdige oproepen? Welke

de moto ces dix dernières années, alors que le nombre de motos en circulation a augmenté de 28 %. Seule la Région bruxelloise connaît une augmentation du nombre d'accidents. La Wallonie connaît le nombre d'accidents mortels le plus élevé.

Comment analysez-vous ces résultats? Comment améliorer la situation?

22.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): L'amélioration de la sécurité routière des motards résulte d'un ensemble de mesures adoptées durant ces dix dernières années, notamment les campagnes de prévention, l'adaptation des infrastructures, l'augmentation des contrôles, l'adaptation du Code de la route et des règles de formation à la conduite et du permis de conduire.

Désormais, le motocycliste circulant sur une chaussée divisée en bandes peut se tenir sur toute la largeur de la bande et non plus le plus près possible du bord droit.

Sous certaines conditions, les motocyclistes peuvent aussi circuler entre deux bandes de circulation ou deux files à une vitesse supérieure aux véhicules immobilisés ou circulant lentement. Enfin, des règles imposent que les enfants soient transportés en moto avec un dispositif de retenue adapté. Le transport d'enfants de moins de trois ans sur un cyclomoteur ou une moto a été interdit.

Certaines adaptations pourront intégrer la révision en cours du Code de la route. Ce dossier est actuellement soumis pour avis aux Régions compétentes pour les infrastructures, la prévention et la formation à la conduite. Je vous renvoie vers elles pour connaître les solutions envisagées.

L'incident est clos.

23 Question de M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le système eCall" (n° 24974)

23.01 Emir Kir (PS): Tous les nouveaux modèles de voitures vendus en Europe doivent être équipés du système eCall, qui contacte le numéro d'urgence 112 soit automatiquement au déclenchement des airbags (et certaines données sont alors envoyées à l'opérateur), soit manuellement si l'utilisateur appuie sur un bouton.

Ne risque-t-on pas de voir les services de secours débordés d'appels lancés intempestivement?

alternatieven overweegt u? Welke oplossingen zijn er in geval van een slecht netwerkbereik? Welke economische gevolgen heeft het systeem voor de consument? Hoe zit het met de bescherming van de privacy?

Quelles alternatives avez-vous prévues? Quelles sont les solutions en cas de mauvaise couverture réseau? Quelles sont les conséquences économiques du système pour les consommateurs? Qu'en est-il de la protection de la vie privée?

23.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): De invoering van het eCallsysteem in België werd geregeld door de departementen Binnenlandse Zaken en Volksgezondheid, die bevoegd zijn voor de noodcentrales. Deze departementen en de Europese Raad hebben ongetwijfeld het risico op een verhoogd aantal oproepen ingeschat. Ik stel voor dat u de bevoegde ministers daarover vragen stelt.

23.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): L'installation du système eCall en Belgique a été effectuée par les départements de l'Intérieur et de la Santé publique, dont dépendent les Centres de secours. Ces départements et le Conseil européen ont certainement mesuré le risque d'augmentation du nombre d'appels. Je vous invite à interroger les ministres concernés.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

24 **Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de storing bij Eurocontrol" (nr. 25008)**

24 **Question de M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la défaillance chez Eurocontrol" (n° 25008)**

24.01 **Emir Kir** (PS): In de pers staat te lezen dat er een storing is opgetreden in het Enhanced Tactical Flow Management System (het vluchtmanagementsysteem) van Eurocontrol. De noodprocedures werden opgestart en er werd een beperking van 10% opgelegd aan het Europese luchtverkeer. De storing zou gevolgen hebben gehad voor de controle van het aantal vliegtuigen die zich gelijktijdig in eenzelfde sector bevinden.

24.01 **Emir Kir** (PS): La presse a évoqué une défaillance du système amélioré de gestion tactique des flux d'Eurocontrol. Les procédures d'urgence en place ont réduit la capacité du réseau aérien européen de 10 %. La panne concernerait le contrôle du nombre de vols se trouvant dans les airs en même temps dans un même secteur.

Kunt u nadere informatie verstrekken over de duur van de storing, over de gevolgen ervan voor het luchtverkeer, het personeel en de gebruikers en over het kostenplaatje, alsook over de maatregelen die werden genomen om herhaling te voorkomen?

Pouvez-vous nous fournir des détails sur la durée de la défaillance, ses conséquences sur le trafic, le personnel et les usagers, son coût financier et les mesures prises pour que cela n'arrive plus?

24.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): Eurocontrol heeft bevestigd dat het systeem op 3 april rond 12.30 uur getroffen werd door een technisch defect dat gevolgen had voor het volledige Europese luchtruim.

24.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): Eurocontrol a confirmé une défaillance technique du système, le 3 avril 2016 vers 12 h 30, qui a perturbé tout le ciel européen.

Luchtvaartmaatschappijen moesten hun vluchtplannen opnieuw indienen omdat ze verloren gegaan waren. Eurocontrol kondigde in de namiddag aan dat de helft van de geplande 29.500 vluchten vertraging had opgelopen. Het probleem was opgelost rond 16.00 uur en het verkeer verliep opnieuw normaal rond 20.00 uur. Het is de eerste storing sinds 2001.

Des plans de vol ont été perdus, obligeant les compagnies à les réintroduire. Dans l'après-midi, Eurocontrol prévenait de retards sur la moitié des 29 500 vols prévus. Le problème a été résolu vers 16 h et le retour à la normale avéré vers 20 h. Cette panne est une première depuis 2001.

Op Brussels Airport moesten zes vertrekkende vluchten en zeven aankomende vluchten

Pour Brussels Airport, sept vols en arrivée et six vols au départ ont été annulés et environ 300 vols

geannuleerd worden en zo'n 300 vluchten liepen ongeveer 30 minuten vertraging op.

Er werden oplossingen uitgewerkt zodat geen enkele reiziger in de luchthaven moest overnachten. BIAC heeft gezorgd voor personeel, bedden en catering voor de gestrande passagiers. Belgocontrol heeft initiatieven genomen om de impact van storingen op de activiteiten te beperken. Alle stakeholders hebben actie ondernomen om de gevolgen voor de reizigers tot een minimum te beperken. Van de andere Belgische luchthavens hebben we weinig informatie ontvangen.

De oorzaak zou een foute koppeling geweest zijn tussen het testen van een nieuwe softwareversie en het systeem dat realtime wordt gebruikt. Volgens Eurocontrol, dat maatregelen heeft genomen om te zorgen dat dit niet meer voorkomt, was er geen sprake van inmenging van buitenaf.

Eurocontrol, dat 41 staten omvat, streeft naar een eengemaakt beheer van het luchtverkeer in Europa voor civiele en militaire gebruikers, met een maximale veiligheid en een minimale impact op het milieu.

Het incident is gesloten.

25 Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het gebruik van slimme vrachtwagenzeilen tegen diefstal" (nr. 24975)

25.01 Emir Kir (PS): In het kader van het Belgisch-Nederlandse PASSAnT-project worden slimme vrachtwagenzeilen getest om de lading te beschermen: elke poging tot indringing wordt door sensoren doorgegeven aan een meldkamer. Bij ons loopt het proefproject in Oostende, waar ook slimme camera's en een met een intelligent systeem uitgerust hekwerk werden geplaatst.

Wat denkt u daarvan? Hoeveel kost het proefproject en welke middelen waren er nodig voor de uitvoering ervan? Welke impact zal het project hebben op het goederenvervoer?

25.02 Minister François Bellot (Frans): Het proefproject krijgt de steun van het Europees Ontwikkelingsfonds en wordt uitgevoerd door particuliere en overheidspartners in Vlaanderen en Nederland. Vias institute, de industrie, de transportsector, de havenbedrijven, de vervoerfederaties en de politie- en douanediens ten worden erbij betrokken. Het project valt onder de bevoegdheid van de minister van Binnenlandse

ont subi des retards d'environ 30 minutes.

Des solutions ont été aménagées pour qu'aucun voyageur ne passe la nuit à l'aéroport. BIAC avait prévu du personnel, des lits et le *catering* pour les passagers bloqués. Belgoncontrol a pris des initiatives pour réduire l'impact des pannes sur les opérations. Tous les acteurs ont réagi pour minimiser les conséquences sur les voyageurs. Pour les autres aéroports belges, peu d'informations nous ont été transmises.

La cause serait un lien incorrect entre la mise à l'essai d'une nouvelle version du logiciel et le système exploité en temps réel. Selon Eurocontrol, qui a pris des mesures pour que cela ne se reproduise pas, il n'y a pas eu d'ingérence extérieure.

Eurocontrol, qui regroupe 41 États, unifie la gestion de la navigation aérienne en Europe pour les usagers civils et militaires en maximisant la sécurité et en minimisant les impacts environnementaux.

L'incident est clos.

25 Question de M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les bâches intelligentes pour protéger les camions des vols" (n° 24975)

25.01 Emir Kir (PS): Le projet belgo-néerlandais "PASSAnT" teste des bâches intelligentes destinées à protéger le chargement des camions: toute tentative d'intrusion est signalée par des capteurs à une salle de contrôle. Chez nous, le projet-pilote est mené à Ostende, où ont aussi été installées des caméras et des clôtures intelligentes.

Qu'en pensez-vous? Quels ont été les coûts et les besoins? Quelles seront les conséquences sur le transport des marchandises?

25.02 François Bellot, ministre (en français): Ce projet-pilote est soutenu par le Fonds européen pour le développement et est mené par des partenaires publics et privés de Flandre et des Pays-Bas. L'institut Vias, l'industrie, les transporteurs, les entreprises portuaires, les fédérations de transport, la police et la douane sont impliqués. Le projet relève des compétences du ministre de l'Intérieur, qui a œuvré à sécuriser les

Zaken, die maatregelen heeft genomen om de parkings te beveiligen en de criminaliteit aan te pakken.

Ik ben dat soort initiatieven zeer genegen. Indien het project succesvol blijkt, zullen bepaalde bedrijven het systeem wellicht in gebruik nemen.

Het incident is gesloten.

26 Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de dood van een voetganger na een aanrijding door een zelfrijdend Ubervoertuig in de Verenigde Staten" (nr. 25009)

26.01 Emir Kir (PS): Bij een ongeval met een zelfrijdende auto van Uber op 22 maart in de Verenigde Staten werd een voetganger aangereden; ze heeft het ongeval niet overleefd. In mei 2017 zei u me dat de autonome voertuigen tegen 2020 klaar zouden zijn, maar dat er nog juridische belemmeringen zijn. Zo moet er nog worden bepaald wie bij een ongeval aansprakelijk is.

Welke regelgeving zal er hieromtrent in België worden ingevoerd? Zal de passieve bestuurder van de zelfrijdende auto deels moeten instaan voor de schade? Kan de bestuurder strafrechtelijk aansprakelijk worden gesteld?

Het Europees Parlement stelt in zijn aanbevelingen over civielrechtelijke regels inzake robotica meerdere oplossingen voor om de aansprakelijkheid in het geval van kunstmatige intelligentie te regelen, waaronder de vaststelling van een verplichte verzekeringsregeling en een compensatiefonds.

Staat u achter die voorstellen en zult u een initiatief nemen? Zo niet, waarom niet?

26.02 Minister François Bellot (*Frans*): Het ongeval deed zich voor tijdens een test met een geautomatiseerd voertuig. We moeten de resultaten van het Amerikaanse onderzoek afwachten.

In België zal voor de testvergunningen worden uitgegaan van de gedragscode die met de Gewesten werd opgesteld. Een van de voorwaarden is dat het geautomatiseerde voertuig ook als dusdanig moet verzekerd zijn. Wanneer zich tijdens de tests een ongeval voordoet, zou de verzekeraar van de organisator in eerste instantie optreden. De verzekeraar zou zich tegen de

parkings en lutter contre la criminalité.

J'applaudis de telles initiatives. Si le projet est concluant, certaines sociétés installeront probablement le système.

L'incident est clos.

26 Question de M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le décès d'une piétonne renversée par une voiture autonome Uber aux États-Unis" (n° 25009)

26.01 Emir Kir (PS): Le 22 mars, aux États-Unis, une voiture autonome d'Uber a percuté une piétonne, qui est décédée. En mai 2017, vous me disiez que les voitures autonomes pourraient être prêtes en Belgique dès 2020 mais que l'obstacle principal était juridique, la responsabilité en cas d'accident devant être déterminée.

Quelles dispositions sont-elles prévues en Belgique? Le conducteur passif de la voiture autonome supportera-t-il une partie des dommages? Pourra-t-il voir sa responsabilité pénale engagée?

Dans ses recommandations pour la création d'un droit civil des robots, le Parlement européen propose plusieurs solutions au titre de la responsabilité de l'intelligence artificielle et notamment la mise en place d'une assurance obligatoire et d'un fonds de compensation.

Y êtes-vous favorable et prendrez-vous une initiative? Si non pourquoi?

26.02 François Bellot, ministre (*en français*): L'accident s'est produit au cours du test d'un véhicule automatisé. Attendons les résultats de l'enquête américaine.

En Belgique, un code de bonnes pratiques rédigé avec les Régions servira de base à l'octroi des autorisations d'essais. Une des conditions est que le véhicule automatisé soit assuré en tant que tel. En cas d'accident lors des tests, l'assurance de l'organisateur du test interviendrait en premier lieu. Elle pourrait se retourner contre le conducteur s'il ne s'était pas comporté comme il le devait. Une

bestuurder kunnen keren indien die zich niet aan de regels heeft gehouden. Tegen de bestuurder kan altijd een strafonderzoek worden ingesteld.

Er zou een objectieve aansprakelijkheidsregeling moeten komen voor voertuigen die zich conform de programmering gedragen: in dat geval een foutaansprakelijkheidsregeling niet houdbaar.

In verband met de verzekeringsaspecten verwijs ik u naar de minister van Economie. Op Europees niveau neem ik deel aan verscheidene werkgroepen die zich buigen over de organisatie van het gebruik van die voertuigen.

Het incident is gesloten.

27 Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vrijstelling van de verplichting om de veiligheidsgordel te dragen" (nr. 25010)

27.01 Emir Kir (PS): De jongste tien jaar werden ongeveer 20.000 Belgen vrijgesteld van de verplichting om de veiligheidsgordel te dragen. Vias institute pleit voor een hervorming naar Nederlands model. In Nederland worden er 500 dossiers per jaar behandeld, waarvan de meeste verlengingen zijn.

De gezondheidssector zegt dat er aan het dragen van de veiligheidsgordel meer voordelen dan nadelen verbonden zijn. Meer dan 60% van de dodelijke verkeersslachtoffers op onze autowegen droeg geen gordel op het moment van het ongeval. Verkeersdeskundigen en practitioners bevestigen dat er geen medische redenen zijn die een vrijstelling rechtvaardigen.

Moet de vrijstellingsprocedure worden herzien? Neemt het aantal ongevallen met personen die geen veiligheidsgordel dragen sinds 2014 toe? Hoe komt dat? Hoeveel processen-verbaal worden er opgesteld voor het niet-dragen van de veiligheidsgordel?

27.02 Minister François Bellot (Frans): De veiligheidsgordel is een van de goedkoopste en efficiëntste middelen om te voorkomen dat er bij de passagiers van een voertuig dodelijke slachtoffers vallen. Afwijkingen op de gordelplicht moeten dus uitzonderlijk blijven. De werkgroep die de wegcode tegen het licht houdt, heeft de regels in die zin herzien. Zijn voorstellen worden voor advies aan de Gewesten voorgelegd, waarmee ook al ruim

enquête pénale pourrait toujours être menée concernant le conducteur.

Il faudrait arriver à un système de responsabilité objective pour des véhicules qui se comportent conformément à leur programmation: le système de responsabilité en cas de faute n'est alors pas tenable.

Concernant les questions d'assurance, je vous renvoie au ministre de l'Économie. Au niveau européen, je participe à plusieurs groupes de travail qui tentent d'organiser l'usage de ces véhicules.

L'incident est clos.

27 Question de M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'exemption du port de la ceinture" (n° 25010)

27.01 Emir Kir (PS): Quelque 20 000 Belges ont été exemptés du port de la ceinture ces dix dernières années. Vias préconise une réforme inspirée des Pays-Bas où on traite 500 cas par an, dont la plupart sont des renouvellements.

Pour le secteur de la santé, le port de la ceinture génère plus d'avantages que d'inconvénients; plus de 60 % des tués sur autoroute ne portaient pas leur ceinture lors de l'accident. Les experts de la circulation et le personnel médical confirment l'absence de raisons médicales justifiant une exemption.

Faut-il revoir la procédure d'obtention? Les accidents avec des personnes ne portant pas leur ceinture augmentent-ils depuis 2014? Quels facteurs expliquent cette évolution? Combien de procès-verbaux sont-ils dressés pour non-port de la ceinture de sécurité?

27.02 François Bellot, ministre (en français): La ceinture de sécurité est un des moyens les plus économiques et les plus efficaces pour réduire le nombre de morts parmi les occupants d'un véhicule. Une dérogation à son port doit rester exceptionnelle. Le groupe de travail code de la route a revu les dispositions en ce sens. Ses propositions sont soumises pour avis aux Régions avec lesquelles une large concertation a déjà eu

voorafgaand overleg werd georganiseerd.

lieu.

Ik beschik niet over cijfers betreffende het aantal ongevallen met personen die de gordel niet droegen. De cijfers per Gewest met betrekking tot het aantal vaststellingen waarvoor een pv werd opgemaakt, zijn opgenomen in de tabel die ik u bezorg.

Je n'ai pas des chiffres du nombre d'accidents impliquant des personnes ne portant pas la ceinture. Les chiffres relatifs au nombre de constats ayant donné lieu à des procès-verbaux, par Région, sont dans le tableau que je vous remets.

27.03 Emir Kir (PS): Binnen welke termijn zal de wegcode worden aangepast?

27.03 Emir Kir (PS): Dans quel délai les adaptations du code de la route seront-elles faites?

27.04 Minister François Bellot (Frans): Dat vraagt enkele maanden tijden. De werkgroep heeft zijn werkzaamheden afgerond. Het resultaat moest nog in een koninklijk besluit worden gegoten, dat aan de Gewesten werd voorgelegd en vervolgens aan de Raad van State zal worden voorgelegd.

27.04 François Bellot, ministre (en français): Il faut quelques mois. Le groupe de travail a terminé son travail. Il fallait le formaliser sous forme d'un arrêté royal soumis aux Régions et à soumettre ensuite au Conseil d'État.

Het incident is gesloten

L'incident est clos.

De **voorzitter:** Vraag nr. 25015 van de heer Terwingen wordt uitgesteld.

Le **président:** La question n° 25015 de M. Terwingen est reportée.

28 Vraag van de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de overweg ter hoogte van Touquet in Blandain" (nr. 24944)

28 Question de M. Paul-Olivier Delannois au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le passage à niveau du Touquet à Blandain" (n° 24944)

28.01 Paul-Olivier Delannois (PS): Er zouden zich technische problemen voordoen met de overweg in de rue du Touquet in Blandain. Op 8 maart omstreeks 22 uur zou er een noodremming zijn uitgevoerd omdat de overweg niet correct functioneerde. Naar verluidt laat de overleg het regelmatig afwegen of blijven de slagbomen gedurende een uur dicht, waardoor mensen uiteindelijk toch maar oversteken.

28.01 Paul-Olivier Delannois (PS): Le passage à niveau du Touquet, à Blandain, connaîtrait des difficultés techniques. Le 8 mars, vers 22 h, un train y aurait effectué un freinage d'urgence car il n'a pas correctement fonctionné. Il semble que le passage à niveau tombe régulièrement en panne ou reste fermé durant une heure, incitant certains à le traverser.

Heeft Infrabel het incident van 8 maart onderzocht? Is er sprake van disfuncties op die overweg? Zullen er maatregelen worden genomen?

Infrabel a-t-elle mené une enquête sur l'incident du 8 mars? Ce passage à niveau connaît-il des dysfonctionnements? Des mesures vont-elles être prises?

28.02 Minister François Bellot (Frans): Het onderzoek heeft uitgewezen dat er op die datum geen enkele noodremming werd uitgevoerd. In Blandain is op die dag omstreeks 21 uur een goederentrein voorbijgereden. Nadien werden de beide sporen buiten dienst gesteld en er werd omstreeks 22 uur geen enkele trein geregistreerd.

28.02 François Bellot, ministre (en français): Après enquête, aucun train n'a signalé de freinage d'urgence à cette date. Un train de marchandises est passé à Blandain vers 21 h 00. Après cela, les deux voies ont été mises hors service et aucun train n'a été enregistré vers 22 h 00.

Het is maar zelden gebeurd dat de overweg gedurende langere tijd gesloten bleef en de jongste tijd is dat niet meer het geval geweest. Er deden zich wel problemen voor met het vrijgeven van het spoor als gevolg van een slecht contact spoor/lucht.

Les dérangements pour fermeture prolongée n'ont que rarement été enregistrés, et aucun dernièrement. Il y a eu certains problèmes de libération suite à des défauts des contacts rail/air. Un remplacement par des contacts

Vorig jaar werden er magnetische contacten geïnstalleerd.

magnétiques a été opéré l'an dernier.

Wie doorrijdt wanneer de overweg gesloten is, begaat een zware verkeersovertreding. Infrabel zet zijn sensibiliseringscampagnes in dat verband voort.

Passer outre la fermeture d'un passage à niveau est une infraction majeure au Code de la route. Infrabel poursuit ses campagnes de sensibilisation à ce sujet.

28.03 Paul-Olivier Delannois (PS): U bent de spreekbuis van Infrabel, ik die van de omwonenden.

28.03 Paul-Olivier Delannois (PS): Vous relayez les informations d'Infrabel. Je relaie celles des riverains.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

29 Vraag van de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de strijd tegen afval op de treinsporen" (nr. 24945)

29 Question de M. Paul-Olivier Delannois au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la lutte contre le dépôt de déchets sur les voies" (n° 24945)

29.01 Paul-Olivier Delannois (PS): De sporen in het station Doornik zijn maar al te vaak bezaaid met afval. De schoonmaak van de sporen werd enkele jaren geleden overgeheveld van Infrabel naar de NMBS. Het NMBS-personeel kan de sporen echter nog steeds niet schoonmaken zonder dat Infrabel erbij betrokken wordt, omdat het niet over de veiligheidsfunctie beschikt. De oorzaak hiervan is een koninklijk besluit dat op zich laat wachten!

29.01 Paul-Olivier Delannois (PS): Les voies de chemins de fer à la gare de Tournai sont trop souvent recouvertes de déchets. Le nettoyage des voies a été transféré depuis quelques années d'Infrabel à la SNCB. Pourtant, le personnel de la SNCB ne peut toujours pas nettoyer les voies sans la présence d'Infrabel car il ne dispose pas de la fonction de sécurité. En cause, un arrêté royal qui se fait attendre!

In februari 2017 zei u dat er een eerste versie van het ontwerp was opgesteld, maar dat de NMBS en Infrabel om wijzigingen verzocht hadden.

En février 2017, vous aviez dit qu'une première version du projet avait été rédigée mais que la SNCB et Infrabel avaient fait des demandes de modifications.

Hoe staat het met dat koninklijk besluit? Zal uw wetsontwerp inzake administratieve boetes voor overtreders van de reglementering van de NMBS en Infrabel kunnen tegengaan dat reizigers afval op de sporen gooien?

Où en est-on? Votre projet de loi relatif aux amendes administratives pour ceux qui contreviennent à la réglementation de la SNCB et d'Infrabel permettra-t-il de lutter contre le dépôt de déchets sur les voies?

29.02 Minister François Bellot (Frans): In februari 2017 werd Infrabel en de NMBS een ontwerp van koninklijk besluit om advies voorgelegd dat ertoe strekt het personeel van de NMBS een veiligheidsfunctie toe te kennen, maar beide entiteiten hebben die tekst verworpen. Er werd dan een tweede ontwerp uitgewerkt. De besprekingen liepen voort, maar in december 2017 was er nog altijd geen akkoord. Men is dan maar afgestapt van de opstelling van een nieuw voorstel, en mijn administratie heeft enkele nieuwe voorstellen gedaan.

29.02 François Bellot, ministre (en français): En février 2017, une proposition d'arrêté royal visant à attribuer une fonction de sécurité aux membres de la SNCB avait été soumise pour avis à Infrabel et à la SNCB mais ces dernières ont marqué leur opposition au projet. La réalisation d'un second projet a été entamée. Les discussions ont continué mais en décembre 2017, il n'y avait toujours pas d'accord. La rédaction d'une nouvelle proposition a dès lors été abandonnée et de nouvelles propositions ont été faites par mon administration.

Momenteel wordt er een wetsontwerp voorbereid tot wijziging van de wet van 21 maart 1991 teneinde de NMBS te belasten met het schoonmaken van de sporen – met uitzondering van de

Un projet de loi est actuellement en préparation visant à modifier la loi du 21 mars 1991 afin de confier à la SNCB la tâche du nettoyage des voies, à l'exclusion des mauvaises herbes dans les gares

onkruidverwijdering aan de stations en onbemande stopplaatsen – waarbij deze taken worden toegevoegd aan de in artikel 156 bedoelde opdrachten van openbare dienst.

et les points d'arrêt non gardés, en l'intégrant dans ses missions de service public prévues à l'article 156.

Het weggooien van afval op de sporen werd opgenomen in het wetsontwerp betreffende de administratieve boetes en kan nu al gesanctioneerd worden op basis van het koninklijk besluit van 20 december 2007 houdende reglement van de politie op de spoorwegen.

Le projet de loi relatif aux amendes administratives inclut le fait de jeter des déchets sur les voies. Il est possible de sanctionner de tels comportements sur la base de l'arrêté royal du 20 décembre 2007 portant règlement de la police des chemins de fer.

29.03 Paul-Olivier Delannois (PS): Dat Infrabel en de NMBS elkaar de zwartepiet blijven toespelen is een kwalijke zaak. De gemeenten zijn vragende partij voor schone stations. Ik hoop dat u de nodige maatregelen zult nemen om de situatie te verbeteren.

29.03 Paul-Olivier Delannois (PS): Ce jeu de ping-pong entre Infrabel et la SNCB est dommageable. Les communes ne demandent qu'à avoir des gares propres. J'espère que vous ferez en sorte que cela fonctionne mieux.

Het incident is gesloten

L'incident est clos.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.03 uur.

La réunion publique de commission est levée à 17 h 03.