



BELGISCHE KAMER VAN  
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS  
DE BELGIQUE

**INTEGRAAL VERSLAG**  
MET  
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG  
VAN DE TOESPRAKEN

**COMPTE RENDU INTEGRAL**  
AVEC  
COMPTE RENDU ANALYTIQUE TRADUIT  
DES INTERVENTIONS

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET  
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

**Woensdag**

**02-12-2015**

**Namiddag**

**Mercredi**

**02-12-2015**

**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!                      |
| PP          | Parti Populaire                                                         |

| Afkortingen bij de nummering van de publicaties : |                                                                                                                                            | Abréviations dans la numérotation des publications : |                                                                                                                                                                 |
|---------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| DOC 54 0000/000                                   | Parlementair stuk van de 54 <sup>e</sup> zittingsperiode + basisnummer en volgnummer                                                       | DOC 54 0000/000                                      | Document parlementaire de la 54 <sup>e</sup> législature, suivi du n° de base et du n° consécutif                                                               |
| QRVA                                              | Schriftelijke Vragen en Antwoorden                                                                                                         | QRVA                                                 | Questions et Réponses écrites                                                                                                                                   |
| CRIV                                              | Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)                                                                                  | CRIV                                                 | Version provisoire du Compte Rendu Intégral (couverture verte)                                                                                                  |
| CRABV                                             | Beknopt Verslag (witte kaft)                                                                                                               | CRABV                                                | Compte Rendu Analytique (couverture blanche)                                                                                                                    |
| 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) |
|                                                   | (witte kaft)                                                                                                                               |                                                      | (couverture blanche)                                                                                                                                            |
| PLEN                                              | Plenum                                                                                                                                     | PLEN                                                 | Séance plénière                                                                                                                                                 |
| COM                                               | Commissievergadering                                                                                                                       | COM                                                  | Réunion de commission                                                                                                                                           |
| MOT                                               | Moties tot besluit van interpellaties (op beige gekleurd 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 Caroline Cassart-Mailleux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de maatregelen in het masterplan antiagressie" (nr. 6620) 1
- Sprekers:* **Caroline Cassart-Mailleux, Jacqueline Galant**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- Vraag van mevrouw Caroline Cassart-Mailleux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "identiteitsfraude bij de controle van het vervoerbewijs door de treinbegeleiders" (nr. 6621) 3
- Sprekers:* **Caroline Cassart-Mailleux, Jacqueline Galant**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- Vraag van mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de praktijk van de medische en psychologische onderzoeken bij verval van het recht tot sturen" (nr. 6627) 5
- Sprekers:* **Sabien Lahaye-Battheu, Jacqueline Galant**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- Samengevoegde vragen van 7
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "elektrische fietsen" (nr. 6696) 7
  - mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "elektrische fietsen" (nr. 7137) 7
  - de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "elektrische fietsen" (nr. 7496) 7
- Sprekers:* **Jef Van den Bergh, Sabien Lahaye-Battheu, Jacqueline Galant**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- Vraag van mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het bewijs van vakbekwaamheid" (nr. 6711) 9
- Sprekers:* **Sabien Lahaye-Battheu, Jacqueline Galant**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

## SOMMAIRE

- Question de Mme Caroline Cassart-Mailleux à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les mesures du masterplan anti-agression" (n° 6620) 1
- Orateurs:* **Caroline Cassart-Mailleux, Jacqueline Galant**, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
- Question de Mme Caroline Cassart-Mailleux à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'usurpation d'identité lors d'un contrôle de titre de transport à la SNCB" (n° 6621) 3
- Orateurs:* **Caroline Cassart-Mailleux, Jacqueline Galant**, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
- Question de Mme Sabien Lahaye-Battheu à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la pratique des examens médicaux et psychologiques en cas de déchéance du droit de conduire" (n° 6627) 5
- Orateurs:* **Sabien Lahaye-Battheu, Jacqueline Galant**, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
- Questions jointes de 7
- M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les vélos électriques" (n° 6696) 7
  - Mme Sabien Lahaye-Battheu à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les vélos électriques" (n° 7137) 7
  - M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les vélos électriques" (n° 7496) 7
- Orateurs:* **Jef Van den Bergh, Sabien Lahaye-Battheu, Jacqueline Galant**, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
- Question de Mme Sabien Lahaye-Battheu à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le certificat d'aptitude professionnelle" (n° 6711) 10
- Orateurs:* **Sabien Lahaye-Battheu, Jacqueline Galant**, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |    |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Samengevoegde vragen van                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | 11 | Questions jointes de                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | 11 |
| - mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het toegankelijkheidsrapport van de spoorwegen" (nr. 6761)                                                                                                                                       | 11 | - Mme Sabien Lahaye-Battheu à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le rapport relatif à l'accessibilité des chemins de fer" (n° 6761)                                                                                                                                | 11 |
| - mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de maatregelen om het treinvervoer voor reizigers met een beperkte mobiliteit te verbeteren in het algemeen en het verminderen van de aanvraagtermijn voor bijstand in het bijzonder" (nr. 6762) | 11 | - Mme Sabien Lahaye-Battheu à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les mesures destinées à améliorer le transport ferroviaire pour les voyageurs à mobilité réduite en général et la réduction du délai de réservation pour une assistance en particulier" (n° 6762) | 11 |
| <i>Sprekers:</i> <b>Sabien Lahaye-Battheu, Jacqueline Galant</b> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen                                                                                                                                                                             |    | <i>Orateurs:</i> <b>Sabien Lahaye-Battheu, Jacqueline Galant</b> , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges                                                                                                                                                                       |    |
| Samengevoegde vragen van                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | 14 | Questions jointes de                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | 13 |
| - mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het einde van het stakingsrecht bij Infrabel" (nr. 6763)                                                                                                                                           | 14 | - Mme Gwenaëlle Grovonius à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la fin du droit de grève à Infrabel" (n° 6763)                                                                                                                                                      | 13 |
| - mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de seinhuis- en spoorblokkades door de CGSP Cheminots" (nr. 6826)                                                                                                                                      | 14 | - Mme Inez De Coninck à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le blocage d'une cabine de signalisation et de voies par la CGSP Cheminots" (n° 6826)                                                                                                                   | 13 |
| <i>Sprekers:</i> <b>Gwenaëlle Grovonius, Inez De Coninck, Jacqueline Galant</b> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, <b>Jef Van den Bergh</b>                                                                                                                                    |    | <i>Orateurs:</i> <b>Gwenaëlle Grovonius, Inez De Coninck, Jacqueline Galant</b> , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, <b>Jef Van den Bergh</b>                                                                                                                              |    |
| Samengevoegde vragen van                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | 16 | Questions jointes de                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | 16 |
| - de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de fietspunten" (nr. 6908)                                                                                                                                                                           | 16 | - M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les points vélo" (n° 6908)                                                                                                                                                                             | 16 |
| - mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de fietspunten" (nr. 7793)                                                                                                                                                                       | 16 | - Mme Sabien Lahaye-Battheu à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les points vélo" (n° 7793)                                                                                                                                                                        | 16 |
| <i>Sprekers:</i> <b>Jef Van den Bergh, Sabien Lahaye-Battheu, Jacqueline Galant</b> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen                                                                                                                                                          |    | <i>Orateurs:</i> <b>Jef Van den Bergh, Sabien Lahaye-Battheu, Jacqueline Galant</b> , ministre de la Mobilité, chargée 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 "een digitaal loket met flitsfoto's" (nr. 6995)                                                                                                                                                   | 20 | Question de Mme Daphné Dumery à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "un guichet numérique des photos prises par les radars routiers" (n° 6995)                                                                                                                       | 20 |
| <i>Sprekers:</i> <b>Daphné Dumery, Jacqueline Galant</b> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen                                                                                                                                                                                     |    | <i>Orateurs:</i> <b>Daphné Dumery, Jacqueline Galant</b> , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges                                                                                                                                                                               |    |
| Vraag van mevrouw Daphné Dumery aan de                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | 20 | Question de Mme Daphné Dumery à la ministre                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | 20 |

minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het duplicaat van de gepersonaliseerde nummerplaten" (nr. 6996)

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

Samengevoegde vragen van 21  
- mevrouw Karin Temmerman aan de minister van 21  
Justitie over "het optimaliseren van de kruispuntbank Mercurius" (nr. 7001)  
- mevrouw Daphné Dumery aan de minister van 21  
Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het Mercuriusproject" (nr. 7349)  
- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de 21  
minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de databank Mercurius" (nr. 7617)

**Sprekers: Karin Temmerman, Daphné Dumery, Sabien Lahaye-Battheu, Jacqueline Galant**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Vraag van mevrouw Daphné Dumery aan de 24  
minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het puntenrijbewijs" (nr. 7011)

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

Samengevoegde vragen van 26  
- mevrouw Vanessa Matz aan de minister van 26  
Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de open brief aan de burgers over de verkeersveiligheid" (nr. 7096)  
- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de 26  
minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de bevraging bij de burgers over verkeersveiligheid" (nr. 7404)

**Sprekers: Sabien Lahaye-Battheu, Jacqueline Galant**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de 27  
minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "'alle fietsers tegelijk groen'" (nr. 7114)

**Sprekers: Jef Van den Bergh, Jacqueline Galant**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le duplicata des plaques d'immatriculation personnalisées" (n° 6996)

**Orateurs: Daphné Dumery, Jacqueline Galant**, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Questions jointes de 21  
- Mme Karin Temmerman au ministre de la 21  
Justice sur "l'optimisation de la banque-carrefour Mercurius" (n° 7001)  
- Mme Daphné Dumery à la ministre de la 22  
Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le projet Mercurius" (n° 7349)  
- Mme Sabien Lahaye-Battheu à la ministre de la 22  
Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la base de données Mercurius" (n° 7617)

**Orateurs: Karin Temmerman, Daphné Dumery, Sabien Lahaye-Battheu, Jacqueline Galant**, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Question de Mme Daphné Dumery à la ministre 24  
de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le permis à points" (n° 7011)

**Orateurs: Daphné Dumery, Jacqueline Galant**, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Questions jointes de 26  
- Mme Vanessa Matz à la ministre de la Mobilité, 26  
chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la consultation publique sur la sécurité routière" (n° 7096)  
- Mme Sabien Lahaye-Battheu à la ministre de la 26  
Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'enquête sur la sécurité routière menée auprès des citoyens" (n° 7404)

**Orateurs: Sabien Lahaye-Battheu, Jacqueline Galant**, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Question de M. Jef Van den Bergh à la ministre 27  
de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le feu vert simultané pour tous les cyclistes" (n° 7114)

**Orateurs: Jef Van den Bergh, Jacqueline Galant**, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|
| Vraag van mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het Raadgevend Comité van de Treinreizigers bij de FOD Mobiliteit" (nr. 7118)<br><i>Sprekers: Sabien Lahaye-Battheu, Jacqueline Galant</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen                                                                                                                                                                                                                                               | 29             | Question de Mme Sabien Lahaye-Battheu à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le Comité consultatif pour les voyageurs ferroviaires du SPF Mobilité" (n° 7118)<br><i>Orateurs: Sabien Lahaye-Battheu, Jacqueline Galant</i> , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges                                                                                                                                                                                                          | 29             |
| Vraag van de heer Franky Demon aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de parkeerplaatsen voorbehouden voor personen met een handicap" (nr. 7158)<br><i>Sprekers: Franky Demon, Jacqueline Galant</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen                                                                                                                                                                                                                                                                    | 30             | Question de M. Franky Demon à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les emplacements réservés aux personnes handicapées" (n° 7158)<br><i>Orateurs: Franky Demon, Jacqueline Galant</i> , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges                                                                                                                                                                                                                                               | 30             |
| Samengevoegde vragen van<br>- juffrouw Yoleen Van Camp aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het uitstel van de uitrol van de gerenoveerde varkensneuzen" (nr. 7202)<br>- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de renovatie van de treinstellen van het type 800 (varkensneuzen)" (nr. 7301)<br><i>Sprekers: Yoleen Van Camp, David Geerts, Jacqueline Galant</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen | 31<br>31<br>32 | Questions jointes de<br>- Mlle Yoleen Van Camp à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le report de la mise en service de rames rénovées" (n° 7202)<br>- M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la rénovation des automotrices de type 800 (nez de cochon)" (n° 7301)<br><i>Orateurs: Yoleen Van Camp, David Geerts, Jacqueline Galant</i> , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges | 32<br>32<br>32 |
| Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de Europese OV-kaart voor mensen met een beperking" (nr. 7217)<br><i>Sprekers: Jef Van den Bergh, Jacqueline Galant</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen                                                                                                                                                                                                                                                                      | 34             | Question de M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la carte européenne de transports en commun pour les personnes handicapées" (n° 7217)<br><i>Orateurs: Jef Van den Bergh, Jacqueline Galant</i> , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges                                                                                                                                                                                                              | 34             |
| Vraag van de heer Benoit Hellings aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de aanpak van de geschillen over de vliegroule Leuven Rechtdoor" (nr. 7221)<br><i>Sprekers: Benoit Hellings, Jacqueline Galant</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen                                                                                                                                                                                                                                                             | 35             | Question de M. Benoit Hellings à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la gestion du contentieux lié à la route aérienne dite 'Leuven Rechtdoor'" (n° 7221)<br><i>Orateurs: Benoit Hellings, Jacqueline Galant</i> , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges                                                                                                                                                                                                                   | 35             |
| Vraag van mevrouw Karin Temmerman aan de minister van Energie, Leefmilieu en Duurzame Ontwikkeling over "het Belgische standpunt binnen de Europese Raad inzake het                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | 38             | Question de Mme Karin Temmerman à la ministre de l'Énergie, de l'Environnement et du Développement durable, sur "la position de la Belgique au sein du Conseil européen en ce qui                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | 38             |

second RDE package" (nr. 7244)

*Sprekers:* **Karin Temmerman, Jacqueline Galant**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

concerne le second paquet de mesures d'émissions en conditions réelles" (n° 7244)

*Orateurs:* **Karin Temmerman, Jacqueline Galant**, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de problemen rond het Kolenspoor" (nr. 7323)

*Sprekers:* **Wouter Raskin, Jacqueline Galant**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Question de M. Wouter Raskin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les problèmes liés au chemin de fer de la mine" (n° 7323)

*Orateurs:* **Wouter Raskin, Jacqueline Galant**, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de reactivering van de IJzeren Rijn als onderdeel van de aanpak van mensensmokkel in de omgeving van Calais" (nr. 7324)

*Sprekers:* **Wouter Raskin, Jacqueline Galant**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Question de M. Wouter Raskin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la réactivation du Rhin de fer dans le cadre de la lutte contre le trafic d'êtres humains dans les environs de Calais" (n° 7324)

*Orateurs:* **Wouter Raskin, Jacqueline Galant**, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de mogelijkheid van een haalbaarheidsstudie naar een gedeeltelijke ondertunneling van het spoor in Hasselt" (nr. 7326)

*Sprekers:* **Wouter Raskin, Jacqueline Galant**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Question de M. Wouter Raskin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'éventuelle réalisation d'une étude de faisabilité quant à l'aménagement souterrain et partiel des voies à Hasselt" (n° 7326)

*Orateurs:* **Wouter Raskin, Jacqueline Galant**, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de investeringscel" (nr. 7327)

*Sprekers:* **Wouter Raskin, Jacqueline Galant**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Question de M. Wouter Raskin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la cellule d'investissement" (n° 7327)

*Orateurs:* **Wouter Raskin, Jacqueline Galant**, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Vraag van de heer Frank Wilrycx aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de invoering van de e-CMR" (nr. 7348)

*Sprekers:* **Frank Wilrycx, Jacqueline Galant**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Question de M. Frank Wilrycx à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'introduction de la lettre de voiture 'CMR' électronique" (n° 7348)

*Orateurs:* **Frank Wilrycx, Jacqueline Galant**, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

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

Questions jointes de  
- M. Wouter Raskin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la

Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de afbouw van personeel en diensten van de NMBS in Hasselt" (nr. 7355)

- de heer Peter Vanvelthoven aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de spoorwegjobs in Limburg" (nr. 7553)

**Sprekers: Wouter Raskin, Peter Vanvelthoven, Jacqueline Galant**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de concentratie van seinhuizen" (nr. 7397)

**Sprekers: Wouter Raskin, Jacqueline Galant**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

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 toegankelijkheid van de M7-rijtuigen" (nr. 7430)

- mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het uniformiseren van de hoogte van de perrons" (nr. 7436)

- mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de maquette van de M7-rijtuigen" (nr. 7452)

- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toegankelijkheid van de treinstellen M7" (nr. 7678)

**Sprekers: Isabelle Poncelet, Inez De Coninck, David Geerts, Jacqueline Galant**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het kopen van treintickets voor grensoverschrijdende trajecten via de automaten" (nr. 7438)

**Sprekers: Isabelle Poncelet, Jacqueline Galant**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Vraag van de heer Paul-Olivier Delannois aan de

Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les restructurations de personnel et le démantèlement des services de la SNCB à Hasselt" (n° 7355)

- M. Peter Vanvelthoven à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'emploi dans les chemins de fer dans le Limbourg" (n° 7553)

**Orateurs: Wouter Raskin, Peter Vanvelthoven, Jacqueline Galant**, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Question de M. Wouter Raskin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la concentration des cabines de signalisation" (n° 7397)

**Orateurs: Wouter Raskin, Jacqueline Galant**, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Questions jointes de  
- M. Stefaan Van Hecke à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'accessibilité des voitures M7" (n° 7430)

- Mme Isabelle Poncelet à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'harmonisation de la hauteur des quais" (n° 7436)

- Mme Inez De Coninck à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la maquette des voitures M7" (n° 7452)

- M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'accessibilité des rames M7" (n° 7678)

**Orateurs: Isabelle Poncelet, Inez De Coninck, David Geerts, Jacqueline Galant**, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Question de Mme Isabelle Poncelet à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la délivrance des billets transfrontaliers via les automates" (n° 7438)

**Orateurs: Isabelle Poncelet, Jacqueline Galant**, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Question de M. Paul-Olivier Delannois à la

minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de assistentie voor personen met een beperkte mobiliteit in de stations" (nr. 7439)

*Sprekers:* **Paul-Olivier Delannois, Jacqueline Galant**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Vraag van de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de pendeldienst tussen Doornik en Rijsel" (nr. 7442)

*Sprekers:* **Paul-Olivier Delannois, Jacqueline Galant**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Samengevoegde vragen van  
- de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de uitspraak van Jo Cornu dat 20 procent van de treinen zonder treinbegeleider zou kunnen rijden" (nr. 7443)

- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het principe van de one man car" (nr. 7444)

*Sprekers:* **Paul-Olivier Delannois, Jacqueline Galant**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de niet-terugbetaalbare administratieve kosten van verloren voorwerpen op de trein" (nr. 7490)

*Sprekers:* **David Geerts, Jacqueline Galant**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Vraag van de heer Frank Wilrycx aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de accijnsregeling van land- en bosbouwtrekkers" (nr. 7528)

*Sprekers:* **Frank Wilrycx, Jacqueline Galant**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, **Sabien Lahaye-Battheu**

Samengevoegde vragen van  
- de heer Veli Yüksel aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de twee voorstellen voor een nieuwe locatie van

ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'aide aux personnes à mobilité réduite dans les gares" (n° 7439)

*Orateurs:* **Paul-Olivier Delannois, Jacqueline Galant**, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Question de M. Paul-Olivier Delannois à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la navette assurant la liaison entre Tournai et Lille" (n° 7442)

*Orateurs:* **Paul-Olivier Delannois, Jacqueline Galant**, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Questions jointes de  
- M. Paul-Olivier Delannois à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'annonce de Jo Cornu sur 20 pour cent des trains qui pourraient rouler sans accompagnateur" (n° 7443)

- M. Laurent Devin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le principe du one man car" (n° 7444)

*Orateurs:* **Paul-Olivier Delannois, Jacqueline Galant**, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Question de M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les coûts administratifs non remboursables pour les objets perdus dans les trains" (n° 7490)

*Orateurs:* **David Geerts, Jacqueline Galant**, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Question de M. Frank Wilrycx à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le régime d'accises des tracteurs agricoles et forestiers" (n° 7528)

*Orateurs:* **Frank Wilrycx, Jacqueline Galant**, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, **Sabien Lahaye-Battheu**

Questions jointes de  
- M. Veli Yüksel à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les deux propositions dans le cadre de la

de DIV in Gent" (nr. 7637)

- mevrouw Karin Temmerman aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de totale stilstand in het dossier met betrekking tot de verhuis van het DIV-kantoor in de Visserij in Gent" (nr. 7656)

*Sprekers:* **Karin Temmerman, Jacqueline Galant**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, **Veli Yüksel**

62

nouvelle localisation de la DIV à Gand" (n° 7637)

- Mme Karin Temmerman à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'immobilisme du dossier relatif au déménagement du guichet DIV dans le quartier 'Visserij' à Gand" (n° 7656)

62

*Orateurs:* **Karin Temmerman, Jacqueline Galant**, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, **Veli Yüksel**

Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de elektrificatie van lijn 15 Herentals-Mol-Neerpelt" (nr. 7677)

64

*Sprekers:* **David Geerts, Jacqueline Galant**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Question de M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'électrification de la ligne 15 Herentals-Mol-Neerpelt" (n° 7677)

64

*Orateurs:* **David Geerts, Jacqueline Galant**, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het ongeval in Pittem" (nr. 7765)

66

*Sprekers:* **David Geerts, Jacqueline Galant**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Question de M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'accident à Pittem" (n° 7765)

66

*Orateurs:* **David Geerts, Jacqueline Galant**, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

COMMISSIE VOOR DE  
INFRASTRUCTUUR, HET  
VERKEER EN DE  
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 2 DECEMBER 2015

Namiddag

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

du

MERCREDI 2 DECEMBRE 2015

Après-midi

Le développement des questions et interpellations commence à 14.31 heures. La réunion est présidée par Mme Karine Lalieux.

De behandeling van de vragen en interpellaties vangt aan om 14.31 uur. De vergadering wordt voorgezeten door mevrouw Karine Lalieux.

**01** Question de Mme Caroline Cassart-Mailleux à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les mesures du masterplan anti-agression" (n° 6620)

**01** Vraag van mevrouw Caroline Cassart-Mailleux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de maatregelen in het masterplan antiagressie" (nr. 6620)

**01.01** **Caroline Cassart-Mailleux** (MR): Madame la ministre, je vous avais interrogée sur les agressions dans les trains. Vous m'aviez répondu que, depuis 2006, la SNCB travaillait sur la base d'un masterplan anti-agression qui contient déjà plus de 50 mesures contribuant à lutter contre les agressions. Ces mesures se situent à différents niveaux et visent les différentes catégories de personnes au sein de la SNCB. Figurent par exemple parmi celles-ci la formation du personnel pour apprendre à gérer les situations difficiles, la simplification de la gamme des produits, l'accompagnement des trains à risque par Securail, l'installation de caméras dans certains trains.

Je n'ai pas évoqué l'ensemble des mesures. Le masterplan n'est pas un document statistique. Il est régulièrement évalué et adapté en fonction de l'évolution de la situation et des besoins. Pouvez-vous me dire où en est ce masterplan anti-agression? Quand a eu lieu la dernière évaluation de celui-ci? Est-il possible de se procurer la dernière version de ce masterplan? Les mesures prévues dans ce plan depuis 2006 ont-elles été réalisées? Les caméras ont-elles été effectivement installées dans certains trains et, si oui, avez-vous remarqué une diminution des agressions?

**01.02** **Jacqueline Galant**, ministre: Chère collègue, comme indiqué, le masterplan n'est pas un document figé. Il est mis à jour mensuellement. Trois fois par an, le groupe de pilotage se réunit afin de procéder à un état des lieux et de discuter des points posant problème. L'évolution du masterplan anti-agressions est également présentée trois fois l'an au groupe de travail paritaire anti-agression, lequel se compose de représentants de la société et du personnel.

**01.01** **Caroline Cassart-Mailleux** (MR): Sinds 2006 beschikt de NMBS over een masterplan antiagressie, dat regelmatig wordt geüpdatet. Het omvat meer dan 50 maatregelen.

Wat is de huidige stand van dat masterplan? Wanneer werd het laatst geëvalueerd? Kunnen we de laatste versie krijgen? Kregen de maatregelen die sinds 2006 in het vooruitzicht werden gesteld, ook echt vorm? Werden er in bepaalde treinen, zoals gepland, camera's geïnstalleerd en is het aantal agressiegevallen daardoor gedaald?

**01.02** **Minister Jacqueline Galant**: Het masterplan wordt maandelijks bijgewerkt. De stuurgroep vergadert driemaal per jaar om een stand van zaken op te maken. De evolutie van het masterplan wordt driemaal per jaar voorgelegd aan de paritaire

La dernière concertation s'est tenue le jeudi 1<sup>er</sup> octobre dernier. En 2012 a eu lieu un audit interne se rapportant à la politique de la SNCB en matière d'agressions, dans le cadre duquel des recommandations ont été formulées. En 2013, une enquête a été réalisée auprès du personnel, visant à sonder la satisfaction par rapport à la politique en matière d'agressions. Cette enquête sera réitérée en 2016.

Le masterplan anti-agression est un document de travail interne, traité avec les organisations reconnues au sein d'un groupe de travail paritaire. La SNCB est d'avis de ne pas le rendre public. Les mesures de ce plan sont reprises dans le fonctionnement régulier de la SNCB. Les objectifs fixés depuis 2006 sont subdivisés en cinq catégories, à savoir le pro-actif, les préparatoires, le préventif, le réactif, le répressif et le curatif.

Plus de 50 mesures différentes ont été élaborées dans ces diverses catégories. Pour ce qui concerne le proactif avec l'introduction du tarif à bord assorti d'une communication ciblée, tant à l'intention des voyageurs que du personnel. Pour les préparatoires, la préparation de la collaboration avec les autorités locales basée sur des accords de collaboration. Pour le préventif, une campagne de prévention numéro d'urgence gratuit *security operation center*. Pour le réactif et le répressif, la sensibilisation des parquets quant à la poursuite des auteurs d'agressions perpétrées à l'encontre du personnel SNCB. Pour le curatif, l'attention particulière vis-à-vis de l'accueil et du soutien des victimes d'agression.

Les trains Desiro en service depuis 2013 sont équipés de caméras de surveillance. Les images ne sont pas observées en temps réel mais uniquement enregistrées.

Depuis 2013, la SNCB constate une tendance à la baisse du niveau des communications relatives aux agressions. Cela peut toutefois dépendre d'un bon nombre de facteurs. Il est donc prématuré de conclure que la présence de caméras dans les rames Desiro se traduit par une baisse significative du nombre d'agressions.

wergroep antiagressie.

In 2012 werd na afloop van een interne doorlichting van het antiagressiebeleid van de NMBS een aantal aanbevelingen geformuleerd. In 2013 werd het personeel bevraagd en dat zal in 2016 opnieuw gebeuren.

Het masterplan is een intern werkdocument en wordt door de NMBS niet vrijgegeven.

De doelstellingen die sinds 2006 worden vooropgesteld, zijn proactief, voorbereidend, preventief, reactief, repressief en herstelgericht.

Een proactieve maatregel was de invoering van het boordtarief die vergezeld ging van een gerichte mededeling aan de reizigers en het personeel. De voorbereidende werkzaamheden hebben betrekking op de samenwerking met de lokale overheden. Op preventief vlak lanceerden we een campagne over een gratis noodnummer. Op reactief en repressief vlak hebben we de parketten gesensibiliseerd inzake de vervolging van personen die agressief zijn ten aanzien van NMBS-personeel. Op curatief vlak besteden we aandacht aan de opvang en ondersteuning van de slachtoffers.

De Desirotreinen zijn uitgerust met camera's waarvan de opnames worden bewaard.

Sinds 2013 stellen we vast dat er minder vaak melding wordt gemaakt van agressie. Het is echter voorbarig om te besluiten dat die camera's het aantal gevallen van agressie fors doen dalen.

**01.03 Caroline Cassart-Mailleux (MR):** Madame la ministre, je vous remercie pour le caractère tout à fait complet de votre réponse. Je peux comprendre que ce document est interne et ne doit pas être publié.

Je me réjouis de cette tendance à la baisse. C'est un travail de longue haleine. Les différents objectifs tels que vous nous les avez présentés

**01.03 Caroline Cassart-Mailleux (MR):** Die neerwaartse trend verheugt me. De verschillende doelstellingen die u heeft opgesomd, gaan echt de goede richting uit. Veiligheid is natuurlijk onontbeerlijk.

(le préventif, le curatif, le réactif) vont vraiment dans le bon sens afin d'améliorer la situation. Mais la sécurité est évidemment indispensable. Je pense qu'il faut continuer à travailler. Les nouvelles ne sont absolument pas mauvaises.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**02 Question de Mme Caroline Cassart-Mailleux à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'usurpation d'identité lors d'un contrôle de titre de transport à la SNCB" (n° 6621)**

**02 Vraag van mevrouw Caroline Cassart-Mailleux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "identiteitsfraude bij de controle van het vervoerbewijs door de treinbegeleiders" (nr. 6621)**

**02.01 Caroline Cassart-Mailleux (MR):** Madame la présidente, madame la ministre, payer son ticket de train me paraît être une évidence mais ce n'est visiblement pas le cas pour tout un chacun. En effet, certains montent à bord de manière gratuite et espèrent bénéficier d'un trajet en toute quiétude. Nous pourrions croire que la hantise de ces fraudeurs est de croiser un contrôleur ou un accompagnateur de train. Et bien, détrompez-vous!

Effectivement, cette situation n'est pas stressante pour eux puisqu'ils peuvent décliner une fausse identité et ainsi usurper l'identité d'un autre. En cas de contrôle dans les trains de la SNCB, le fraudeur n'est pas obligatoirement tenu de présenter un document d'identité à l'accompagnateur. Il peut décliner verbalement son identité. Cette possibilité permet aux fraudeurs peu scrupuleux de décliner une identité fictive afin d'éviter l'amende, voire d'usurper l'identité de quelqu'un d'autre s'il connaît son nom, prénom et adresse par cœur.

Nous sommes tenus, par la loi, de présenter notre carte d'identité dans certains cas. C'est le cas lors de toute réquisition de la police, dans le cadre de ses missions légales et réglementaires, ainsi qu'à l'occasion de toute demande de certificats et d'extraits par des services communaux ou par d'autres services publics, lorsque l'intéressé doit produire la preuve de son identité en cas d'intervention d'un huissier de justice. Les autres peuvent seulement demander au citoyen de montrer sa carte d'identité: elles ne peuvent nullement l'obliger à le faire et c'est bien là tout le problème. Il faudrait idéalement modifier la loi afin de permettre aux accompagnateurs des trains de pouvoir exiger la carte d'identité, au même titre que pour les agents de la STIB. De plus, les agents de sécurité de Securail possèdent cette compétence mais ne sont pas toujours à bord du train et faire appel à eux entraînerait beaucoup de retard pour le train en question.

Madame la ministre, pouvez-vous me dire combien d'usurpations d'identité ont été recensées pour l'année 2014? Ce chiffre est-il en hausse par rapport aux précédentes années? Pouvez-vous me dire si une modification de la loi à ce sujet est prévue? Avez-vous des contacts avec votre collègue de l'Intérieur à cet égard? Ne pensez-vous pas qu'il serait intéressant que les accompagnateurs de train puissent réprimer les fraudeurs en étant certains de leurs identités? Pouvez-vous me dire pourquoi les agents de la STIB disposent de cette compétence et pas ceux de la SNCB? Que se passe-t-il lorsqu'un citoyen reçoit une amende alors qu'il n'était pas à bord du

**02.01 Caroline Cassart-Mailleux (MR):** Het lijkt een evidentie dat je betaalt voor je treinticket, maar daar denkt blijkbaar niet iedereen zo over. Als zij worden gecontroleerd, kunnen fraudeurs een valse identiteit opgeven of de identiteit van iemand anders aannemen. Zij zijn immers niet verplicht een identiteitsdocument voor te leggen. De wet zou moeten worden gewijzigd: treinbegeleiders zouden de reizigers moeten kunnen verplichten de identiteitskaart te tonen. De agenten van Securail hebben die bevoegdheid wel, maar zij zijn niet altijd aanwezig in de trein.

Hoeveel gevallen van identiteitsfraude waren er in 2014? Hebt u al met de minister van Binnenlandse Zaken om de tafel gezeten over een wetswijziging in die zin? Waarom heeft het MIVB-personeel wél de voornoemde bevoegdheid en het NMBS-personeel niet?

train?

Si je vous pose cette question-là, c'est parce que j'ai été interpellée par des parents qui ont reçu une amende pour leur fils qui n'était pas dans le train car il était avec eux. On avait volontairement donné une mauvaise identité et les parents ont reçu une amende. Or, les moyens de recours ne sont pas simples. Je voulais savoir quelles sont les possibilités de recours et voir si une modification de la loi est indispensable ou non.

**02.02** **Jacqueline Galant**, ministre: En 2014, 1 644 usurpations d'identité ont été répertoriées, ce qui représente une baisse par rapport à l'année 2013 durant laquelle on en avait dénombré 2 068.

Chaque accompagnateur de train reçoit une formation pour procéder au contrôle des titres de transport et constater que les conditions de transport sont bien respectées. Si elles ne le sont pas, chaque accompagnateur est habilité à dresser un C170. Pour ce faire, chaque accompagnateur peut demander au client de s'identifier au moyen de leur carte d'identité ou de tout autre document officiel. Si le client refuse de présenter ces documents, l'accompagnateur, assermenté ou non, demande une assistance via le SOC en vue d'identifier le client concerné.

La grande différence se situe au niveau des conséquences juridiques. Le C170 dressé par un accompagnateur assermenté peut constituer la base d'un PV qui est ensuite transmis au tribunal. Ce n'est pas possible pour un C170 établi par un accompagnateur non assermenté.

Un accompagnateur assermenté dispose d'une carte de légitimation, émise par le SPF Mobilité et Transports, qui lui confère les compétences d'un agent de police judiciaire.

Le dernier arrêté royal relatif à l'assermentation du personnel concerné au sein de la SNCB date du 23 mai 2013. Un nouvel arrêté royal a été signé par le Roi et devrait être publié au *Moniteur belge* dans les prochains jours.

Tout comme les agents Securail, les quelques 200 agents chargés du contrôle de la STIB sont des agents de sécurité au sens de la loi du 10 avril 1990 réglementant la sécurité privée et particulière. Cette loi prévoit la possibilité d'exiger la présentation de documents d'identité sous peine, pour les personnes qui refusent, d'être retenues par la force jusqu'à l'arrivée des services de police. Dans pareille situation, les contrôleurs de la STIB peuvent quitter le véhicule et immobiliser le fraudeur sur les quais pendant maximum 30 minutes afin de permettre à la police d'arriver.

À la SNCB, ce sont les accompagnateurs qui constatent les irrégularités de transport. Ceux-ci ont l'obligation de rester à bord du train. Immobiliser le voyageur dans l'attente des services de police reviendrait, dans un certain nombre de cas, à devoir immobiliser tout un train, ce qui aurait d'énormes conséquences sur le trafic et donc sur la ponctualité.

Cette question sera étudiée dans le cadre de l'examen des mesures à prendre relatives au projet de "One man car". De façon générale, il

**02.02** **Minister Jacqueline Galant**: In 2014 werden er 1.644 gevallen van identiteitsfraude vastgesteld, dat is een lager aantal dan in 2013. Elke treinbegeleider volgt een opleiding inzake de controle van vervoerbewijzen. Als de vervoers-voorwaarden niet in acht worden genomen, is de treinbegeleider bevoegd om een vaststelling van onregelmatigheid (formulier C170) op te stellen. Daartoe mag hij de reiziger vragen zich te legitimeren middels een identiteitskaart of een ander officieel document. Als de reiziger dat weigert, vraagt de treinbegeleider bijstand.

Het C170-formulier kan enkel de grondslag van een aan de rechtbank overgezonden proces-verbaal vormen als het werd ingevuld door een beëdigde treinbegeleider, die op grond van zijn identificatiekaart dezelfde bevoegdheden heeft als een agent van de gerechtelijke politie. In de loop van de komende dagen zou er een nieuw koninklijk besluit moeten worden gepubliceerd.

De agenten van de MIVB zijn, net als die van Securail, veiligheidsagenten in de zin van de wet tot regeling van de private en bijzondere veiligheid. Krachtens die wet kunnen de agenten weerspannige klanten gedwongen vasthouden. In het geval van de NMBS zou dat betekenen dat de trein soms zou moeten worden stilgelegd, met alle vertragingen van dien.

Een slachtoffer van identiteitsfraude moet een klacht indienen en zijn argumenten uiteenzetten bij

appartient à cette personne de déposer plainte pour usurpation d'identité et d'éventuellement faire valoir cet argument auprès du service clientèle. En principe, il appartient à toute personne normalement prudente et diligente qui s'apercevrait d'un vol ou d'une perte de document personnel d'en faire déclaration auprès des services compétents.

de klantendienst.

**02.03 Caroline Cassart-Mailleux (MR):** Je remercie Mme la ministre pour sa réponse. Le seul bémol c'est que certains accompagnateurs ne demandent pas la carte d'identité et dressent PV sur base d'un nom qu'on leur fournit. Je comprends que techniquement parlant, il n'est pas simple de gérer ça dans le train puisque les horaires doivent aussi être respectés. Mais il faudrait étudier la chose parce que 1 644 ou 2 068 cas, ce n'est pas rien. Je vais étudier la chose aussi et peut-être revenir avec une proposition.

**02.03 Caroline Cassart-Mailleux (MR):** Sommige treinbegeleiders vragen geen identiteitsbewijs. Het betreft hier een veel voorkomende vorm van identiteitsfraude die aangepakt moet worden.

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

**03 Vraag van mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de praktijk van de medische en psychologische onderzoeken bij verval van het recht tot sturen" (nr. 6627)**

**03 Question de Mme Sabien Lahaye-Battheu à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la pratique des examens médicaux et psychologiques en cas de déchéance du droit de conduire" (n° 6627)**

**03.01 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld):** De rechter kan bij het verval van het recht tot sturen medische en psychologische onderzoeken, gekoppeld aan een rijverbod, opleggen. Concreet betekent het dat men op basis van die onderzoeken eerst rijgeschikt moet worden verklaard vooraleer men het rijbewijs kan terugkrijgen.

**03.01 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld):** Le juge peut conjuguer l'interdiction de conduire à un examen de réintégration. Avant de pouvoir récupérer son permis de conduire, l'intéressé devra se soumettre à des examens médicaux et psychologiques. Cette procédure est pour l'heure principalement appliquée aux automobilistes conduisant sous l'influence de médicaments ou de drogue. La loi du 9 mars 2014 stipule que l'examen de réintégration doit pouvoir être imposé en cas d'infractions au Code de la route répétées du degré le plus grave.

De meest voorkomende aanleiding tot een herstelonderzoek is het rijden onder invloed. Verwacht wordt dat dit enigszins zal veranderen door de wet van 9 maart 2014. Artikel 9 stelt dat herstelonderzoek ook moet worden opgelegd bij herhaling van verkeersovertredingen van de zwaarste graad, gepleegd vanaf 1 juli 2014, binnen een periode van drie jaar.

De groep die herstelonderzoeken opgelegd krijgt voor andere feiten dan rijden onder invloed van alcohol, zal hierdoor vermoedelijk groter worden. Het KB van 8 maart 2006 tot wijziging van het KB van 23 maart 1998 bepaalt dat de herstelonderzoeken uitgevoerd worden door private organisaties zoals vzw's en ondernemingen. Het KB bepaalt ook de voorwaarden voor de organisatie om een erkenning te verkrijgen.

Hoeveel tijd zit er in België gemiddeld tussen de verkeersovertreding zelf en het afleggen van de herstelonderzoeken?

Welke organisaties hebben een erkenning verkregen? Wat is hun statuut? Worden in die instellingen zowel medische als psychologische herstelonderzoeken gevoerd?

Is er een wachttijd in de instellingen?

Wat is de gemiddelde kostprijs?

En moyenne, combien de temps s'écoule-t-il entre l'infraction routière et la présentation des examens de réintégration? Quelles sont les organisations agréées pour l'organisation de ces examens et quel est leur statut? Ces institutions organisent-elles les examens de réintégration médicaux et psychologiques? Observe-t-on des listes d'attente dans ces institutions? Quel est le coût de ces examens? Comment

Op welke manier wordt de kwaliteit van de onderzoeken bewaakt? Bestaat er met andere woorden een formeel kwaliteitsbewakingssysteem?

De afdeling Herstelonderzoeken van het BIVV behaalde in 2013 de ISO 9001-norm, die eisen stelt aan het kwaliteitsmanagementsysteem van een organisatie. Moeten alle erkende instellingen voldoen aan de norm? Zo neen, zal de minister ter zake wijzigingen aanbrengen?

**03.02** Minister **Jacqueline Galant**: Mevrouw, uw eerste vraag valt onder de bevoegdheid van de minister van Justitie.

Er zijn 11 erkende vervalinstellingen. Elk van hen heeft verschillende vestigingen, verspreid over het hele land. Het zijn privébedrijven. In alle vervalinstellingen worden medische en psychologische testen uitgevoerd. Slechts in enkele vestigingen worden er geen psychologische of medische testen uitgevoerd. Op de website van de FOD Mobiliteit en Vervoer kunt u een overzicht vinden.

Volgens artikel 73 van het KB van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs moeten de instellingen over voldoende capaciteit beschikken om de geneeskundige of psychologische onderzoeken die de kandidaat voor de eerste maal aflegt, te laten plaatsvinden binnen de veertien dagen nadat de instelling het dossier van het openbaar ministerie heeft ontvangen.

Een medisch onderzoek kost maximaal 92 euro en een psychologisch onderzoek kost maximaal 311 euro. Vervalinstellingen moeten kunnen aantonen dat zij een integrale kwaliteitszorg kunnen bieden, willen ze worden erkend. De inspecteurs van de directie Certificatie en Toezicht van het directoraat-generaal Mobiliteit en Verkeersveiligheid controleren of de instellingen de erkenningsvoorwaarden blijven naleven.

Tijdens de inspectie worden tevens de wachttijden opgevolgd en wordt dus bekeken of alle afspraken binnen de wettelijke termijn worden gemaakt. Er wordt geen kwaliteitsnorm opgelegd zoals het BIVV heeft bepaald, omdat de inspecteurs weinig opmerkingen hebben en omdat we ook niet veel klachten over de vervalinstellingen krijgen.

**03.03** **Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): Mevrouw de minister, bedankt voor het antwoord.

U zegt dat er weinig klachten zijn over de instellingen die dergelijke onderzoeken uitvoeren. Op het terrein hoor ik echter dat de wachttijden wel eens kunnen oplopen en dat de inhoud van de onderzoeken, meer bepaald het psychologisch onderzoek, vaak bestaat uit een standaardlijst die men op tien minuten kan invullen. Daarna volgt een kort gesprek. Daarvoor moet dan 311 euro betaald worden.

Gelet op de steeds groter wordende groep van personen die dat soort

le contrôle de la qualité des examens est-il effectué? Toutes les institutions agréées doivent-elles répondre aux conditions de la norme ISO 9001?

**03.02** **Jacqueline Galant**, ministre: Une partie de ces questions relèvent de la compétence du ministre de la Justice.

Il existe onze centres de déchéance agréés, dont les différentes implantations sont réparties sur l'ensemble du territoire belge, qui organisent des examens tant médicaux que psychologiques. En vertu de l'arrêté royal du 23 mars 1998, les centres de déchéance doivent pouvoir effectuer ces examens dans les quatorze jours suivant la réception du dossier transmis par le ministère public. Le coût maximum d'un examen médical s'élève à 92 euros, contre 311 euros pour un examen psychologique.

Pour être agréés, les centres de déchéances doivent pouvoir prouver qu'ils assurent la gestion intégrale de la qualité. La Direction générale Mobilité et Sécurité routière contrôle si les conditions d'agrément et les délais d'attente sont respectés. Aucune norme de qualité n'a été établie en raison du peu de plaintes ou de remarques que les inspecteurs ont reçues à cet égard.

**03.03** **Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): Il me revient néanmoins que les délais d'attente peuvent augmenter et que l'examen psychologique ne consiste qu'en un bref questionnaire standard suivi d'un court entretien, alors qu'il coûte la somme considérable de 311 euros. Je demande à la ministre de suivre cette matière de près. L'objectif de ces examens est de

onderzoeken moet ondergaan, zou ik u willen vragen om een en ander nauwgezet op te volgen. Zo kan het effect dat beoogd wordt met de proeven, met name meer verkeersveiligheid, ook gehaald worden. Het mogen geen standaardonderzoeken zonder de nodige kwaliteit zijn, waarvoor mensen toch veel betalen.

renforcer la sécurité routière, et non de rançonner les automobilistes pour leur faire passer des examens standards de qualité médiocre.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

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

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "elektrische fietsen" (nr. 6696)

- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "elektrische fietsen" (nr. 7137)

- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "elektrische fietsen" (nr. 7496)

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

- M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les vélos électriques" (n° 6696)

- Mme Sabien Lahaye-Battheu à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les vélos électriques" (n° 7137)

- M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les vélos électriques" (n° 7496)

**04.01 Jef Van den Bergh (CD&V):** Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, gisteren waren de elektrische fietsen nog volop in het nieuws. Ik heb de indruk dat er veel vragen en misverstanden over blijven bestaan. Gisteren stonden de nummerplaten volop in de belangstelling. Gezien het succes van de elektrische fietsen wordt het vrij dringend om er duidelijkheid over te creëren. Ik heb gisteren in de pers gelezen dat er tegen de zomer een wetgevend initiatief komt om een duidelijker juridisch kader te creëren. Omdat de gebruikers heel veel vragen hebben, vraag ik om wat verduidelijking.

De *speed pedelecs*, de snelle fietsen met trapondersteuning die tot 45 km/uur kunnen rijden, moeten sinds 31 maart 2014 ingeschreven worden bij de Directie Inschrijvingen van Voertuigen (DIV). Hoeveel zijn er tot nu toe ingeschreven?

Krijgen ze een nummerplaat zoals een bromfiets klasse B? Heeft die nummerplaat dan hetzelfde formaat of komt er toch een ander formaat, zoals vandaag in de pers staat? Hoe kan de veiligheid gegarandeerd worden? De grootte kan een probleem opleveren. Welke maatregelen zal de minister nemen om dat op te lossen?

Welk rijbewijs zal er verplicht zijn, een rijbewijs AM of een rijbewijs B? Wat is de plaats van de *speed pedelecs* op de weg? Acht de minister het wenselijk dat de *speed pedelecs* op een jaagpad en fietsostrade mogen rijden? Vandaag zijn die vaak verboden voor bromfietsen categorie B. Het is wenselijk dat de *speed pedelecs* daarvan gebruik mogen maken. Hoe zal dat in de Wegcode worden geregeld?

In welke mate zullen de *speed pedelecs* aan de verzekeringsplicht worden onderworpen?

Moet er verplicht een helm worden gedragen? Zo ja, moet die dan voldoen aan de voorschriften voor een bromfietshelm of voor een fietshelm?

**04.01 Jef Van den Bergh (CD&V):** Hier, les *speed pedelecs* – des vélos avec assistance électrique jusqu'à 45 km/h – ont fait la Une dans tous les médias. Depuis le 31 mars 2014, ils doivent être inscrits auprès de la Direction de l'immatriculation des véhicules (DIV). Combien de *speed pedelecs* ont-ils été inscrits à ce jour? Quelle plaque d'immatriculation vont-ils recevoir? Les utilisateurs doivent-ils avoir un permis de conduire AB ou B? Sont-ils autorisés à emprunter les chemins de halage et les cyclostrades, sachant que ceux-ci sont souvent interdits aux vélomoteurs de catégorie B? Y a-t-il une assurance obligatoire? Le port du casque est-il obligatoire? De quelle réception relèvent-ils aux termes du règlement européen 715/2007? Sont-ils déjà vendus et homologués en Belgique?

Les vélos électriques dont la vitesse maximale est de 25 km/h et dont la puissance est comprise entre 250 et 1 000 kilowatts sont-ils considérés comme des vélomoteurs ou des cycles, et quelles en sont les conséquences?

Dat zijn veel vragen waarmee de gebruikers vandaag zitten en die een antwoord verdienen.

Worden de elektrische fietsen met een maximale snelheid van 25 km/uur en een vermogen tussen 250 en 1 000 kilowatt, bijvoorbeeld elektrische bakfietsen, gezien als een bromfiets of als een rijwiel? Wat zijn daarvan de gevolgen voor de plaats op de weg, voor de verzekering, voor de helmplicht enzovoort?

Onder welke Europese typegoedkeuring vallen de elektrische fietsen die sneller rijden dan 45 km/uur binnen de verordening 168/2013? Zijn dat soort fietsen al gehomologeerd in België? Mogen ze op dit moment al worden verkocht?

Wat zal voor deze fietsen de regelgeving inhouden met betrekking tot de inschrijvingsplicht, de nummerplaat, het rijbewijs, de plaats op de weg en de helmplicht?

Ten slotte, wat is uw visie als minister op de verzekeringsplicht voor *speed pedelecs* en elektrische fietsen met een maximale snelheid van 25 kilometer per uur en een vermogen van 250 tot 1000 kilowatt?

Dat was een hele reeks vragen, omdat er vandaag heel veel onduidelijkheid bestaat met betrekking tot die elektrische fietsen. Het Parlement heeft, op voorstel van collega Lahaye-Battheu, hierover al hoorzittingen in het vooruitzicht gesteld. Het zou goed zijn als we hierover zo spoedig mogelijk klaarheid kunnen creëren.

**04.02 Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): Mevrouw de minister, ik heb niet zoveel vragen als mijn collega Jef Van den Bergh. Ik wil u toch enkele opvolgingsvragen stellen, mevrouw de minister, omdat de elektrische fiets in het nieuws blijft, vooral doordat de groep gebruikers almaar groter wordt en de onduidelijkheid hierover in ons land vandaag niet opgelost is.

U heeft begin oktober onder andere gecommuniceerd dat de gewone elektrische fiets eventueel verboden zou worden voor min-zestienjarigen. In verband met de *high speed e-bikes* hebt u toen gesteld dat het nog onduidelijk is of die op het fietspad dan wel op de rijbaan thuishoren.

Mijn vragen zijn de volgende.

Kunt u de huidige stand van zaken geven in verband met de categorisering? Welke bepalingen zijn verbonden aan iedere categorie?

Wat is de redenering achter de beslissing om gewone elektrische fietsen te verbieden voor min-zestienjarigen?

Wat is de stand van zaken in het overleg, onder andere met de Gewesten? De Gewesten moeten namelijk ook mee in het verhaal, rekening houdend met hun eigen bevoegdheden, onder andere inzake infrastructuur.

**04.03 Minister Jacqueline Galant:** Ik herhaal dat er een brede consultatieronde is geweest: Assuralia, Agoria, het BIVV, Centrex,

**04.02 Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): Début octobre, la ministre a déclaré que l'âge minimum des conducteurs de simples vélos électriques serait fixé à 16 ans et que l'on ne savait pas encore avec certitude si les vélos électriques à grande vitesse devraient circuler sur les pistes cyclables ou la chaussée.

Quelles sont les catégories existantes? Pourquoi les simples vélos électriques sont-ils interdits aux usagers de moins de 16 ans? Où en est la concertation, notamment avec les Régions?

**04.03 Jacqueline Galant,** ministre: La vaste consultation est

Federvelo, Febiac, de FOD Economie, de Fietzersbond, GRACQ, de Gewesten, ECF – the European Cyclists' Federation – en DG MOVE werden bevestigd.

Op 19 oktober werd het ontwerp besproken met de kabinetten van de bevestigde gewestelijke ministers. Er moeten nog een aantal zaken worden uitgeklaard, maar de zesde staatshervorming heeft de zaken er niet gemakkelijker op gemaakt.

Over de grote lijnen is er gelukkig overeenstemming. Wat de plaats op de openbare weg betreft, zullen bestuurders van snelle elektrische fietsen dezelfde regels moeten naleven als de bestuurders van bromfietsen. De wegbeheerders zullen echter de mogelijkheid hebben om door middel van signalisatie deze categorieën van voertuigen toe te laten in tegenrichting in eenrichtingsstraten te rijden en op voorbehouden wegen, alsook hen te verplichten of te verbieden op het fietspad te rijden.

De categorisering zoals bepaald in het ontwerp van koninklijk besluit is samengevat in een tabel die u in bijlage vindt.

De nummerplaat en het rijbewijs voor *speed pedelecs* zijn heden identiek aan deze voor de bromfietsen van klasse B. Het is de bedoeling in het voorjaar van 2016 een kleinere nummerplaat voor deze categorie van bromfietsen in te voeren. Ik herhaal tevens dat de minimumleeftijd voor het besturen van een gemotoriseerd rijwiel in het ontwerp op zestien jaar wordt bepaald, omwille van het zwaarder gewicht van de batterij, wat ervoor zorgt dat het niet evident is om het voertuig in evenwicht te houden, zeker indien de batterij achteraan is gemonteerd. Daarnaast is ook het hogere vermogen van dit voertuig een reden om voor het besturen van dergelijke voertuigen een minimumleeftijd van zestien jaar in te voeren.

Voor het besturen van een rijwiel blijft alles bij het oude en is er dus geen sprake van een minimumleeftijd van zestien jaar.

Ik beschik niet over informatie met betrekking tot het aantal van deze voertuigen dat zou zijn gehomologeerd in België. Als deze elektrische fietsen gehomologeerd zijn als motorfietsen, mogen ze op de openbare weg worden gebruikt. Voertuigen die onder het toepassingsgebied van de EU-reglementering inzake de typegoedkeuring vallen, mogen enkel worden verkocht als ze daaraan voldoen. Ze moeten dus goedgekeurd zijn.

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

**04.05 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld):** Ook ik heb geen reactie, mevrouw de minister.

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

**05 Vraag van mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het bewijs van vakbekwaamheid" (nr. 6711)**

**05 Question de Mme Sabien Lahaye-Battheu à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le certificat d'aptitude professionnelle" (n° 6711)**

terminée. Les grandes lignes ont été acceptées. Les conducteurs de vélos à grande vitesse devront respecter les mêmes règles que les conducteurs de scooters. Les gestionnaires de la voie publique pourront néanmoins tolérer certaines exceptions.

Je transmettrai un tableau contenant l'ensemble des catégories.

Le numéro de plaque et le permis de conduire relatifs aux *pedelecs* à grande vitesse seront identiques à ceux des scooters de classe B. Une plus petite plaque d'immatriculation sera introduire au printemps 2016.

L'âge minimum requis pour conduire une bicyclette motorisée a été fixé à 16 ans, non seulement parce ce véhicule est plus puissant, mais aussi parce qu'il est moins aisé de le maintenir en équilibre.

Je ne dispose pas des informations relatives aux homologations, mais les véhicules soumis à la réglementation européenne doivent avoir fait l'objet d'une approbation.

**05.01 Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): Mevrouw de minister, bus- en vrachtwagenchauffeurs moeten respectievelijk vanaf 10 september 2015 en 10 september 2016 in het bezit zijn van een bewijs van vakbekwaamheid, conform de Europese richtlijn.

Om deze basiskwalificaties te verkrijgen, moeten zij 35 uur les volgen en nadien is er een systeem van permanente nascholing. Hierover zijn al veel vragen gesteld, maar op het terrein bestaat nog onduidelijkheid over wie wel en wie niet over het attest van vakbekwaamheid moet beschikken. Zo blijft het onduidelijk of deze wetgeving ook van toepassing is op personen die op vrijwillige basis met een schoolbus rijden. Op de website van de FOD Mobiliteit staan zij niet bij de uitzonderingen vermeld.

Uw voorganger zei in een antwoord op een vraag hierover: "Als iemand wordt betaald om met de schoolbus te rijden, dan is dat niet privé maar een beroepsactiviteit, dus is de vakbekwaamheid nodig. Omgekeerd heeft een vrijwilliger die daarvoor niet wordt betaald bijgevolg geen vakbekwaamheid nodig."

Op mijn vraag hoeveel van de op te leiden chauffeurs inmiddels al een of meerdere modules hebben gevolgd, antwoordde u in januari dat voor het personenvervoer meer dan 80 % van de chauffeurs al in orde is en dat voor het vrachtvervoer de jongste maanden een snelle stijging merkbaar is.

Mevrouw de minister, kunt u duidelijk zeggen of een persoon die op vrijwillige basis met een schoolbus rijdt en bijgevolg niet wordt betaald, al dan niet moet beschikken over een bewijs van vakbekwaamheid?

Zijn er bijkomende initiatieven met betrekking tot de informatie in het vooruitzicht?

Hoeveel chauffeurs hebben intussen het bewijs van vakbekwaamheid behaald? Wat zijn de gevolgen voor buschauffeurs die de deadline van 10 september 2015 niet hebben gehaald?

**05.02 Minister Jacqueline Galant:** Overeenkomstig artikel 4, § 1, 5° van het KB van 4 mei 2007 geldt de vereiste van vakbekwaamheid niet voor bestuurders van voertuigen die worden gebruikt voor niet-commercieel goederen- en personenvervoer voor privédoeleinden.

De vrijstellingsvoorwaarde inzake het gebruik van het voertuig voor privédoeleinden maakt dat de bestuurder die het voertuig bestuurt in het kader van zijn beroep zich niet op dezelfde vrijstellingsbepalingen kan beroepen. Het betreft immers het gebruik voor beroepsdoeleinden.

Daarnaast is dit ook van toepassing op personen die naar aanleiding van hun familiale of vrijetijdsbezigheden voor niet-commerciële doeleinden een voertuig van categorie C of D besturen. Het vervoer dat als vrijwilliger wordt uitgevoerd wordt hiermee geregeld.

De FOD Mobiliteit en Vervoer heeft op zijn website een lijst van veelgestelde vragen bekendgemaakt over het toepassingsgebied van de vereisten van vakbekwaamheid. Ik beschik enkel over de cijfers

**05.01 Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): Conformément à la directive européenne, les chauffeurs de bus et de camion sont tenus d'être en possession d'un certificat d'aptitude professionnelle à partir, respectivement, du 10 septembre 2015 et du 10 septembre 2016. Pour obtenir un tel document, il faut d'abord suivre 35 heures de cours. Ensuite, un système de formation continue est prévu.

Ce régime s'applique-t-il également aux personnes qui conduisent un bus scolaire sur une base volontaire? La ministre prendra-t-elle encore d'autres initiatives d'information à ce sujet? Combien de chauffeurs ont-ils déjà obtenu ce certificat? Qu'encourent les chauffeurs de bus qui n'ont pas respecté la date butoir du 10 septembre 2015?

**05.02 Jacqueline Galant,** ministre: Conformément à l'arrêté royal du 4 mai 2007, cette exigence n'est pas d'application aux conducteurs de véhicules utilisés pour des transports non commerciaux de marchandises ou de voyageurs dans des buts privés. Si le véhicule est utilisé à des fins professionnelles ou si le transport est effectué sur une base volontaire, la dispense n'est pas d'application.

Le site web du SPF Mobilité et Transports permet de consulter une liste des questions fréquemment posées concernant le champ d'application des

voor de busbestuurders. Voor de TEC, De Lijn en de MIVB kregen alle bestuurders een vorming vóór 9 september 2015. Een minderheid van die bestuurders heeft evenwel zijn getuigschrift van vakbekwaamheid niet verlengd vóór 10 september 2015, waardoor sommigen onder hen momenteel een bijkomende opleiding volgen met het oog op het bereiken van de 35 uur om opnieuw te mogen rijden.

Voor de bestuurders die niet tot het openbaar vervoer behoren, beschikt mijn departement over de gegevens van de Federatie van de Belgische Autobus- en Autocarondernemers. Volgens hun cijfers werd 94 % van de bestuurders opgeleid vóór 9 september 2015. Men moet weten dat deze datum slechts geldig was voor de bestuurders die hun getuigschrift van vakbekwaamheid vóór 9 september hebben behaald.

Er moet rekening worden gehouden met het feit dat ieder jaar ongeveer 500 tot 700 nieuwe bestuurders in de sector komen. Sinds 2011 raamt men dat ongeveer 2 500 tot 3 000 nieuwe chauffeurs actief zijn in de sector. Deze bestuurders moeten de 35 uur in 2016, 2017 en 2018 volgen. Het is dan ook normaal dat op 9 september niet alle bestuurders hun getuigschrift van vakbekwaamheid hebben vernieuwd.

Tot slot herhaal ik dat sommigen met pensioen gingen of niet meer actief zijn in de sector van het wegtransport. Het gevolg van het niet-volgen bestaat erin dat die bestuurders geen bussen meer mogen besturen. Indien de politie of de controledienst van mijn departement bij een wegcontrole een inbreuk vaststelt, wordt een proces-verbaal opgesteld en voor gevolg verzonden naar het parket.

exigences en matière d'aptitude professionnelle.

Tous les conducteurs de bus des TEC, de De Lijn et de la STIB ont suivi une formation avant le 9 septembre 2015. Une minorité de ces conducteurs n'ont cependant pas prolongé leur certificat d'aptitude professionnelle avant le 10 septembre 2015, ce qui fait que certains suivent encore une formation complémentaire en ce moment. La Fédération belge des exploitants d'autobus et d'autocars indique que 94 % des conducteurs ont suivi une formation avant le 9 septembre 2015.

Chaque année, le secteur engage quelque 500 à 700 nouveaux conducteurs de bus et depuis 2011, on estime à 2 500 à 3 000 le nombre de nouveaux conducteurs qui ont rejoint le secteur de doivent suivre les 35 heures de cours entre 2016 et 2018. S'ils ne se conforment pas à cette exigence, ils sont déchus du droit de conduire. Un PV est établi en cas d'infraction.

**05.03 Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord.

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

#### **06 Samengevoegde vragen van**

- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het toegankelijkheidsrapport van de spoorwegen" (nr. 6761)

- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de maatregelen om het treinvervoer voor reizigers met een beperkte mobiliteit te verbeteren in het algemeen en het verminderen van de aanvraagtermijn voor bijstand in het bijzonder" (nr. 6762)

#### **06 Questions jointes de**

- Mme Sabien Lahaye-Battheu à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le rapport relatif à l'accessibilité des chemins de fer" (n° 6761)

- Mme Sabien Lahaye-Battheu à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les mesures destinées à améliorer le transport ferroviaire pour les voyageurs à mobilité réduite en général et la réduction du délai de réservation pour une assistance en particulier" (n° 6762)

**06.01 Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): Mevrouw de minister, in het jaarrapport 2013 over de uitbreiding van de toegankelijkheid van

**06.01 Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): Le rapport annuel de

de perrons wordt, verwijzende naar artikel 41 van het beheerscontract, weergegeven in welke mate de doelstellingen op de twee volgende vlakken zijn gerealiseerd.

Ten eerste, de uitrusting van de perrons met liften en/of hellingen: onder andere tegen eind 2018 respectievelijk eind 2028 zijn 50 respectievelijk 100 stations uitgerust, zodat een netwerk ontstaat van toegankelijke stations binnen een straal van 30 kilometer respectievelijk 15 kilometer.

Ten tweede, de verhoging van de perrons en het aanbrengen van tactiele tegels voor slechtzienden: onder andere 160 bijkomende stations en stopplaatsen voorzien van perrons op standaardhoogte.

Is het jaarrapport van 2014 ondertussen beschikbaar en, zo ja, kunt u het overhandigen? Kunt u al fragmentarisch de realisaties van vorig jaar meegeven?

Ik heb hierover ook een vraag. Begin september kondigde de NMBS aan dat mensen met een beperkte mobiliteit vanaf 2016 slechts drie uur vooraf persoonlijke assistentie hoeven te reserveren voor rechtstreekse verbindingen tussen 18 grote stations. Momenteel is dat 24 uur. Volgens de NMBS komt de nieuwe regel tegemoet aan twee derde van de klanten die assistentie vragen.

Ik heb de 18 grote stations in mijn schriftelijke vraag opgesomd. Ik zal ze dan ook niet herhalen. De NMBS zou de maatregel voor advies voorleggen aan de Nationale Hoge Raad voor Personen met een Handicap.

Het beperken van de aanvraagtermijn voor bijstand is ook opgenomen in de resolutie die unaniem werd goedgekeurd door de Kamer op 2 juli.

Ik heb de volgende vragen, mevrouw de minister.

Kunt u het aantal aanvragen voor assistentie bezorgen, indien mogelijk opgesplitst per station?

Is het advies van de Nationale Hoge Raad voor Personen met een Handicap ondertussen binnen en kan het worden toegelicht?

Welke initiatieven plant u om uitvoering te geven aan de andere aspecten van de resolutie?

**06.02** Minister **Jacqueline Galant**: Mevrouw Lahaye-Battheu, het toegankelijkheidsrapport van de spoorwegen met een stand van zaken over de realisaties in het jaar 2014 is beschikbaar. Ik overhandig het u via deze weg.

Eind 2014 waren 50 stationsgebouwen voor 57 % van de reizigers toegankelijk en 37 stations en stopplaatsen volledig toegankelijk met liften en toegangshellingen.

Deze 37 toegankelijke stations en stopplaatsen vertegenwoordigen 49,5 % van het aantal opstappende reizigers op het spoornet; 232 stations en stopplaatsen hebben een gestandaardiseerde perronhoogte voor het geheel van hun perrons.

l'année 2014 relatif à l'accessibilité des quais est-il déjà disponible? Combien de demandes d'assistance ont-elles été enregistrées? L'avis du Conseil supérieur national des personnes handicapées (CSNPH) a-t-il déjà été déposé? Quelles initiatives la ministre prendra-t-elle pour mettre en œuvre la résolution du 2 juillet 2015?

**06.02** **Jacqueline Galant**, ministre: Je transmettrai aux membres de la commission le rapport d'accessibilité des chemins de fer de l'année 2014.

À la fin 2014, 50 bâtiments de gare étaient accessibles à 57 % des voyageurs et 37 gares et arrêts étaient entièrement accessibles au moyen d'ascenseurs et de rampes d'accès. Ces 37 gares représentent 49,5% de l'ensemble

Het aantal aanvragen voor assistentie voor personen met een beperkte mobiliteit die tussen 2011 en 2014 werden ingediend, wordt in bijgaand document verstrekt.

De Nationale Hoge Raad voor Personen met een Handicap heeft op 21 september 2015 het positief advies 2015/27 geformuleerd met betrekking tot de voorgestelde aanpassing door de NMBS van de reservatietermijn in 18 stations.

Wat bepaalde initiatieven betreft, worden de stakeholders geraadpleegd en verzocht om deel te nemen aan de peilingen die worden uitgevoerd over het materieel en over de aankoop van de toekomstige M7-rijtuigen.

Inzake de automatisering van de kaart "Kosteloze Begeleider" wordt momenteel een studie uitgevoerd met de Kruispuntbank, met het oog op de geautomatiseerde afgifte ervan in de stations.

De nationale verminderingskaart voor het openbaar vervoer wordt daarentegen uitgereikt door de FOD Sociale Zekerheid en niet door de NMBS.

In verband met het gebruik van de automaten door personen met een beperkte mobiliteit wil de NMBS aan alle klanten een keuze tussen verschillende verkoopkanalen aanbieden, zodat ze in het bezit kunnen zijn van een vervoerbewijs wanneer ze op de trein stappen. De automaten zijn daartoe een middel, naast de andere mogelijkheden.

Er bestaan eveneens talrijke tarieffaciliteiten, zoals verschillende Passmogelijkheden, de kaart voor tien enkele ritten, abonnementen enzovoort. Voor personen die niet in het bezit zijn van die officiële kaarten gelden dezelfde voorwaarden als voor de overige reizigers.

des voyageurs qui embarquent ;  
232 gares et arrêts ont une hauteur de quai standardisée pour l'ensemble de leurs quais.

Je remets à la commission un document sur le nombre de demandes d'assistance entre 2011 et 2014.

Le CSNPH a donné, le 21 septembre 2015, un avis positif à la proposition d'ajustement du délai de réservation dans 18 gares. Les parties prenantes sont priées de prendre part aux repérages sur le matériel et l'achat des futures rames M7.

Une enquête est menée pour l'instant sur les remises automatiques, dans les gares, des cartes gratuites Accompagnateur.

Les cartes de réduction nationales pour les transports publics sont délivrées par le SPF Sécurité sociale.

En ce qui concerne les titres de transport, la SNCB va offrir aux passagers le choix entre différents canaux de vente, ainsi pourront-ils être munis d'un titre de transport lorsqu'ils montent dans le train. Les distributeurs automatiques sont une des canaux, parmi d'autres.

Il y a aussi une abondance de facilités tarifaires. Les personnes dépourvues de telles cartes officielles sont soumises aux mêmes conditions que les autres voyageurs.

**06.03 Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord.

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

#### **07 Questions jointes de**

- Mme Gwenaëlle Grovonius à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la fin du droit de grève à Infrabel" (n° 6763)

- Mme Inez De Coninck à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le blocage d'une cabine de signalisation et de voies par la CGSP Cheminots" (n° 6826)

**07 Samengevoegde vragen van**

- mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het einde van het stakingsrecht bij Infrabel" (nr. 6763)

- mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de seinhuis- en spoorblokkades door de CGSP Cheminots" (nr. 6826)

**07.01 Gwenaëlle Grovonius (PS):** Madame la présidente, madame la ministre, le 8 octobre dernier, comme c'est d'usage lors de mouvements syndicaux à la SNCB et Infrabel, les cheminots ont voulu dialoguer avec les collègues de la cabine de signalisation pour les sensibiliser à l'action et tenter de les convaincre, le cas échéant, d'arrêter le travail. Néanmoins, cette fois, un huissier et des policiers armés attendaient les cheminots grévistes pour leur signifier l'ordonnance du tribunal de 1<sup>ère</sup> instance de Bruxelles, suite à une requête unilatérale d'Infrabel. Cette ordonnance interdit à quiconque de pénétrer dans les cabines de signalisation de Bruxelles-Nord, Midi et Central. Il s'agit d'une entorse fondamentale au droit de grève des cheminots. Il s'agit aussi d'une entorse à un aspect qui vous est cher: la sécurité. Ainsi, en imposant à des agents de tirer des trains plus de 16 heures alors qu'ils ne peuvent le faire que maximum 8 heures, on peut considérer que les mesures de sécurité ne sont pas respectées. Il est irresponsable de demander à des travailleurs de travailler dans des conditions telles que celles-là avec seulement deux agents sur treize qui étaient en cabine, ce qui remet en cause cet aspect de la sécurité.

Madame la ministre, dans ces conditions, j'aimerais vous poser les deux questions suivantes. Comment faire pour faire respecter à l'avenir le droit de grève des cheminots? Souhaitez-vous que chaque préavis déposé soit suivi de telles réactions de la part des responsables de la SNCB, d'Infrabel et d'HR au risque de crispier la concertation et d'augmenter le nombre de grèves sauvages mais aussi de mettre à mal la sécurité des passagers et des travailleurs dans le cadre de ces mouvements de grève?

**07.02 Inez De Coninck (N-VA):** Mevrouw de minister, na de stakingen van 8 en 9 oktober 2015 stapte Infrabel naar de rechtbank en daar kreeg het gelijk op twee belangrijke punten. Ten eerste, de stakers mochten de seinhuizen niet betreden. Ten tweede, de stakers werd verboden om de sporen te betreden tijdens hun acties.

Wij vinden het positief dat Infrabel eindelijk durft op te treden tegen degenen die de sporen onwettig bezetten. De Franstalige socialistische vakbond denkt blijkbaar boven de wet te staan, want hij legt deze gerechtelijke uitspraak gewoon naast zich neer. Zo was er een incident aan het seinhuis van Brussel-Zuid op de avond van 8 oktober. Enkele vakbondsleden blokkeerden de toegang tot het seinhuis en weigerden de toegang aan werkwilligen. Op 9 oktober gingen zij nog een stap verder door op de sporen te lopen en er met stenen en metalen voorwerpen te gooien. Het resultaat is meer dan

**07.01 Gwenaëlle Grovonius (PS):** Op 8 oktober wilden spoorwegaarbeiders met hun collega's van de seinhuizen praten om hen ertoe te overreden het werk neer te leggen. De stakers werden echter opgewacht door een gerechtsdeurwaarder en gewapende politieagenten, die hun het bevelschrift van de rechtbank van eerste aanleg van Brussel betekenden, dat werd uitgevaardigd naar aanleiding van een eenzijdig verzoekschrift van Infrabel. Krachtens dat bevelschrift mocht niemand de seinhuizen van Brussel-Noord, Brussel-Zuid en Brussel-Centraal nog betreden. Dat is een schending van het stakingsrecht en van de veiligheidsmaatregelen.

Hoe moet men het stakingsrecht van de spoorwegaarbeiders doen respecteren? Wenst u dat er op elke stakingsaanzegging reacties komen van de verantwoordelijken van de NMBS, Infrabel of HR, met het risico dat het overleg gespannen verloopt en dat het aantal wilde stakingen toeneemt, hetgeen ten koste gaat van de veiligheid van de passagiers en de werknemers?

**07.02 Inez De Coninck (N-VA):** Après les grèves des 8 et 9 octobre, Infrabel est allée en justice et a obtenu gain de cause sur deux points importants: il est interdit aux grévistes de pénétrer dans des cabines de signalisation et de circuler sur les voies. Hélas, la CGSP Cheminots s'en moque car aussitôt après, les grévistes ont de nouveau bloqué l'accès à une cabine de signalisation et jeté sur les voies des objets de nature à faire obstacle au passage des trains. Nous ne sommes pas

dertienduizend minuten aan vertragingen en 187 gedeeltelijke en 575 volledig afgeschafte treinen. Dat is een ramp voor ons spoorvervoer en onze economie. Die anarchistische praktijken van vakbondsmensen zijn voor ons volstrekt onaanvaardbaar. Men brengt de veiligheid in het gedrang.

Ik begrijp mevrouw Grovonius niet goed als zij zegt dat de veiligheid in gevaar werd gebracht omdat Infrabel die mensen met een gerechtsbevel van de sporen haalde. Mij lijkt het veeleer omgekeerd, dat de vakbondsmensen de veiligheid in het gedrang brengen. Door op de sporen te lopen geeft men natuurlijk een heel fout signaal. Werknemers die iets soortgelijks uithalen in een ander bedrijf, namelijk met de middelen van de werkgever zelf het bedrijf plat leggen, hebben minder rechten en zouden wellicht hun ontslag krijgen.

Mevrouw de minister, hoeveel overtredingen door hoeveel personen werden er vastgesteld in het kader van de stakingsacties op 8 en 9 oktober 2015? Hoe werden zij bestraft? Welke sancties riskeren zij eventueel nog?

Acht u het wenselijk dat zulke individuen, die de veiligheid dusdanig in gevaar brachten, aan de slag blijven bij de spoorwegen?

**07.03 Jacqueline Galant**, ministre: Madame Grovonius, Infrabel m'informe qu'elle est de plus en plus confrontée à un phénomène croissant à l'occasion de mouvements sociaux. Des personnes descendent brièvement sur les voies dans le but de perturber le plus possible la circulation ferroviaire.

Infrabel a, dès lors, décidé, selon le risque particulier que présentait chaque mouvement social, de demander des ordonnances interdisant préventivement la circulation sur les voies à toute personne non autorisée.

Infrabel n'entend nullement limiter le droit de former des piquets de grève ou le droit de grève tels qu'ils sont reconnus dans le droit positif belge. Infrabel veut uniquement empêcher que des piétons circulent sur les voies pour des raisons fondamentales de sécurité.

Infrabel laat mij weten dat de personen aan wie de feiten van 8 en 9 oktober 2015 worden verweten tot geen enkel bedrijf van de Belgische spoorwegen behoren.

**07.04 Gwenaëlle Grovonius (PS)**: Madame la ministre, je vous remercie pour votre réponse. J'aimerais attirer votre attention sur un rapport du Comité européen des droits sociaux qui critique la jurisprudence belge en matière d'intervention du juge en cas de grève. En effet, cela me semble être un élément intéressant. Une décision du 13 septembre 2011 est intervenue. Je ne ferai pas le détail de cette réclamation, portée par plusieurs confédérations de syndicats, mais elle met en évidence le fait que, par ces décisions, sur la base d'une requête unilatérale, nous ne disposons pas d'une base juridique suffisante, précise.

d'accord avec Mme Grovenius car nous estimons que les grévistes portent ainsi atteinte à la sécurité.

Combien d'infractions ont été constatées lors de ces deux jours de grève? Comment leurs auteurs ont-ils été sanctionnés? La ministre juge-t-elle souhaitable que des personnes qui se rendent coupables de faits d'une telle gravité puissent encore travailler aux chemins de fer?

**07.03 Minister Jacqueline Galant**: Infrabel informeert me dat er steeds vaker wordt vastgesteld dat er tijdens sociale acties personen over de sporen lopen om het treinverkeer te verstoren.

Infrabel heeft daarom besloten verzoekschriften in te dienen om spoorlopen preventief te verbieden. De infrastructuur-beheerder wil het recht op staken zoals erkend in de Belgische wetgeving of het opstellen van stakersposten niet beperken. Het bedrijf wil alleen om veiligheids-redenen voorkomen dat er aan spoorlopen gedaan wordt.

Selon Infrabel, les personnes qui ont commis les faits des 8 et 9 octobre ne travaillent pas pour les chemins de fer belges.

**07.04 Gwenaëlle Grovonius (PS)**: Ik wil uw aandacht vestigen op een rapport van het Europees Comité voor Sociale Rechten, waarin kritiek wordt geuit op de Belgische rechtspraak, wat de rol van de rechter bij stakingen betreft.

De tussenkomst van de rechter

Cela heurte, en quelque sorte, l'équité procédurale dans la mesure où les organisations syndicales n'ont pas la possibilité de faire valoir utilement leurs points de vue. Selon le Comité européen des droits sociaux, le risque est que le droit de grève devienne plus restrictif que ce qui est nécessaire pour protéger les intérêts légitimes de l'entreprise et des travailleurs non grévistes. Je voulais simplement attirer votre attention sur cet élément qui me paraît intéressant dans le débat.

**07.05 Inez De Coninck (N-VA):** Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Ik wil ook even reageren op de repliek van collega Grovonius. Het is inderdaad zo dat een eenzijdig verzoekschrift door die rechtbanken wordt uitgesproken, maar de rechter kan in dezen ook niet anders. De tegenpartij, met name de vakbond, heeft immers geen rechtspersoonlijkheid. Wij vinden dat de vakbonden rechtspersoonlijkheid moeten krijgen. Dan is het probleem van de eenzijdige verzoekschriften meteen opgelost.

Mevrouw de minister, in uw antwoord hoor ik ook dat er van de mensen die de sporen en de seinhuizen bezet hebben, niemand behoorde tot het bedrijf van de spoorwegen. Daarvan val ik bijna van mijn stoel. Waarom moeten zij dan eigenlijk staken? Het is schandalig dat de vakbonden zulke mensen optrommelen om criminele feiten te plegen. Ik begrijp niet dat zij dan moeten staken voor een beter statuut en dergelijke. Voor mij heeft dit niets meer met het recht op staken te maken, maar alles met kwaadwillige acties.

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

**07.06 Jef Van den Bergh (CD&V):** Mevrouw de voorzitter, ik stel voor om mijn vraag nr. 6874 om te zetten in een schriftelijke vraag. Dat onderwerp kwam immers al aan bod bij de bespreking van de beleidsnota.

#### **08 Samengevoegde vragen van**

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de fietspunten" (nr. 6908)
- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de fietspunten" (nr. 7793)

#### **08 Questions jointes de**

- M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les points vélo" (n° 6908)
- Mme Sabien Lahaye-Battheu à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les points vélo" (n° 7793)

**08.01 Jef Van den Bergh (CD&V):** Mevrouw de voorzitter, ik heb ook een opvolgingsvraag. We hebben hier een aantal maanden geleden over gesproken. In de lente raakte immers bekend dat de NMBS de werking van de fietspunten had geëvalueerd en zou bijsturen. De fietspunten werden in 2007 opgestart op initiatief van de Vlaamse overheid samen met de federale overheid en de toenmalige

brengt de billijke rechtspleging in het gedrang, want de vakbondsorganisaties krijgen niet de mogelijkheid hun standpunt uiteen te zetten. Volgens het Europees Comité voor Sociale Rechten, bestaat het risico dat het stakingsrecht sterker wordt ingeperkt dan nodig is om de belangen van de bedrijven en van de niet-stakende personeelsleden te vrijwaren.

**07.05 Inez De Coninck (N-VA):** Le juge a été contraint de formuler une requête unilatérale étant donné que les syndicats sont dépourvus de personnalité juridique. Nous estimons que cela doit changer.

Je suis stupéfaite d'apprendre que les faits n'ont pas été commis par des travailleurs des chemins de fer. Il ne s'agit donc plus du droit de grève, mais d'agissements criminels commis par des individus envoyés par les syndicats.

**08.01 Jef Van den Bergh (CD&V):** La SNCB a décidé de revoir le fonctionnement de ses points vélo en élargissant l'éventail de leurs activités. Outre les tâches principales telles que l'entretien et

NMBS-Holding. Bij die werking waren verschillende stakeholders betrokken: de NMBS, de federale en de Vlaamse overheid, provincie- en gemeentebesturen, maar ook bijvoorbeeld Blue-bike en De Lijn.

Op dit moment zoekt de NMBS efficiëntiewinsten van ongeveer 25 % bij de fietspunten, vertrekkende van de vaststelling dat haar eigen personeel bepaalde taken efficiënter of beter zou kunnen uitvoeren. Sommige taken die de fietspunten uitvoeren, zijn kerntaken van de NMBS, bijvoorbeeld het verzorgen van de netheid en het toezicht op de fietsenstallingen. Andere taken zijn niet echt kerntaken, zoals fietsherstellingen, verhuur van fietsen enzovoort.

Toch is het duidelijk dat de diensten die geleverd worden in die fietspunten een meerwaarde leveren in het kader van het multimodale vervoer. In de commissie van 10 juni 2015 stelde u dat die diensten bij afloop van de bestaande overeenkomsten in vijftien stations niet meer zullen worden toegewezen via een overheidsopdracht. Het voortbestaan van vijftien andere fietspunten was afhankelijk van de financiële balans van de betrokken organisaties. Sommige diensten in de fietspunten zou de NMBS overnemen en voor de andere diensten zouden nieuwe overeenkomsten worden gesloten met aangepaste diensten. De Gewesten en de gemeenten zouden bij het proces worden betrokken. Er werden interdepartementale vergaderingen gepland. Met het nieuwe beheerscontract in het vooruitzicht moet er stilaan duidelijkheid komen over de visie inzake de fietspuntenwerking in de komende jaren. Die zullen dan ook verankerd kunnen worden in het nieuwe beheerscontract.

Mevrouw de minister, hoe staat het met de zoektocht naar een alternatieve dienstverlening voor de vijftien fietspunten die eventueel gesloten zouden worden? Wat zijn de plannen? Met welke van de bovenvermelde stakeholders die een engagement kunnen en willen nemen bij de toekomst van de fietspunten, heeft de minister overlegd? Heeft dat overleg al plaatsgevonden of zal dat nog gebeuren?

Mevrouw de minister, wat vindt u van de optie om de huidige fietspuntovereenkomsten tijdelijk te verlengen, zodat er meer tijd is om tot oplossingen te komen?

Wanneer zal een nieuwe aanbesteding uitgeschreven worden voor de fietspunten die blijven bestaan en voor hoeveel jaar zal die worden uitgeschreven? Bij hoeveel stations gaat het om een aanbesteding voor een fietspunt met de huidige dienstverlening en bij hoeveel stations om een aanbesteding voor een beperktere dienstverlening, bijvoorbeeld om nog in te staan voor het onderhoud en de netheid, maar niet meer voor de hersteldiensten? Hoe wil u uw visie op de fietspunten en de diensten die daar worden geleverd, verankeren in de komende beheersovereenkomst?

**08.02 Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): Mevrouw de minister, de problematiek is al geschetst door mijn collega. Ik sluit mij aan bij zijn uiteenzetting en ik voeg nog de volgende vragen toe.

Blijft de beslissing van de raad van bestuur definitief, evenals de vooropgestelde timing? Of zijn er nog mogelijkheden om bij te sturen?

Met de maatregel wordt gestreefd naar een efficiëntiewinst van 25 %,

la supervision des parkings pour vélos, ces points vélos se chargent à présent aussi des réparations et de la location de vélos. Où en est-on dans la recherche d'un service de remplacement pour les points vélos qui seront fermés? Une concertation est-elle en cours avec l'État flamand, les administrations provinciales et communales, Blue-bike et De Lijn?

Les contrats actuels pourraient-ils être prorogés dans l'attente de nouvelles solutions?

Quand sera lancée une nouvelle adjudication pour les points vélo restants? Combien d'années couvrira-t-elle? Dans combien de cas l'adjudication concerne-t-elle des points vélo offrant le service actuel et dans combien de cas, ceux proposant un service réduit?

**08.02 Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): La décision du conseil d'administration sur les points vélo et le calendrier fixé sont-ils définitifs?

En juin, madame la ministre a répondu qu'on s'efforcera

zo hebt u geantwoord in de maand juni. Kan u die besparing nader toelichten, en eventueel ook specificeren en detailleren per station waar de fietspunten worden bedreigd?

**08.03** Minister **Jacqueline Galant**: De NMBS bekijkt momenteel op al haar niveaus waar welke diensten essentieel zijn en waar zij efficiënter kan werken. Zo wil zij haar diensten aanpassen aan de behoeften van de klanten en de grootte van de stations. Grotere stations hebben meer nood aan toezicht op de fietsenstallingen dan kleinere. Voor kleinere stations zal de NMBS in de toekomst eerder gaan voor punctuele netheidsacties en specifieke opdrachten.

De beslissing van het directiecomité van de NMBS is definitief en de timing blijft behouden. De fietsenstallingen blijven overal in dienst en beschikbaar voor de reizigers.

Het contract met het fietspunt zal niet worden vernieuwd op een aantal locaties en voor een aantal stations worden de opdrachten verminderd. Naast de besparingen worden nog opdrachten uitgeschreven voor punctuele acties, zoals weesfietsenacties, uit te voeren in de getroffen stations, alsook in andere stations.

De globale besparing wordt geraamd op ongeveer 350 000 euro per jaar. De NMBS heeft mij de cijfers per station bezorgd en ik zal u deze schriftelijk bezorgen.

De NMBS heeft de stations in drie categorieën ingedeeld: A-stations met meer dan 2 500 reizigers per dag en meer dan 1 000 fietsplaatsen, B-stations met meer dan 2 400 reizigers per dag en minder dan 1 000 fietsplaatsen en C-stations met minder dan 2 400 reizigers per dag.

Voor de A-stations geldt het volgende. Voor 12 stations, zoals Gent-Sint-Pieters en Gent-Dampoort, zal er niets veranderen. In 24 B-stations, onder meer Roeselare, zal de NMBS een lager dienstniveau vragen en dus ook een lagere prestatievergoeding uitkeren.

In de C-stations, zoals dat van Eeklo, zal de NMBS geen prestaties meer vragen aan de fietspunten. Indien het fietspunt zijn werking wenst verder te zetten, mogen ze in het stationsgebouw blijven en zal de NMBS vanaf fase 4 als opstartsteun de bezettingsvergoeding niet meer aanrekenen.

De NMBS plant de bekendmaking van de opdracht voor het begin van 2016. De opdracht wordt uitgeschreven voor vier jaar. De taken die worden uitbesteed, zijn gelijklopend met de vorige periode, met name poetsen, orde, toezicht, permanentie en weesfietsenacties.

Herstellingen van fietsen en dergelijke zijn diensten die de fietspunten zelf ontwikkelen in het station. De NMBS betaalt geen vergoeding voor deze diensten.

Ik wil evenwel alles in het werk stellen om het gebruik van de fiets in combinatie met de trein te promoten. Men zal zich dan ook over de toekomst van de fietspunten en hun financieringsbronnen beraden binnen het intermodaliteitsplatform, dat zeer binnenkort wordt opgericht

d'obtenir un gain d'efficacité de 25 %. Pourrait-elle élucider un peu ses propos, éventuellement pour chaque gare où un point vélo est menacé?

**08.03** **Jacqueline Galant**, ministre: La SNCB cherche à tous les niveaux à gagner en efficacité. Les grandes gares ont davantage besoin de supervision sur les équipements cyclistes que les petites. Pour les petites gares, la SNCB privilégiera plutôt des actions propreté et des tâches spécifiques, comme par exemple l'enlèvement des vélos abandonnés.

La décision est définitive et on s'en tient toujours au calendrier. Les équipements vélo restent disponibles partout.

Dans plusieurs endroits, le contrat avec Point vélo n'est pas renouvelé et dans d'autres endroits, le nombre de requêtes diminue.

L'économie est évaluée à 350 000 euros par an. Je vous fournirai les chiffres par écrit pour chaque gare.

La SNCB a divisé les gares en trois catégories, en fonction du nombre de voyageurs et du nombre d'emplacements pour vélos. Dans les douze plus grosses gares, rien ne change. Dans les 24 gares de taille moyenne, la demande de service passera à un niveau inférieur. Dans les plus petites gares, plus aucune prestation ne sera demandée par la SNCB aux points vélo. Le point vélo pourra soutenir lui-même sa propre activité sans pour autant être redevable d'une indemnité pour l'occupation des emplacements.

La SNCB prévoit de publier l'adjudication d'ici au début de 2016. L'adjudication sera lancée pour quatre ans et comportera les volets suivants: nettoyage,

en waarin de Gewesten vertegenwoordigd zullen zijn.

rangement, surveillance, permanence et actions ciblées. Les réparations et les mises en location de bicyclettes sont des services que les points vélo développent eux-mêmes et pour lesquels la SNCB ne paie déjà rien actuellement.

J'ai l'intention de mettre tout en œuvre pour promouvoir l'utilisation de la bicyclette en combinaison avec le train. La plateforme d'intermodalité sera créée très prochainement. Cette plateforme réfléchira, en binôme avec les Régions, à l'avenir et au financement des points vélo.

**08.04 Jef Van den Bergh (CD&V):** Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Er zitten een aantal positieve elementen in, zoals het uitgangspunt dat de comodaliteit tussen fiets en trein verder moet worden uitgebouwd. Daar zal veel aandacht naartoe moeten gaan in de volgende beheersovereenkomst en in het komende beleid.

Een ander positief punt is dat fietspunten die ondanks de stopzetting van de financiering door de NMBS toch willen blijven functioneren, mogelijk op een lager niveau, toch nog steeds hun locatie kunnen behouden in een NMBS-gebouw.

Ik maak mij wel zorgen over de evolutie van de netheid in die kleinere stations, waar de fietspunten zullen verdwijnen. Het zal moeten worden geëvalueerd en opgevolgd.

De sector had gevraagd om een langere overgangsperiode te krijgen om op zoek te gaan naar een alternatieve financiering. Wat ik wel jammer vind, is dat de vooropgestelde timing nu behouden blijft en dat er dus geen sprake is van een langere overgangsperiode.

Maar, zoals gezegd, denk ik dat we alles op alles moeten zetten om de comodaliteit tussen fiets en trein verder te verbeteren.

**08.05 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld):** Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik interpreteer uw antwoord in dezelfde zin als de heer Van den Bergh. De fiets krijgt een steeds belangrijker aandeel in het voor- en natransport naar de stations. Stations zijn knooppunten van verschillende vervoersnetwerken.

Ik hoop dan ook dat alle spelers – u verwijst naar het overleg met de Gewesten – hun steentje bijdragen om ervoor te zorgen dat, rekening houdend met de verminderde bijdrage van de NMBS, op een aantal plaatsen geen grote stap achteruit wordt gezet. Dat zou een negatieve evolutie zijn.

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

**08.04 Jef Van den Bergh (CD&V):** Dans le prochain contrat de gestion, il conviendra de prêter attention à la combinaison vélo-train. Je me réjouis que les points vélo pourront conserver leur emplacement après l'arrêt de leur financement par la SNCB.

En revanche, je m'inquiète de l'évolution de la propreté dans les petites gares une fois que les points vélo auront disparu.

Je déplore que le calendrier soit maintenu et qu'une réponse favorable ne soit pas réservée à la demande d'un allongement de la période transitoire.

**08.05 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld):** J'espère que tous les acteurs concernés participeront à l'élaboration d'une solution afin que les points vélo puissent malgré tout poursuivre leurs activités.

**09 Vraag van mevrouw Daphné Dumery aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de**

**Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "een digitaal loket met flitsfoto's" (nr. 6995)**

**09** Question de Mme Daphné Dumery à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "un guichet numérique des photos prises par les radars routiers" (n° 6995)

**09.01** **Daphné Dumery** (N-VA): Mevrouw de minister, een tijdje geleden heb ik u een vraag gesteld over de flitsfoto's en het ter beschikking stellen daarvan in een online digitaal loket.

Hoever staat u daarmee? Is er al overlegd met de ministers van Justitie en Binnenlandse Zaken en de Gewesten hierover?

**09.02** Minister **Jacqueline Galant**: Mevrouw Dumery, er is overleg tussen Mobiliteit, Binnenlandse Zaken en Justitie betreffende de procedure voor de afhandeling van de onmiddellijke inningen.

In de marge is ook de mogelijkheid aan bod gekomen om de foto's van de automatische camera's digitaal ter beschikking te stellen. In feite is dat een verdere toepassing van de ICT-mogelijkheden om verkeersovertredingen volledig digitaal af te handelen, waarbij de overtreder via een digitaal loket zijn boete kan betalen en de foto's van de snelheidsovertreding kan consulteren.

Gelet op de gestelde prioriteiten zijn daarover echter nog geen concrete afspraken gemaakt. Aangezien de snelheidsovertredingen gedeeltelijk gewestelijke materie zijn, zullen de Gewesten ook iets te zeggen hebben in het kader van het strafrechtelijk beleid. De materie zal ter sprake kunnen komen in het kader van de besprekingen met de Gewesten over het strafrechtelijk beleid met betrekking tot de snelheidsovertredingen.

**09.03** **Daphné Dumery** (N-VA): Mevrouw de minister, wij zijn er allemaal van overtuigd dat de digitale afhandeling van dergelijke dossiers, zeker van de onmiddellijke inning, belangrijk is. Wanneer verschillende ministeries, federaal of gewestelijk, moeten samenwerken rond één digitaal platform, weten we ook dat die samenwerking altijd problematisch is. Mijn volgende vragen gaan daar ook over.

Ik vind het echter jammer dat er nog geen concrete afspraken zijn gemaakt en ik hoop dat dit binnenkort wel gebeurt, zodat het digitaal platform nog in deze legislatuur wordt gerealiseerd. Ik wens u daar alvast heel veel succes mee.

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

**10** Vraag van mevrouw Daphné Dumery aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het duplicaat van de gepersonaliseerde nummerplaten" (nr. 6996)

**10** Question de Mme Daphné Dumery à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le duplicata des plaques d'immatriculation personnalisées" (n° 6996)

**10.01** **Daphné Dumery** (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, bij verlies of diefstal van een gepersonaliseerde nummerplaat kan men daarvoor geen duplicaat aanvragen, moet men

**09.01** **Daphné Dumery** (N-VA): Où en est le guichet numérique qui doit permettre la consultation des photos prises par des radars routiers? La ministre s'est-elle concertée à ce propos avec la Justice, l'Intérieur et les Régions?

**09.02** **Jacqueline Galant**, ministre: Une concertation est organisée entre la Mobilité, l'Intérieur et la Justice à propos du traitement des perceptions immédiates et de la mise à disposition en ligne des photos prises par des radars automatiques, dans le cadre du traitement digitalisé des infractions au code de la route. Aucun accord n'a encore été conclu à ce sujet. Cette question sera également abordée au moment des discussions qui auront lieu avec les Régions à propos de la politique pénale en matière d'excès de vitesse.

**09.03** **Daphné Dumery** (N-VA): Malheureusement, la coopération entre différentes autorités fédérales et régionales autour d'une plate-forme numérique commune ne se déroule généralement pas sans problèmes.

**10.01** **Daphné Dumery** (N-VA): En cas de perte ou de vol d'une plaque d'immatriculation person-

een nieuwe nummerplaat aanvragen en opnieuw 1 000 euro betalen. Voor bijzondere nummerplaten, zoals voor ministers en het koningshuis, en voor CD-kentekenplaten kan wel een duplicaat worden aangevraagd.

Dat voelt heel onrechtvaardig. Als wij het principe van de gepersonaliseerde nummerplaat aanvaarden, waarom wordt daarin dan nog een onderscheid gemaakt?

Mevrouw de minister, bent u van plan om dit te herbekijken en de gepersonaliseerde nummerplaten te behandelen zoals alle andere?

**10.02** Minister **Jacqueline Galant**: Mevrouw de voorzitter, mevrouw Dumery, bij bewijs van verlies of diefstal wordt de code van de kentekenplaat definitief geblokkeerd en kan er inderdaad geen duplicaat worden verkregen.

Om misbruik tegen te gaan van personen die simpelweg van voorkeurnummer willen wisselen, kunnen wij niet toestaan dat een nieuwe gepersonaliseerde kentekenplaat tegen de gewone afgifteretributie van 30 euro wordt uitgereikt.

In gespecialiseerde autozaken kunnen tegen democratische prijzen antidiefstalvrijzen worden verkregen.

De regels inzake duplicaten van gespecialiseerde nummerplaten zullen dus niet worden herbekeken. Bij een nieuwe inschrijving zal de retributie die in het koninklijk besluit is vermeld, als dusdanig behouden blijven.

**10.03** **Daphné Dumery** (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, we kunnen het niet altijd eens zijn met elkaar.

Als Parlements lid vind ik dit onrechtvaardig. Ofwel staan wij het principe van de gepersonaliseerde nummerplaat toe, ofwel niet.

Als we eenmaal beslissen dat dit kan, zie ik niet in waarom er bij verlies of diefstal een verschil is tussen een automatisch systeem of een eigen code.

Ik ben het daarmee niet eens, maar soms mogen we wel van mening verschillen, dus ik dank u voor uw antwoord.

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

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

- mevrouw Karin Temmerman aan de minister van Justitie over "het optimaliseren van de kruispuntbank Mercurius" (nr. 7001)
- mevrouw Daphné Dumery aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het Mercuriusproject" (nr. 7349)
- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de databank Mercurius" (nr. 7617)

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

- Mme Karin Temmerman au ministre de la Justice sur "l'optimisation de la banque-carrefour Mercurius" (n° 7001)
- Mme Daphné Dumery à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale

nalisee, il faut de toute façon en demander une nouvelle et repayer 1 000 euros alors que pour les plaques minéralogiques spéciales – comme celles des ministres, de la Maison Royale et les plaques diplomatiques CD –, un duplicata peut être demandé.

Qu'est-ce qui explique cette distinction injuste et la ministre y remédiera-t-elle?

**10.02** **Jacqueline Galant**, ministre: Afin d'éviter les abus commis par des personnes qui veulent simplement changer de numéro préférentiel, nous ne pouvons pas délivrer de nouvelle plaque personnalisée moyennant la redevance habituelle de 30 euros. Les intéressés peuvent toujours acheter des vis antivol qui sont bon marché. La règle ne sera pas adaptée.

**10.03** **Daphné Dumery** (N-VA): En tant que parlementaire, je trouve cela injuste. Si mon groupe souscrit au principe de la plaque personnalisée, je ne comprends pas, personnellement, qu'il y ait des procédures différentes en cas de perte ou de vol.

**des Chemins de fer Belges, sur "le projet Mercurius" (n° 7349)**

**- Mme Sabien Lahaye-Battheu à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la base de données Mercurius" (n° 7617)**

**11.01 Karin Temmerman** (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, Kafka regeert wanneer het gaat over het beteugelen van weggiraten. Ongeveer drie jaar geleden las ik in *De Standaard* dat een persoon van wie het rijbewijs werd ingetrokken wegens een ernstige inbreuk op de wegcode heel gemakkelijk een nieuw rijbewijs kon afhalen bij de gemeente. Hij hoefde daarvoor enkel aangifte te doen van het verlies van zijn rijbewijs bij de politie, zijnde dezelfde instantie die zijn rijbewijs had ingetrokken. De aangifte was voldoende om bij de gemeente een duplicaat af te halen. Iedereen zal het er wel over eens zijn dat dit hallucinant is.

In het Journaal van 21 oktober pleitte politierechter Peter D'Hondt opnieuw voor één centrale databank die alle verkeersovertredingen en alle vonnissen aan elkaar zou koppelen.

De kruispuntbank Mercurius, die moet bijhouden van wie het rijbewijs wordt ingetrokken, zou naar verluidt na twee jaar implementatie nog steeds niet echt goed werken. Zo slagen personen van wie het rijbewijs werd ingetrokken er nog steeds in om gemakkelijk een duplicaat van hun rijbewijs te krijgen.

Ik moet u er niet aan herinneren, mevrouw de minister, dat België geen goede leerling is op het vlak van verkeersveiligheid. Wij doen het slechter dan onze buurlanden. Ik meen dat dit soort zaken aanleiding moet zijn om het beter te doen.

Ik krijg graag een antwoord op de volgende vragen.

Waarom werkt de kruispuntbank Mercurius nog steeds niet naar behoren?

Hoe staat u tegenover het voorstel van de politierechter om alle databanken, ANG, MaCH en Mercurius, te koppelen aan één centrale databank? Overlegt u ter zake met de minister van Justitie, de heer Geens, die plannen heeft voor de digitalisering? Worden er vandaag al stappen ondernomen om de integratie tot stand te brengen?

Tot slot, en dit is de belangrijkste vraag, wanneer zal de centrale databank er zijn?

**11.02 Daphné Dumery** (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, mevrouw Temmerman heeft de zaken al goed geschetst in haar inleiding.

Het probleem is dat een onmiddellijke intrekking van het rijbewijs in een bepaalde politiezone niet bekend is bij de naburige politiezone, waardoor de persoon gewoon blijft rondrijden. Niemand weet of die persoon mag rijden of niet. Politierichters klagen aan dat er meer handhaving en meer opvolging moet zijn inzake het verval van het recht tot sturen.

In het digitale tijdperk waarin wij leven is het onvoorstelbaar dat er nog altijd geen databank is die alle gegevens met elkaar verbindt. Enkele jaren geleden werd het Mercuriusproject opgericht. Toen strandde het

**11.01 Karin Temmerman** (sp.a): C'est Kafka qui règne en maître lorsqu'il s'agit de s'attaquer aux pirates de la route. Les conducteurs à qui on a retiré leur permis n'ont toujours pas la moindre difficulté à en obtenir un duplicata.

Pourquoi la banque-carrefour des permis de conduire (application Mercurius), ne fonctionne-t-elle toujours pas convenablement? Le ministre soutient-il la proposition du juge de police D'Hondt visant à connecter l'ensemble des banques de données à une banque de données centrale? Le ministre a-t-il rencontré le ministre Geens à ce sujet? Des initiatives sont-elles prises aujourd'hui en vue de cette intégration? Quand aurons-nous une banque de données centrale?

**11.02 Daphné Dumery** (N-VA): À l'ère du numérique, il est inconcevable qu'il n'existe pas encore de banque de données capable de faire le lien entre l'ensemble des données concernant le permis de conduire. Des automobilistes circulent des années sans permis de conduire sans être jamais contrôlés.

Quand la banque de données Mercurius sera-t-elle enfin opérationnelle?

steeds op een overleg tussen de FOD Mobiliteit, de FOD Justitie en de FOD Binnenlandse Zaken.

Mevrouw de minister, er deden zich al een aantal schrijnende voorbeelden voor, ook in het Brusselse, van personen die jarenlang rijden zonder rijbewijs zonder ooit te worden gecontroleerd. Ik denk meer bepaald aan een dader, een jonge twintiger, die bovendien een dodelijk ongeval veroorzaakte. Dat doet werkelijk vragen rijzen naar de noodzaak en de urgentie van de databank. Mijn vraag is dus wanneer die databank er komt.

**11.03 Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, ik sluit mij aan bij wat al is gezegd.

Wat is de stand van zaken in het overleg met de FOD Justitie en de FOD Binnenlandse Zaken om tot een volledige gegevensuitwisseling te komen? Het gaat hier immers om een gecombineerde bevoegdheid. Er moet dus worden samengewerkt om tot resultaten te komen. Welke obstakels moeten eventueel nog worden weggewerkt?

Zal de databank Mercurius alleen informatie bevatten over wie al dan niet een rijbewijs heeft? Dat hoorde ik althans. Of zal die ook vermelden of een rijbewijs is ingetrokken, of de geldigheid verstreken is enzovoort? Dat is natuurlijk de meest interessante informatie met betrekking tot deze problematiek.

Wat is de timing van de operationalisering?

**11.04 Minister Jacqueline Galant:** Mevrouw de voorzitter, de kruispuntbank van de rijbewijzen, opgericht door de wet van 14 april 2011, voorziet in de uitwisseling van gegevens van verschillende oorsprong. Ze is reeds operationeel voor de identiteitsgegevens komende van het Rijksregister, de examenresultaten komende van de rijexamencentra en de elektronische uitwisseling via EUCARIS en RESPER. De gegevens betreffende het verval van het recht tot sturen behoren tot de bevoegdheid van de FOD Justitie. Op dit ogenblik worden er door Justitie geen gegevens elektronisch doorgestuurd naar de kruispuntbank.

Het Mercuriusproject voorziet in een koppeling van de databank van Justitie met de kruispuntbank van de rijbewijzen. De gegevens die zullen worden doorgestuurd omvatten het verval van het recht tot sturen en de onmiddellijke intrekkingen. Het opvragen gebeurt in real time, wat wil zeggen dat de opgevraagde situatie steeds overeenstemt met de werkelijkheid. Op ieder ogenblik zullen de politie en de gemeenten de kruispuntbank van de rijbewijzen kunnen consulteren en zal er onmiddellijk een oproep gebeuren bij de databank van Justitie.

Het project werd reeds opgestart en komt dus tegemoet aan het principe van een centrale databank, met dien verstande dat ieder departement beheerder blijft van de eigen gegevens. De koppeling van beide databanken kan gebeuren zodra de noodzakelijke IT-ontwikkelingen bij de FOD Justitie hebben plaatsgevonden.

**11.03 Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): Quel est l'état d'avancement de la concertation consacrée à un échange intégral de données entre les SPF Justice et Intérieur? Quels sont les obstacles à lever? La banque de données indiquera-t-elle également un éventuel retrait du permis de conduire ou l'expiration de la validité de celui-ci? À quelle échéance cet outil sera-t-il opérationnel?

**11.04 Jacqueline Galant,** ministre: La banque-carrefour des permis de conduire est déjà opérationnelle en ce qui concerne les données d'identification du Registre national, les résultats d'examen des centres d'examen pour l'obtention du permis de conduire et les échanges électroniques de données par le biais d'EUCARIS et de RESPER.

Les données relatives à la déchéance du droit de conduire font partie des attributions du SPF Justice qui ne transmet pour l'heure aucune donnée par voie électronique à la banque-carrefour.

Mercurius prévoit un couplage de la banque de données de la Justice avec la banque-carrefour des permis de conduire. Les données transmises porteront sur la déchéance du droit de conduire et sur les retraits immédiats du permis de conduire. La récupération de données saisies dans la banque de données se

déroule en temps réel et les informations récupérées correspondent dès lors toujours à la situation réelle. Le projet a déjà démarré. Il est conforme aux principes d'une banque de données centrale, étant toutefois entendu que chaque département continue à assurer la gestion de ses propres données. Dès que les développements IT nécessaires seront achevés au SPF Justice, l'interconnexion des deux banques de données sera possible.

**11.05 Karin Temmerman** (sp.a): Mevrouw de minister, er werd dus nog geen datum vooropgesteld?

Ik dank u voor uw uitleg, maar dat wisten wij eigenlijk al. Wij wisten al wat er allemaal mogelijk is. Precies het operationeel maken van die kruispuntbank zal verhinderen wat er gebeurt. Collega Dumery haalde het voorbeeld al aan van iemand van wie het rijbewijs werd afgenomen, maar die erin slaagde een nieuw rijbewijs te bemachtigen en dan nog een dodelijk ongeval veroorzaakte. Dat zou niet meer kunnen gebeuren na het operationeel maken van die kruispuntbank.

Ik zal mijn vragen stellen aan de minister van Justitie. Ik heb immers uit uw antwoord begrepen dat de knoop zich momenteel op dat niveau bevindt, in die zin dat die gegevens niet worden doorgegeven. Ik heb ook begrepen dat men daar moet voorzien in de financiering en in het operationeel maken van die kruispuntbank.

**11.06 Daphné Dumery** (N-VA): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik kan er alleen aan toevoegen dat dit een schrijnende situatie is.

Ik zal mij richten tot de minister van Justitie met deze vraag. Ter zake moet immers dringend een timing worden vastgelegd.

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

**12 Vraag van mevrouw Daphné Dumery aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het puntenrijbewijs" (nr. 7011)**

**12 Question de Mme Daphné Dumery à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le permis à points" (n° 7011)**

**12.01 Daphné Dumery** (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, het rijbewijs met punten begint stilaan een stokpaardje van mij te worden. Ik ga mijn toelichting niet helemaal herhalen, u weet waarom wij dat zo belangrijk vinden. Het staat ook in het regeerakkoord.

Hoever staat u met het onderzoek ernaar? Is er een mogelijkheid? Wat is het tijdpad dat u hanteert om daartoe te geraken?

**12.02 Minister Jacqueline Galant:** Mevrouw de voorzitter, in het regeerakkoord staat duidelijk dat de regering wil werk maken van een

**11.05 Karin Temmerman** (sp.a): J'adresserai mes questions au ministre de la Justice.

**11.06 Daphné Dumery** (N-VA): Il y a péril en la demeure. Il convient donc d'établir un calendrier au plus vite.

**12.01 Daphné Dumery** (N-VA): Où en est l'enquête relative au permis à points? Ce système est-il envisageable? Quel est le calendrier?

**12.02 Jacqueline Galant,** ministre: L'accord de gouverne-

systematische aanpak van de recidive en dat de regering zal nagaan wat daarvoor de meest geschikte instrumenten zijn, zoals het rijbewijs met punten.

Uit het studiemateriaal waarover ik beschik, blijkt dat het rijbewijs met punten als zodanig geen wondermiddel is. Enerzijds zijn er verschillende randvoorwaarden die moeten vervuld zijn en, anderzijds, moeten de te verwachten effecten op de verkeersveiligheid niet te hoog worden ingeschat. Wat dit laatste betreft, wordt algemeen aangenomen dat er vooral een kortstondig effect kan genoteerd worden.

De randvoorwaarden hebben vooral betrekking op de noodzaak om het aantal controles voldoende hoog te houden, op de goede werking van het gerechtelijk systeem, op het voorkomen van eventuele misbruiken en op de budgettaire en administratieve aspecten van de invoering ervan.

Daarnaast verwacht men veel van de recente invoering, begin dit jaar, van het systeem van de gekruiste recidive, waarbij de recidive van een van de zes zwaarste overtredingen binnen de drie jaar aanleiding geeft tot minstens drie maanden rijverbod en de verplichting om de vier herstelexamens af te leggen. Ik heb aan het BIVV gevraagd om de effecten van de invoering van dit nieuwe recidivesysteem te onderzoeken en daarover ook een informatiecampaignede voeren om de preventieve effecten ervan te vergroten.

ment indique clairement que le gouvernement souhaite élaborer un plan systématique contre la récidive et qu'il examinera, dans ce cadre, les instruments les plus appropriés.

Il ressort des données disponibles que le permis à points n'est pas la panacée. D'une part, il est assorti de plusieurs conditions périphériques et, d'autre part, il convient de ne pas évaluer avec trop d'optimisme l'incidence qu'il aura sur la sécurité routière. Les conditions périphériques portent principalement sur la nécessité de maintenir le nombre de contrôles à un niveau suffisamment élevé, sur le bon fonctionnement du système judiciaire, sur la prévention des abus et sur les aspects budgétaires et administratifs de son introduction.

Par ailleurs, de grands espoirs sont fondés sur le système de récidive "croisé", introduit récemment. Il sanctionne toute récidive de l'une des six infractions les plus graves dans les trois ans d'une déchéance d'au moins trois mois du permis de conduire et contraint le récidiviste à présenter quatre examens de réintégration. J'ai chargé l'IBSR d'enquêter sur les effets de ce nouveau système de récidive et de mener une campagne d'information à ce sujet.

**12.03 Daphné Dumery (N-VA):** Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, dat het geen wondermiddel zal zijn om recidive aan te pakken, kan misschien wel juist zijn. Wat de te verwachten effecten betreft, er zijn studies die het ene uitwijzen en er zijn studies die het andere uitwijzen. Momenteel bestraffen wij jonge chauffeurs veel zwaarder dan oudere chauffeurs, daarin zit ook een onrechtvaardigheid. Ik zie eerder rechtvaardigheid in een rijbewijs met punten dan in bijvoorbeeld het strenger bestraffen van chauffeurs die nog maar twee jaar een rijbewijs hebben.

**12.03 Daphné Dumery (N-VA):** Il serait en tout cas plus juste d'instaurer un permis à points que de sanctionner plus sévèrement les jeunes conducteurs comme nous le faisons aujourd'hui.

Ik kijk uit naar uw evaluatie, die er zal komen via het BIVV, maar toch denk ik dat er wel heil te vinden is in een rijbewijs met punten. Misschien kunnen wij mekaar daarin op een later moment vinden.

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

**13 Questions jointes de**

- Mme Vanessa Matz à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la consultation publique sur la sécurité routière" (n° 7096)

- Mme Sabien Lahaye-Battheu à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'enquête sur la sécurité routière menée auprès des citoyens" (n° 7404)

**13 Samengevoegde vragen van**

- mevrouw Vanessa Matz aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de open brief aan de burgers over de verkeersveiligheid" (nr. 7096)

- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de bevraging bij de burgers over verkeersveiligheid" (nr. 7404)

**13.01 Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): Mevrouw de minister, over ongeveer tien dagen vindt de nieuwe Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid plaats, de opvolger van de editie van vier jaar geleden in 2011. Ter voorbereiding daarvan riep u eind oktober in een open brief de burgers op om via de website voorstellen te lanceren die de verkeersveiligheid kunnen verbeteren. Op een eerste evaluatiemoment ongeveer een maand geleden, begin november, bleken al ruim tweeduizend mensen te hebben gereageerd. Een eenvoudiger verkeersreglement kwam daaruit als een veel vermelde piste naar voren.

Hoe evalueert u de bevraging vandaag? Op welke manier zullen de resultaten van de bevraging aan bod komen tijdens de volgende Staten-Generaal?

**13.02 Jacqueline Galant**, ministre: Les états généraux de la sécurité routière 2015 marquent la moitié d'une décennie d'action en faveur de la sécurité routière. L'objectif de réduire de 50 % le nombre de tués sur nos routes entre 2010 et 2020 sera difficile voire impossible à atteindre sans un changement radical dans le comportement des usagers.

We waren aangenaam verrast door de hoge respons en het engagement van de weggebruikers. Bijna zeventuizend burgers gaven een mening op de website.

Étant donné la dispersion des compétences en matière de sécurité routière, j'ai souhaité orienter les citoyens autour des matières qui relèvent des compétences de l'État fédéral et sur lesquelles je peux concrètement agir. J'entends beaucoup de recommandations en lien avec les infrastructures ou la signalisation mais c'est le gestionnaire de voirie qui est chargé de leur aménagement ou de leur placement.

De Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid van 15 december 2015 focust dus op vijf belangrijke beleidsthema's: de wegcode, de technologie, de ongevalanalyse, de pakkans en de recidive. Deze vijf thema's werden uitvoerig besproken tijdens de debatten die in de week van 16 november 2015, verspreid over drie

**13.01 Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): De nouveaux États généraux de la Sécurité routière seront bientôt organisés. Fin octobre, dans une lettre ouverte, la ministre invitait la population à poster sur le site internet de son département, des propositions pour accroître la sécurité routière.

Quelles ont été les propositions recueillies et comment seront-elles intégrées dans les futures discussions?

**13.02 Minister Jacqueline Galant:** We kunnen de doelstelling – een halvering van het aantal dodelijke verkeersslachtoffers tussen 2010 en 2020 – moeilijk bereiken zonder een radicale gedragswijziging bij de weggebruikers.

Nous avons été agréablement surpris de constater le taux de réponse élevé ainsi que l'engagement dont ont fait preuve les usagers de la route, étant donné que près de 7 000 citoyens ont réagi sur le site internet.

Gezien de versnippering van de bevoegdheden heb ik de burgers willen betrekken bij de federale materies. De aanleg van infrastructuur is de zaak van de wegbeheerder.

Les États généraux de la Sécurité routière du 15 décembre 2015 seront axés sur le code de la route, les technologies, l'accidentologie, le risque pour les

avonden, plaatsvonden in Brussel. Elke avond namen andere mensen deel aan de werkgroepen. Zij werden door het BIVV uitgenodigd voor de werkgroepen op basis van hun inbreng op de website [sgvv2015.be](http://sgvv2015.be). Voor elk thema waren enkele experts aanwezig die de ideeën en voorstellen konden toetsen aan de uitvoerbaarheid.

Het is nu de bedoeling om met de resultaten van deze debatten aan de slag te gaan en ze te bundelen. Op 15 december zal de inhoudelijke voorbereiding door de burgers en door de experts worden samengebracht op de Staten-Generaal. Op die dag zullen nieuwe maatregelen voor de verkeersveiligheid worden aangekondigd. De input van de burgers zal hiervoor als basis dienen.

contrevenants d'être sanctionnés et la récidive. Ces différents thèmes ont été longuement évoqués lors de trois soirées débat organisées à Bruxelles en prémisses aux États généraux. À la demande de l'IBSR, les groupes de travail ont rassemblé, outre des experts, des intervenants chaque fois différents, sélectionnés sur la base de leur contribution au site internet [egsr2015.be](http://egsr2015.be). Le 15 décembre prochain, de nouvelles mesures de sécurité routière seront annoncées.

**13.03 Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): Mevrouw de minister, ik wens u proficiat met het succes van de nieuwe initiatieven. U kreeg bijna zeventuizend antwoorden op de website. Dat betekent dat mensen in hun pen kruipen en constructief zijn wanneer er een oproep wordt gelanceerd om mee te denken over een belangrijke doelstelling zoals meer verkeersveiligheid. Ik kijk dan ook uit naar 15 december en de nieuwe maatregelen die u zult aankondigen.

**13.03 Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): Presque 7 000 réactions ont été enregistrées sur le site [egsr.be](http://egsr.be). Elles témoignent toutes de la volonté de la population de participer de manière constructive à cette réflexion. J'attends donc impatiemment l'annonce des nouvelles mesures.

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

**14 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "alle fietsers tegelijk groen" (nr. 7114)**

**14 Question de M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le feu vert simultané pour tous les cyclistes" (n° 7114)**

**14.01 Jef Van den Bergh** (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, dit is eigenlijk ook een opvolgingsvraag. Ik heb de vraag nog niet aan u voorgelegd, maar wel aan uw voorganger.

**14.01 Jef Van den Bergh** (CD&V): Votre prédécesseur avait chargé l'IBSR d'étudier le concept "Feu vert simultané pour tous les cyclistes" selon lequel tous les cyclistes et piétons présents à un carrefour peuvent le traverser simultanément et dans toutes les directions, évitant ainsi tout conflit avec les véhicules motorisés. Des études supplémentaires étaient cependant nécessaires dans plusieurs zones de test et une concertation devait ensuite avoir lieu avec les Régions.

In de vorige legislatuur gaf uw voorganger de opdracht aan het BIVV om het principe "alle fietsers tegelijk groen" te onderzoeken. Zowel fietsers als voetgangers krijgen hierbij op kruispunten in alle richtingen tegelijk groen licht, waardoor conflicten met het gemotoriseerd verkeer worden uitgesloten.

Uw voorganger kondigde toen aan dat verder onderzoek nodig was op een aantal proeflocaties om verdere aanbevelingen te kunnen formuleren. Vervolgens moest met de Gewesten worden bekeken of zij een aanpassing van de verkeerswetgeving in die zin genegen zouden zijn. Een aanpassing van het artikel 61.3.2, 1° van het verkeersreglement is dan immers nodig.

Ik heb de volgende vragen, mevrouw de minister. Wat is uw visie met betrekking tot "alle fietsers en voetganger tegelijk groen"? Kan de verkeersveiligheid en de mobiliteit hiermee worden verbeterd? Heeft u als minister hierover al contact gehad met de Gewesten? Wat is hun visie?

Qu'en pense la ministre? Ce projet peut-il bénéficier à la sécurité routière et la mobilité? Une concertation a-t-elle déjà été menée avec les Régions? Qu'en pensent-elles? A-t-on déjà prévu

Plant u een aantal proeflocaties – dit zal waarschijnlijk ook in samenwerking met de wegbeheerders moeten gebeuren – zodat verdere aanbevelingen kunnen worden geformuleerd? Het BIVV was daarvoor vragende partij bij haar eerste onderzoek.

Acht u het wenselijk het principe wettelijk mogelijk te maken? Zo ja, kunt u dit meenemen in de aanpassingen van de wegcode die gepland zijn voor 2016?

Tot daar mijn vragen, mevrouw de voorzitter.

**14.02** Minister **Jacqueline Galant**: Net zoals mijn voorganger in de vorige regeerperiode ben ik principieel geïnteresseerd in de mogelijkheid om zowel voetgangers als fietsers een kruispunt te laten oversteken terwijl de verkeerslichten op rood staan voor het gemotoriseerd verkeer uit alle richtingen. Dit betekent dat voetgangers en fietsers tijdens deze fase groen licht hebben voor alle oversteekrichtingen. Deze niet-gemotoriseerde weggebruikers kunnen dan oversteken rondom het kruispunt, of zij kunnen diagonaal oversteken.

Wij gaan ervan uit dat daardoor risicovolle ontmoetingen tussen afslaande voertuigen en rechtdoor rijdende fietsers worden vermeden. Een autovrij kruispuntoppervlak is comfortabel voor fietsers en voetgangers die willen oversteken. Voetgangers en fietsers zullen wat meer geduld moeten oefenen om tijdens de alle-richtingen-groen-fase te kunnen oversteken.

Ik ben bereid een dergelijk systeem uitdrukkelijk in de wegcode op te nemen, maar ik ga ervan uit dat de huidige wegcodetekst geen belemmering vormt om dit principe nu al toe te passen.

We kunnen wel de regels (...) door in een onderbordje of een lichtlens te voorzien waarop alle richtingen symbolisch aangebracht zijn.

Proeflocaties plannen is een zaak voor de wegbeheerders en de Gewesten. De federale overheid is niet bevoegd om hierin het initiatief te nemen. Het BIVV is inderdaad bereid om een of meerdere proefprojecten op te volgen en te evalueren. Hiervoor moet het BIVV samenwerken met initiatiefnemende wegbeheerders.

Mijns inziens vormt de huidige wegcode geen absoluut beletsel om tegelijk groen toe te passen. De auto's uit alle richtingen krijgen tegelijk rood en de voetgangers en/of fietsers krijgen groen in alle richtingen op basis van tweekleurige verkeerslichten.

De groene fase, waarin alle richtingen tegelijk groen krijgen, mag dus momenteel niet gerealiseerd worden met driekleurige lichten, maar wel met tweekleurige verkeerslichten.

De wegcode zou dus de mogelijkheid kunnen opnemen om de bedoelde groene fase ook met driekleurige lichten te realiseren. Daarenboven zou de wegcode dit principe verder expliciet kunnen opnemen en regelen.

un certain nombre de zones de test? Cette suggestion peut-elle être intégrée aux adaptations du code de la route en 2016?

**14.02** **Jacqueline Galant**, ministre: Je suis favorable au concept permettant à tous les piétons et cyclistes de traverser un carrefour en même temps tandis que les feux restent rouges pour les véhicules motorisés dans toutes les directions. Cela signifie également que pendant ce temps, le feu est vert pour les piétons et cyclistes, quelle que soit leur direction. Il est vrai que ce système permettrait d'éviter toutes les rencontres à risque entre les véhicules qui changent de direction et les cyclistes qui poursuivent leur chemin en ligne droite. Je suis également disposée à intégrer expressément ce principe au code de la route, même si je pense que le code de la route actuel permet déjà d'appliquer ce concept sans encombre.

La mise en place des zones de test relève de la compétence des gestionnaires de la voirie et des Régions. L'IBSR est disposé à assurer le suivi d'un ou de plusieurs projets pilotes, d'en évaluer les résultats et de collaborer à cet effet avec les gestionnaires de la voirie responsables de l'initiative.

La phase verte, caractérisée par un feu passant simultanément au vert pour les usagers venant de toutes les directions, est irréalisable pour l'instant avec des feux tricolores, mais elle est réalisable avec des feux bicolores. Le code de la route devrait donc être modifié pour que la phase verte puisse également être

réalisée avec des feux tricolores.

**14.03 Jef Van den Bergh (CD&V):** Ik dank de minister voor haar antwoord.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

**15 Vraag van mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het Raadgevend Comité van de Treinreizigers bij de FOD Mobiliteit" (nr. 7118)**

**15 Question de Mme Sabien Lahaye-Battheu à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le Comité consultatif pour les voyageurs ferroviaires du SPF Mobilité" (n° 7118)**

**15.01 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld):** Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, deze vraag gaat over het Raadgevend Comité van de Treinreizigers. In de maand maart van vorig jaar is in dit huis een wetsontwerp goedgekeurd omtrent de hervorming van dat Raadgevend Comité. Het doel van de wetswijziging was een professionalisering van de organisatie die de belangen van de reizigers en de belangrijkste stakeholders verdedigt, hetgeen moet bijdragen tot de verdere uitbouw van de NMBS tot een klantgerichte onderneming.

In juli van dit jaar werden nog enkele kleine wijzigingen aangebracht. Meer bepaald gaat het om de mogelijkheid voor u als minister om advies te vragen aan dat Comité in geval van hoogdringendheid, waarbij het Comité zich moet uitspreken binnen een termijn van tien werkdagen.

Daarnaast moet er een gezamenlijk akkoord gesloten worden over de regels van de samenwerking tussen de NMBS en het Comité. Pas na die wijzigingen kan het Comité worden samengesteld.

Mevrouw de minister, ik wil u vandaag vragen of alle formaliteiten intussen achter de rug zijn en of het Comité en het bureau is samengesteld. In welke mate zijn er in dat Comité reizigers vertegenwoordigd?

Is er intussen een samenwerkingsovereenkomst tussen de NMBS en het Comité? Kunt u dat eventueel toelichten of een timing opgeven?

**15.02 Minister Jacqueline Galant:** Het Raadgevend Comité van de Treinreizigers is nu samengesteld. Het bestaat uit 26 werkende en 26 plaatsvervangende leden. Voor de samenstelling van het Comité verwijs ik naar het ministerieel besluit van 20 augustus 2015 houdende benoeming van de leden van het Raadgevend Comité van de Treinreizigers.

Onder de vertegenwoordigde organisaties binnen het Raadgevend Comité bevinden zich naast de sociale partners ook representatieve vertegenwoordigers van jongeren, van ouderen, van milieuorganisaties, of nog van fietsers en van een aantal representatieve organisaties voor de belangen van de gebruikers van het openbaar vervoer, zoals, om er enkele op te noemen, TreinTramBus, de Reizigersbond of Navetteurs.be.

**15.01 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld):** En mars 2014, un projet de loi sur la réforme du Comité consultatif pour les voyageurs ferroviaires a été adopté, dans le but d'une professionnalisation de l'organisation. Le Comité consultatif pour les voyageurs ferroviaires ne peut être constitué que lorsqu'un accord aura été conclu concernant les règles de collaboration avec la SNCB.

Cet accord a-t-il été conclu et le comité et le bureau ont-ils été entre-temps constitués? Dans quelle mesure les voyageurs sont-ils représentés?

**15.02 Jacqueline Galant, ministre:** Le comité est constitué. Il se compose de 26 membres effectifs et 26 membres suppléants. À côté des partenaires sociaux, des représentants des jeunes, des personnes âgées, des organisations environnementales, des cyclistes et des utilisateurs des transports en commun siègent au comité.

La composition du bureau prend également en compte l'équilibre linguistique et l'égalité hommes-

Het bureau van het Raadgevend Comité werd samengesteld, rekening houdend met de wens om een dubbel evenwicht te verzekeren, taalkundig en qua gender. Naast de voorzitter bestaat het bureau uit vertegenwoordigers van de volgende drie verenigingen: Comeos, ABVV en Gezinsbond vzw.

Het intern reglement van het Raadgevend Comité wordt momenteel opgesteld door het bureau van het Comité en zal voor het einde van dit jaar voorgelegd worden aan alle leden.

Inzake het samenwerkingsakkoord zal er overleg plaatsvinden tussen de NMBS en het Comité.

Het bureau van het Comité wil echter een intern reglement aannemen, vooraleer de regels van samenwerking met de NMBS te bepalen.

femmes. Le bureau se compose de représentants de Comeos, de l'ABVV/FGTB et de la Gezinsbond/Ligue des Familles.

Le règlement interne est en train d'être mis au point par le bureau et sera présenté à tous les membres avant la fin de l'année.

Dès que le règlement d'ordre intérieur aura été élaboré, le comité et la SNCB se concerteront au sujet de l'accord de coopération.

**15.03 Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, ik dank u voor deze stand van zaken en ik zal dit verder opvolgen.

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

**16 Vraag van de heer Franky Demon aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de parkeerplaatsen voorbehouden voor personen met een handicap" (nr. 7158)**

**16 Question de M. Franky Demon à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les emplacements réservés aux personnes handicapées" (n° 7158)**

**16.01 Franky Demon** (CD&V): Mevrouw de minister, artikel 27bis van de wegcode bepaalt de modaliteiten voor het parkeren op parkeerplaatsen voorbehouden aan personen met een handicap. Deze parkeerplaatsen zijn voorbehouden aan voertuigen die gebruikt worden door personen met een handicap die houder zijn van de parkeerkaart voor mensen met een handicap, zoals bepaald in het ministerieel besluit van 7 mei 1999. Die kaart moet zichtbaar aangebracht zijn onder de voorruit.

In de praktijk mag bijvoorbeeld een schoolbus met leerlingen met een beperking aan boord niet parkeren op plaatsen voorbehouden voor personen met een handicap. De leerlingen hebben immers niet altijd overal hun parkeerkaart bij. Hetzelfde geldt voor busjes van verzorgingsinstellingen. Ook zij moeten minstens één parkeerkaart in het busje aanwezig hebben.

Wat is uw visie op het gebruik van parkeerplaatsen voor personen met een handicap door een schoolbusje of door zorginstellingen van personen met een handicap?

Is het wenselijk dat deze busjes zonder persoonlijke parkeerkaart mogen parkeren op deze voorbehouden plaatsen? Waarom wel of waarom niet?

Is het wenselijk dat deze scholen of instellingen een eigen parkeerkaart krijgen voor het vervoer van de personen met een handicap? Waarom wel of waarom niet?

**16.01 Franky Demon** (CD&V): Concrètement, si aucun des passagers ne possède une carte de stationnement, les mini-bus des établissements de soins et les bus scolaires transportant des élèves à besoins spécifiques ne sont pas autorisés à stationner sur les emplacements réservés aux personnes handicapées.

Que pense la ministre des règles régissant l'occupation de ces places de stationnement? Est-il opportun ou non que ces mini-bus puissent les occuper sans disposer toutefois d'une carte de stationnement personnelle? Pensez-vous qu'il serait judicieux ou non de délivrer une carte de stationnement aux écoles ou institutions spécialisées? Est-il indispensable que les élèves ou les patients d'une institution de soins voyagent systématiquement avec leur carte de stationnement personnelle? Une adaptation de la

Acht u het noodzakelijk dat de leerlingen of mensen uit een zorginstelling telkens hun eigen persoonlijke kaart aanwezig hebben om gebruik te kunnen maken van de voorbehouden parkeerplaatsen?

réglementation actuelle est-elle souhaitable?

Acht u een aanpassing van de huidige regelgeving wenselijk?

**16.02** Minister **Jacqueline Galant**: Mijnheer Demon, voorafgaand wens ik op te merken dat er nog overleg moet plaatsvinden met de staatssecretaris bevoegd voor Personen met een beperking en met de stakeholders in het kader van de werkzaamheden tot herziening van het verkeersreglement in 2016.

**16.02** **Jacqueline Galant**, ministre: Une concertation doit encore réunir la secrétaire d'État en charge des personnes handicapées et les intéressés, dans le cadre des travaux de révision du Code de la route en 2016.

Artikel 27bis van het verkeersreglement bepaalt dat parkeerplaatsen voor gehandicapten voorbehouden zijn voor voertuigen die gebruikt worden door gehandicapte personen die houder zijn van een parkeerkaart. De parkeerplaats mag dus worden bezet door om het even welk voertuigtype.

Le véhicule transportant des personnes handicapées est autorisé à stationner sur des emplacements réservés aux handicapés, à condition que l'un des passagers détienne une carte de stationnement. Adultes et enfants ont droit à une carte de stationnement pour autant que les conditions d'attribution de celle-ci, liées à la reconnaissance de l'invalidité, soient remplies. Il est dès lors inutile de délivrer une carte personnelle à une institution spécialisée.

Het voertuig dat gehandicapte personen vervoert, mag geparkeerd worden op voorbehouden plaatsen voor zover één van de vervoerde personen houder is van de parkeerkaart. Zowel volwassenen als kinderen hebben recht op een parkeerkaart indien de voorwaarden voor de toekenning van de kaart die verband houden met de erkenning van de invaliditeit vervuld te zijn. Het is dus niet nodig dat een gespecialiseerde instelling over een persoonlijke kaart beschikt om op een gereserveerde standplaats te mogen parkeren.

Dans ses avis, le Conseil supérieur national des personnes handicapées continue à défendre le principe selon lequel les cartes de stationnement doivent être exclusivement octroyées à des personnes physiques répondant aux conditions requises. Il n'y a donc pas lieu d'envisager une modification de la réglementation y relative.

Inzake de toekenning van parkeerkaarten aan instellingen verwijs ik naar de adviezen van de Nationale Hoge Raad voor Personen met een Handicap, die er voorstander van blijft om de toekenning uitsluitend voor te behouden aan natuurlijke personen die aan de toekenningsvoorwaarden voldoen. Er is dus geen reden om een wijziging van de regelgeving te overwegen.

**16.03** **Franky Demon** (CD&V): Voor alle duidelijkheid, u blijft op uw standpunt. Als de school bijvoorbeeld het vervoer van de kinderen van huis naar school organiseert, moeten de kinderen met een fysieke beperking zelf altijd de kaart bij zich hebben. Zij, maar ook de ouders, kunnen die verliezen. U bent er geen voorstander van dat de school of de instelling zelf een kaart krijgt.

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

**17** **Samengevoegde vragen van**

**- juffrouw Yoleen Van Camp aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het uitstel van de uitrol van de gerenoveerde varkensneuzen" (nr. 7202)**

- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de renovatie van de treinstellen van het type 800 (varkensneuzen)" (nr. 7301)

**17 Questions jointes de**

- Mlle Yoleen Van Camp à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le report de la mise en service de rames rénovées" (n° 7202)

- M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la rénovation des automotrices de type 800 (nez de cochon)" (n° 7301)

**17.01 Yoleen Van Camp (N-VA):** Mevrouw de minister, wij hebben vernomen dat de gerenoveerde varkensneuzen, die normaal gezien tegen eind dit jaar naar de Kempen zouden komen, een vertraging van vier maanden hebben opgelopen wegens de veiligheidscontrole van de stellen. De eerste gerenoveerde varkensneuzen zouden pas in maart of april op de Kempense sporen te bewonderen zijn.

Klopt het dat het inzetten van deze gerenoveerde treinstellen vertraging heeft opgelopen? Acht u vier maanden realistisch om de problemen op te lossen? Of moeten de pendelaars nog langer wachten?

Is er voorzien in compensatie voor de treinreizigers die vier maanden langer moeten wachten en die nu reizen in rammelende rijtuigen met stinkende wc's die onbruikbaar zijn, en met vuile, versleten zitplaatsen?

Er is sprake van dat een aantal oude varkensneuzen intussen zou worden vervangen door Desiro's. Zal dit ook het geval zijn op de lijnen Turnhout-Binche en Turnhout-Antwerpen? Indien ja, over hoeveel Desiro's gaat het dan? Hoe zullen zij ingezet worden?

Ten slotte, in de Kempen zijn er nog enkele dossiers hangende, zoals de opwaardering van de stations Herentals en Turnhout en het ontdebellen van het spoor tussen Herentals en Turnhout. Wat is in deze dossiers de huidige stand van zaken?

**17.02 David Geerts (sp.a):** Mevrouw de minister, mijn vraag gaat over dezelfde type-800-toestellen, beter gekend als varkensneuzen. Blijkbaar is er een vertraging van het renovatieproject, wat een aantal gevolgen heeft en een aantal vragen oproept.

Klopt de bewering dat het project vier maanden vertraging heeft? Wat zijn de oorzaken?

Ik heb gesproken met enkele mensen die zeggen dat er asbest zou zitten in de oude treinstellen. Ik meen dat dit wel mogelijk is, gelet op het productieproces destijds. Het is belangrijk te weten of dat gerucht ook klopt.

Hoeveel varkensneuzen werden er effectief gerenoveerd? Welke vernieuwing werd aangebracht aan de type-800-stellen?

In eerdere debatten die hier gevoerd werden over de renovatiewerken, heeft de NMBS gesteld dat de renovatie vrij duur is, en tot 80 % kan oplopen van de prijs van een nieuw toestel, dat vaak performanter is.

Is dit een beslissing die in de toekomst kan worden aangehouden?

**17.01 Yoleen Van Camp (N-VA):** La rénovation des automotrices (nez de cochon) censées circuler pour la fin de cette année sur les voies de chemin de fer de Campine accuse un retard de quatre mois. Est-ce exact? Les voyageurs bénéficieront-ils d'une compensation?

Certaines anciennes automotrices de ce type devaient être remplacées par des rames Desiro. De combien de trains s'agira-t-il? Quelles lignes seront concernées? Où en est la revalorisation des gares d'Herentals et de Turnhout? Qu'en est-il du dédoublement des voies entre ces deux gares?

**17.02 David Geerts (sp.a):** Les rumeurs faisant état de la présence d'amiante dans les appareils de type 800, mieux connus sous le nom de "nez de cochon", sont-elles fondées? Combien d'automotrices "nez de cochon" ont été rénovées? Ces rénovations, coûteuses, sont-elles maintenues? Des rames Desiro devraient être mises en service. Cependant, celles-ci consomment énormément d'énergie sur les trajets plus longs. À quelle fréquence ces automotrices doivent-elles passer à l'entretien? Quelles conséquences cela a-t-il en termes de disponibilité? Tout est-il bien clair en ce qui concerne le plan d'investissement pluriannuel?

Er zou ook sprake van zijn om de tussenperiode te overbruggen met de Desiro's. Desiro's zijn eigenlijk gemaakt voor korte trajecten. Ze gebruiken zeer veel elektriciteit op langere trajecten.

Na hoeveel treinkilometers zouden de stellen in onderhoud moeten gaan? Wat betekent dit voor de inzetbaarheid? Wat is de verhouding met nieuwe treinstellen?

Is er al duidelijkheid over het meerjareninvesteringsplan?

**17.03** Minister **Jacqueline Galant**: Met betrekking tot de vertraging bij de renovatie van de varkensneuzen laat de NMBS mij weten dat de renovatie van het eerste vierledige motorstel klaar is sinds juli 2015 en dat de verschillende technische tests werden uitgevoerd. Volgens de geldende reglementering moet het motorstel echter eerst opnieuw worden gehomologeerd, voordat het opnieuw voor de commerciële dienstverlening kan worden ingezet.

Tijdens het homologatieproces kwamen er echter enkele moeilijkheden naar voren die de deadline in het gedrang brengen. De NMBS en de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen zoeken naar een oplossing die het mogelijk maakt om deze vertraging tot het strikte minimum te beperken.

Er worden in totaal 44 vierledige motorstellen gerenoveerd. Volgens de huidige planning zou het laatste motorrijtuig in 2020 worden gemoderniseerd.

De renovatie bestaat uit een volledige vernieuwing van de binneninrichting om het comfort te verhogen. De NMBS laat weten dat de prijs voor een renovatie de helft goedkoper is dan de aankoop van nieuw materieel.

Een grondige schouwing van de Desirostellen gebeurt elke 14 000 km en een lopend onderhoud elke 40 000 km.

Wat de inzet op de lijnen Turnhout-Binche en Turnhout-Antwerpen betreft, zullen vanaf 15 december 2015 bepaalde treinen van de verbinding Turnhout-Binche inderdaad met Desiro's rijden. Het gaat over tien treinen per dag tijdens de week. Ook de nieuwe P-treinen op de lijn Mol-Brussel zullen met Desiro's rijden. Ook op de verbinding Turnhout-Antwerpen zullen Desiro's rijden. Het gaat over een vijftiental treinen per dag tijdens de week. In het weekend zullen ze allemaal met Desiro's rijden.

Alhoewel de Desiro's zich beter lenen tot voorstedelijk verkeer, worden ze thans wegens materieel gebrek ook ingezet op bepaalde IC- of P-verbindingen. Naarmate de varkensneuzen zullen zijn gerenoveerd, zullen ze worden ingezet op de verbinding Turnhout-Binche.

Wat de oplossing van een nieuw meerjarenplan voor de investeringen betreft, zoals u weet, is de oplossing van een dergelijk plan aan de gang. Een aantal Kempense dossiers zal ook in dit plan aan bod komen.

**17.04** **Yoleen Van Camp** (N-VA): Mevrouw de minister, ik dank u

**17.03** **Jacqueline Galant**, ministre: Les tests techniques relatifs à l'homologation des rames "nez de cochon" rénovées ont révélé quelques problèmes en conséquence desquels l'échéance ne pourra pas être respectée.

Il sera procédé d'ici 2020 à la rénovation de 44 motrices à quatre éléments. Cette rénovation s'avère deux fois moins coûteuse que l'achat de matériel neuf.

Les rames Desiro sont inspectées tous les 14 000 km et soumises à un entretien tous les 40 000 km.

À partir du 15 décembre, des rames Desiro seront utilisées sur les liaisons Turnhout-Binche, Mol-Bruxelles et Turnhout-Anvers durant les jours ouvrés et sur toutes les lignes durant le week-end.

Concernant les investissements, un nouveau plan pluriannuel est encore en cours d'élaboration. Ce plan intégrera notamment plusieurs dossiers relatifs à la Campine.

**17.04** **Yoleen Van Camp** (N-VA):

voor uw antwoord. Het is niet echt geruststellend te vernemen dat er wel naar een oplossing wordt gezocht, maar dat ze nog niet is gevonden.

Ik hoor vooral dat die vier maanden nog niet zeker is. Het is wel goed dat er ondertussen al Desiro's op die lijn zullen worden ingezet.

Wij kijken uit naar het antwoord over de evolutie in de Kempense treindossiers.

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

Ik heb geen antwoord gekregen op mijn vraag over de aanwezigheid van asbest. Klopt het dat er asbest aanwezig was in die oude types 800?

Wat de Desiro betreft, beter een Desiro dan geen trein natuurlijk. Dat heeft echter wel een impact op de kosten inzake energieverbruik.

Wij meenden dat de aanwezigheid van asbest een van de redenen voor de vertraging was, maar ik zal een schriftelijke vraag indienen om dat al dan niet bevestigd te zien.

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

**18 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de Europese OV-kaart voor mensen met een beperking" (nr. 7217)**

**18 Question de M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la carte européenne de transports en commun pour les personnes handicapées" (n° 7217)**

**18.01 Jef Van den Bergh** (CD&V): Mevrouw de minister, ik heb een vrij korte vraag over iets wat anno 2015 heel bizar overkomt. In België, bij de NMBS, hebben blinde of slechtziende reizigers recht op gratis vervoer in tweede klasse en op een kosteloze begeleider wanneer zij in ons land gedomicilieerd zijn en er effectief verblijven. Dezelfde personen die uit Nederland komen en gebruikmaken van de Belgische spoorwegen en zich ook kunnen identificeren met een bijzondere kaart, kunnen hiervan echter geen gebruikmaken. Het is merkwaardig dat wij in Europa in 2015 nog met zulke zaken worden geconfronteerd. Een handicap stopt immers niet aan de grens en het zou logisch moeten zijn dat een buitenlander met een beperking dezelfde rechten geniet als onze eigen inwoners.

Op Europees niveau werkt Europees commissaris voor Sociale Zaken Marianne Thyssen aan een European Disability Card, een Europese gehandicaptenkaart, die personen met een handicap in alle landen dezelfde rechten geeft als de eigen inwoners. De kaart zou vanaf begin 2016 in werking treden. Volgens staatssecretaris Elke Sleurs is het echter onmogelijk om op het gebied van transport dezelfde rechten te geven als aan de eigen inwoners, aangezien er te veel verschillen bestaan tussen de sociale tarieven van de lidstaten. Ik vind dat merkwaardig, vandaar de volgende vragen, mevrouw de minister.

Bent u op de hoogte van de voorgestelde problematiek? Bent u bereid

Le recours provisoire à des rames Desiro est une bonne chose.

**17.05 David Geerts** (sp.a): Je déposerai une nouvelle question écrite concernant le problème de l'amiante. L'utilisation des rames Desiro est positive, mais elle aura tout de même un impact sur les coûts énergétiques.

**18.01 Jef Van den Bergh** (CD&V): À condition d'être domiciliés en Belgique, les aveugles ou malvoyants et leur accompagnateur peuvent voyager gratuitement à bord des trains de la SNCB. S'ils ne sont pas domiciliés dans notre pays, ils doivent en revanche payer le prix plein, même s'ils peuvent s'identifier par le biais d'une carte train spéciale.

La commissaire européenne aux Affaires sociales œuvre à la création d'une carte européenne pour les personnes handicapées qui pourrait entrer en vigueur en 2016. La secrétaire d'État Mme Sleurs considère toutefois que compte tenu des nombreuses différences entre les tarifs sociaux pratiqués dans les différents États membres, l'égalité des droits dans

om hiervoor een oplossing te vinden?

Hebt u reeds overleg gehad met staatssecretaris Elke Sleurs? Zo ja, wat waren de bevindingen van het overleg? Welke oplossingen worden er geboden? Welke maatregelen zullen er worden genomen? Wat is hiervan de timing? Zo neen, wordt er een overleg gepland? Wanneer zal het dan kunnen plaatsvinden?

**18.02** Minister **Jacqueline Galant**: De tarifiering van het openbaar vervoer verschilt van land tot land, en voor het regionaal vervoer van Gewest tot Gewest. Tot vandaag is dit ook zo voor de sociale tarieven. Ik ben er inderdaad van op de hoogte dat dit soms problemen met zich meebrengt, zoals u aanduidt. Een oplossing hiervoor is zeker wenselijk en ik ondersteun dan ook de initiatieven op Europees niveau, waaronder dat van mevrouw Thyssen over de European Disability Card.

Ook de NMBS neemt via de werkgroepen van de CER deel aan de discussies hierover. Omwille van de verschillende nationale socialezekerheidssystemen kwam het echter nog niet tot een overeenstemming binnen de Europese Unie over het BPM-statuuut.

Ik vind het aangewezen om maximaal in te zetten op een Europese overeenstemming vooraleer het debat te voeren met de gewestelijke bevoegde ministers. Hoe dan ook heeft mijn kabinet regelmatig contact met dat van mevrouw Sleurs en met de vertegenwoordigers van de Nationale Hoge Raad voor Personen met een Handicap voor alle aspecten inzake de toegankelijkheid voor mensen met een beperking.

**18.03** **Jef Van den Bergh** (CD&V): Ik dank de minister voor haar antwoord en voor haar welwillendheid om hiervoor een oplossing te bieden. De tarieven verschillen inderdaad van de ene openbaarvervoermaatschappij ten opzichte van de andere, ook in de buurlanden, maar ik denk dat mensen met een kaart waarmee ze hun handicap kunnen aantonen, toch moeten kunnen beschikken over dezelfde rechten als de binnenlandse reizigers. Daarom wil ik er toch voor blijven pleiten om hiervoor oplossingen te vinden.

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

**19** **Question de M. Benoit Hellings à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la gestion du contentieux lié à la route aérienne dite 'Leuven Rechtdoor'" (n° 7221)**

**19** **Vraag van de heer Benoit Hellings aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de aanpak van de geschillen over de vliegeroute Leuven Rechtdoor" (nr. 7221)**

**19.01** **Benoit Hellings** (Ecolo-Groen): Madame la ministre, l'État belge a été condamné par défaut par le tribunal de première instance de Bruxelles le 11 mai et le 1<sup>er</sup> juin 2015 pour l'utilisation de la route dite "Leuven Rechtdoor". Les deux jugements étaient assortis chacun d'une astreinte de 50 000 euros par jour de retard, soit un total de 100 000 euros, redevable à partir du 1<sup>er</sup> septembre. Les jugements

le domaine des transports est irréalisable.

La ministre est-elle informée du problème? Planche-t-elle sur une solution? A-t-elle déjà consulté la secrétaire d'État, Mme Sleurs?

**18.02** **Jacqueline Galant**, ministre: Les différences entre pays en matière de tarification des transports en commun et de tarifs sociaux entraînent en effet des problèmes. Je soutiens les initiatives prises sur le plan européen, parmi lesquelles l'instauration d'une carte européenne pour les personnes handicapées. La SNCB participe à ces discussions par le biais des groupes de travail institués à ce sujet. Aucun consensus n'a cependant encore pu être trouvé à l'échelle de l'Union européenne.

J'attendrai qu'un accord se dessine sur le plan européen avant de me concerter avec les Régions. J'ai des contacts réguliers avec Mme Sleurs et avec le Conseil supérieur national des personnes handicapées.

**18.03** **Jef Van den Bergh** (CD&V): Sans nier l'existence de ces différents tarifs, j'estime que les personnes qui sont en mesure de prouver leur handicap au moyen d'une carte doivent pouvoir disposer des mêmes droits que les voyageurs nationaux.

**19.01** **Benoit Hellings** (Ecolo-Groen): De Belgische Staat werd op 11 mei en op 1 juni 2015 bij verstek veroordeeld door de rechtbank van eerste aanleg te Brussel wegens het gebruik van

ont été signifiés le 5 juin dernier. Ma question ne portera pas sur le fond de cette affaire. En effet, vous avez déjà pu nous répondre en commission le 10 juin dernier sur le fond du problème. Le fait que ce jugement ait été rendu par défaut – en effet aucun avocat n'avait été désigné pour défendre les intérêts de l'État belge – s'expliquait par, je cite, "un hiatus involontaire et qui ne se reproduira pas dans la communication entre le cabinet, le SPF Mobilité et le cabinet d'avocats Stibbe".

Le journal *L'Echo* révèle, par contre, ce 30 novembre, qu'en réalité les citations ont été signifiées au cabinet de la ministre Galant, mais que ses collaborateurs auraient oublié d'en informer le SPF Mobilité et Transports, qui, du coup, n'a pas pu confier le dossier à son cabinet d'avocats – Stibbe – qui suit habituellement le dossier. Il apparaît qu'en l'occurrence, les deux dossiers de justice relatifs au Leuven Rechtdoor avaient été égarés.

La responsabilité se situerait donc intégralement au niveau de votre cabinet. Cette imprudence risque de coûter à l'État belge. Même si le SPF Mobilité a finalement formé opposition aux deux jugements, ces jugements sont bel et bien exécutoires. Les astreintes sont formellement exigibles depuis début septembre. La facture risque donc d'être salée, sachant que la mise en œuvre des alternatives à cette route aérienne ne sera pas effective avant mars 2016 selon Belgocontrol, cité dans la presse.

D'où, madame la ministre, mes trois questions. Des astreintes ont-elles déjà été exigées par les communes de Rotselaar, Haacht, Holsbeek ainsi que par la Ville d'Aarschot, à l'origine de cette action en cessation? Quelles initiatives avez-vous prises tant en interne dans votre cabinet qu'en externe, dans les relations avec votre administration, afin de minimiser les conséquences financières de cette nouvelle imprudence? Où en est la mise en œuvre des alternatives à la route Leuven Rechtdoor? Cette alternative fera-t-elle partie du plan global que vous allez nous présenter d'ici quelques semaines?

*Voorzitter: Jef Van den Bergh.*

*Président: Jef Van den Bergh.*

**19.02** **Jacqueline Galant**, ministre: Monsieur le président, monsieur Hellings, les communes de Rotselaar, Haacht et Holsbeek et la ville d'Aarschot ont assigné l'État en référé afin de faire cesser l'utilisation de la route de vol dite Leuven Rechtdoor au motif, d'abord, d'une violation de la loi du 13 février 2006, ensuite d'une violation du principe de proportionnalité entre les désagréments causés par l'usage de cette route et les avantages qui en sont retirés et, enfin, d'une violation du décret flamand du 21 octobre 1997 concernant la conservation de la nature et le milieu naturel.

L'État belge n'était pas représenté à l'audience d'introduction le 12 mars 2015, comme cela a déjà été dit à plusieurs reprises. Des

de vliegroute Leuven Rechtdoor. In beide gevallen werd een dwangsom van 50.000 euro per dag vertraging opgelegd, die verschuldigd was vanaf 1 september.

U verklaarde eerder dat die veroordeling bij verstek te wijten was aan de onbedoeld mank lopende communicatie tussen het kabinet, de FOD Mobiliteit en het advocatenkantoor Stibbe. Eigenlijk was het zo dat de dagvaardingen werden betekend aan het kabinet, dat vergat de FOD Mobiliteit op de hoogte te brengen, waardoor die het dossier niet aan het advocatenkantoor Stibbe kon toevertrouwen. Beide gerechtelijke dossiers zouden 'zoek' zijn geweest. De FOD tekende weliswaar verzet aan tegen beide uitspraken, maar ze blijven wel uitvoerbaar. De kosten dreigen de pan uit te rijzen, aangezien de alternatieve routes niet voor maart 2016 in gebruik kunnen worden genomen.

Werden de dwangsommen al opgeëist door Rotselaar, Haacht, Holsbeek en Aarschot, die die vordering tot staking indienden? Welke maatregelen hebt u genomen om de financiële gevolgen van die onvoorzichtigheid in te dammen? Maakt de alternatieve route voor Leuven Rechtdoor deel uit van het globale plan dat momenteel wordt voorbereid?

**19.02** **Minister Jacqueline Galant**: De Belgische Staat was verplicht om binnen de drie maanden na de betekening van het vonnis een eind te maken aan het gebruik van die vliegroute.

Belgocontrol kreeg als gevolg van deze arresten de opdracht de route Leuven Rechtdoor niet langer te gebruiken en zo snel mogelijk opnieuw de route Leuven

jugements par défaut ont donc été rendus les 7 et 11 mai 2015. Ces jugements sont exécutoires par provision. Les jugements du 11 mai 2015 (Haacht, Holsbeek et Aarschot) ont été signifiés à l'État le 1<sup>er</sup> juin 2015. Le jugement du 7 mai 2015 (Rotselaar) a, quant à lui, été signifié le 5 juin 2015.

L'État belge est ainsi contraint de cesser l'utilisation de la route de vol Leuven Rechtdoor endéans les trois mois de la signification du jugement, donc avant le 1<sup>er</sup> septembre 2015, sous peine d'une astreinte de 50 000 euros par jour en cas de non-respect de cette interdiction, jugement identique à celui du plan Wathélet.

À la suite de ces arrêts, instruction a été donnée, le 23 juin 2015, à Belgocontrol de cesser l'utilisation de la route Leuven Rechtdoor et de revenir aussi rapidement que possible à la route Leuven West, qui était en usage avant le 6 mars 2014. Le retour à la route Leuven West est attendu pour mars 2016.

L'État a fait opposition sur tous les moyens invoqués par les requérants et, à titre subsidiaire, sur le délai d'exécution. L'audience de plaidoirie dans cette procédure en opposition a eu lieu le 16 novembre 2015. Le jugement est attendu pour fin décembre 2015. Un accord officiel est intervenu entre les parties. Les communes ne réclameront pas le paiement des astreintes pendant la durée de la procédure en opposition, étant entendu que si le président confirme le jugement, les communes sont libres de réclamer les astreintes de manière rétroactive à partir du 1<sup>er</sup> septembre 2015 et que, si le président décide de ne pas confirmer le jugement ou à tout le moins met à néant la condamnation accessoire, les astreintes ne seront pas dues par l'État belge. Si le président du tribunal de première instance de Bruxelles confirme le jugement, l'État peut encore introduire appel contre cette décision. Néanmoins, le jugement du président du tribunal de première instance sera exécutoire par provision.

Quant aux astreintes que les demandeurs exigeraient si le président du tribunal de première instance de Bruxelles devait rejeter notre opposition, l'État dispose encore de la possibilité de faire opposition au commandement de payer devant le juge des saisies.

**19.03 Benoît Hellings** (Ecolo-Groen): Madame la ministre, vous n'avez pas répondu à ma deuxième question, qui portait sur les initiatives que vous avez prises dans l'articulation entre votre cabinet et l'administration pour éviter que ne se répète l'absence de représentation de l'État lors d'une audience, comme ce fut le cas l'été dernier. Il importe qu'il puisse être défendu, non seulement pour des raisons de justice, mais aussi pour des motifs budgétaires.

Par ailleurs, vous devez maintenir un contact régulier et apaisé avec l'administration, sans quoi on arrive à ce genre de situation.

**19.04 Jacqueline Galant**, ministre: Comme je vous l'ai dit lors de la présentation de ma note de politique générale, toute l'administration était présente.

**19.05 Benoît Hellings** (Ecolo-Groen): Je sais, vous me l'avez dit.

**19.06 Jacqueline Galant**, ministre: (...)

West in te voeren – dat zou tegen maart 2016 in orde moeten zijn. De Belgische Staat heeft verzet gedaan tegen alle middelen die door de eisers waren aangevoerd en op subsidiaire wijze ook tegen de uitvoeringstermijn.

Het vonnis wordt eind december verwacht. De onderscheiden partijen zijn tot een overeenkomst gekomen: de gemeenten zullen zo lang de verzetsprocedure loopt geen betaling eisen van dwangsommen. Als het vonnis zou worden bevestigd, zullen zij deze bedragen met terugwerkende kracht echter toch nog kunnen opeisen. De Staat zal tegen de rechterlijke beslissing echter wel in beroep kunnen gaan. Als het vonnis niet wordt bevestigd of als de voorzitter de bijkomende veroordeling vernietigt, moeten er geen dwangsommen worden betaald. Ten slotte kan de Belgische Staat tegen het bevel tot betaling nog verzet doen bij de beslagrechter.

**19.03 Benoît Hellings** (Ecolo-Groen): U heeft me niet gezegd hoe u zal voorkomen dat de Staat niet vertegenwoordigd is wanneer de rechtbank een vonnis velt. Wil u dergelijke problemen voorkomen, dan moet u contact houden met de administratie.

**19.07 Benoit Hellings** (Ecolo-Groen): Certes, à tel point que l'État est condamné par défaut parce que l'administration et votre cabinet ne communiquent pas. Il y a une différence entre être absent à une commission qui dure six heures et avoir fait condamner l'État parce que vous étiez en défaut et que vous n'aviez pas enclenché des procédures viables et fiables – c'est votre responsabilité politique! – pour que l'État soit juridiquement représenté lorsqu'il est attaqué.

Quoi qu'il en soit, sur le fond, la condamnation de l'État dans l'affaire de la route Leuven Rechtdoor – et c'est la même raison pour laquelle le plan Wathelet avait été attaqué – me conduit à vous inciter à équilibrer la situation, même si c'est difficile, en ce qui concerne l'établissement des routes et à vous concentrer sur les éléments à propos desquels toutes les associations de riverains sont d'accord, qu'ils soient de Leuven Rechtdoor, de l'Oostrand, du Noordrand ou du centre de Bruxelles. Je veux parler de la nuit. Si vous pouviez œuvrer en ce sens, vous ne seriez plus soumise à ces multiples condamnations, qui sont toujours rendues pour les mêmes raisons – le bruit – et qui résultent d'assignations en justice par une quantité impressionnante d'associations. Travailler sur la nuit permettrait d'aboutir à une solution plus durable et, *in fine*, moins coûteuse pour l'État.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

De **voorzitter**: De samengevoegde vragen nr. 7233 van de heer Geerts en nr. 7447 van de heer Devin worden omgezet in schriftelijke vragen.

**19.07 Benoit Hellings** (Ecolo-Groen): Ik hoop dat de veroordeling voor het gebruik van de vliegroute Leuven Rechtdoor u ertoe zal aanzetten u te concentreren op het punt waarover alle bewonersverenigingen het eens zijn: de nacht. Dat zou een duurzamere en goedkopere oplossing opleveren.

Le **président**: Les questions jointes n<sup>os</sup> 7233 de M. Geerts et 7447 de M. Devin sont transformées en questions écrites.

**20 Vraag van mevrouw Karin Temmerman aan de minister van Energie, Leefmilieu en Duurzame Ontwikkeling over "het Belgische standpunt binnen de Europese Raad inzake het second RDE package" (nr. 7244)**

**20 Question de Mme Karin Temmerman à la ministre de l'Énergie, de l'Environnement et du Développement durable, sur "la position de la Belgique au sein du Conseil européen en ce qui concerne le second paquet de mesures d'émissions en conditions réelles" (n° 7244)**

**20.01 Karin Temmerman** (sp.a): Op 28 oktober 2015 stemde de Europese Raad in met de implementatie van de nieuwe uitstoottests voor wagens. De zogenaamde *real driving emissions tests* zullen ingaan vanaf 2017. Tussen 2017 en 2019 kan 110 % afgeweken worden van de Euro6-norm, die een maximale uitstoot van 80 milligram stikstofoxide per kilometer bepaalt. Vanaf 2020 mogen nieuwe wagens nog 50 % afwijken.

Ik wil hier nogmaals aanstippen dat de Raad met dat voorstel afstand neemt van het voorstel van de Europese Commissie. Daarin mochten nieuwe wagens tussen 2017 en 2019 60 % afwijken en vanaf 2019 nog slechts 20 %. Het lijkt erop dat de lidstaten opnieuw gezwicht zijn voor de stem van de autolobby.

De mate waarin nieuwe wagens de komende jaren de norm mogen overschrijden, is een cruciaal element in het debat, gelet op de recent aan het licht gekomen fraude bij autoconstructeur Volkswagen en de systematische overschrijding van de Euronormering door heel wat dieselwagens. Nu draait het om Volkswagen, maar we zijn er allemaal van overtuigd dat het ook bij andere automerken zo is.

**20.01 Karin Temmerman** (sp.a): Récemment le Conseil européen a approuvé la mise en œuvre de nouveaux tests d'émissions pour les véhicules à partir de 2017. Entre 2017 et 2019, on pourra s'écarter jusqu'à hauteur de 110 % de la norme Euro 6, qui prévoit une émission maximale de 80 milligrammes d'oxyde d'azote par kilomètre. À partir de 2020, les nouvelles voitures ne pourront plus s'en écarter que de 50 %. Le Conseil européen prend ainsi ses distances avec la proposition bien plus rigoureuse de la Commission européenne, et semble donc une fois de plus céder devant le puissant lobby automobile.

Dat element is cruciaal, omdat met name België er maar niet in slaagt om de doelstellingen van de NEC-richtlijn te halen. Integendeel, de Europese Commissie meent dat België al jarenlang onvoldoende inspanningen levert om de vervuiling te beperken en vraagt dringende maatregelen. Zo niet dreigt er een procedure voor het Europees Hof van Justitie.

Via de pers vernamen wij intussen dat ook België het voorstel van de Europese Commissie mee wegstemde en dat de aanwezige ambtenaar in de technische werkgroep van de Europese Raad de instructie zou gekregen hebben om de Duitse lijn te volgen, met andere woorden, de minder strenge lijn. Nochtans geeft het document "Belgian comments on the second package RDE" aan dat België het voorstel van de Commissie steunt. De bron is de FOD Mobiliteit.

Wat was het formele Belgische standpunt inzake de *conformity factor* van de nieuwe dieselwagens tussen 2017 en 2019 en vanaf 2020?

Kan de minister bevestigen dat België in de technische werkgroep van de Europese Raad tegen het voorstel van de Europese Commissie stemde? Hoe verzoent de minister de tegenstem van België in de technische werkgroep van de Europese Raad met de formele "Belgian comments on the second package RDE", die aangeven dat België het standpunt van de Commissie volgt, zeker met betrekking tot de zogenaamde tweede fase, de fase na 2020, wanneer de *conformity factor* gelijk moet zijn aan 1?

**20.02** Minister **Jacqueline Galant**: Het standpunt van België inzake de uiteindelijke conformiteitsfactor was inderdaad om het oorspronkelijk voorstel van de Europese Commissie te steunen, namelijk een conformiteitsfactor gelijk aan 1,2. In verband met de conformiteitsfactor voor de eerste fase maakte België een voorbehoud van intern onderzoek voor de door de Europese Commissie voorgestelde waarde van 1,6.

Ik bevestig dat België, zoals bijna alle andere lidstaten, het gewijzigd voorstel van de Europese Commissie heeft goedgekeurd. Een andere lidstaat heeft zijn stem niet uitgebracht, want men vond dat de conformiteitsfactoren nog te strikt waren, ondanks de wijziging van het voorstel van de Europese Commissie, namelijk de overgang van 1,6 naar 2,1 voor de eerste fase en de overgang van 1,2 naar 1,5 voor de tweede fase.

België heeft, zoals verschillende andere lidstaten, de Europese Commissie een bevestigend antwoord gegeven op de vraag of men blijk kon geven van een beetje flexibiliteit om tot een consensus te kunnen komen. In geval van onenigheid zou de wettekst immers voor de zoveelste keer zijn uitgesteld, met het risico dat de *real driving emissions tests* vanaf 2017 voor de eerste fase niet kunnen worden toegepast.

Het probleem was echter dat verschillende andere lidstaten wilden dat de conformiteitsfactoren nog hoger werden gelegd. België heeft voorrang gegeven aan de vraag om zo snel mogelijk de RDE-meetmethode toe te passen, ten nadele van de verhoging van de eindconformiteitsfactor, die echter, zoals bepaald in de nieuw goedgekeurde wettekst, jaarlijks kan worden herzien.

Quelle était la position officielle de la Belgique? Madame la ministre peut-elle confirmer qu'au sein du groupe de travail technique du Conseil européen, la Belgique a voté contre la proposition de la Commission européenne?

Comment madame la ministre concilie-t-elle ce vote négatif avec le document *Belgian comments on the second package RDE*, qui déclare que la Belgique se rallie à la position de la Commission?

**20.02** **Jacqueline Galant**, ministre: À l'instar de presque tous les États membres, la Belgique a marqué son accord sur la proposition modifiée de la Commission européenne. Notre pays a fait preuve de souplesse pour qu'un consensus puisse se dégager. En cas de désaccord, le texte aurait en effet été reporté pour la énième fois.

Le problème était que plusieurs États membres demandaient des facteurs de conformité encore plus élevés. Pour la Belgique, la priorité devait aller à l'accélération de la mise en œuvre de la méthode de mesure RDE plutôt qu'au relèvement du facteur de conformité final. Le nouveau texte de loi modifié prévoit toutefois que ce facteur pourra être revu chaque année.

Les véhicules actuels ne réussiraient d'ailleurs pas le test RDE même s'ils doivent obtenir un résultat de 110 % plus élevé que lors des tests de laboratoire. Par

Men moet weten dat de testen die momenteel voor de meting van de uitstoot worden toegepast, in een laboratorium gebeuren en dat de huidige voertuigen niet zouden kunnen slagen voor de RDE-test, zelfs indien zij moeten voldoen aan een resultaat dat 110 % hoger ligt dan in het laboratorium. De industrie zal dus een inspanning moeten leveren, opdat haar nieuw gebouwde voertuigen aan de RDE-test kunnen voldoen.

conséquent, il faudra que l'industrie mette les bouchées doubles si elle veut que les nouveaux véhicules produits réussissent le test RDE.

**20.03 Karin Temmerman** (sp.a): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor het antwoord.

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

**21 Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de problemen rond het Kolenspoor" (nr. 7323)**

**21 Question de M. Wouter Raskin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les problèmes liés au chemin de fer de la mine" (n° 7323)**

**21.01 Wouter Raskin** (N-VA): Mevrouw de minister, eind juni verbrak de NMBS de huurovereenkomst met de vzw Kolenspoor. Die vzw kreeg na de sluiting van de mijnen in Limburg de oude spoorlijn in concessie om er toeristische treinen op te laten rijden. De beslissing van de NMBS kwam er om verschillende redenen: de site zou niet worden onderhouden, het inzetten van spoorfietsen was blijkbaar niet toegelaten en de vzw Kolenspoor zou geen huur meer betalen voor het gebruik van de infrastructuur.

**21.01 Wouter Raskin** (N-VA): Fin juin 2015, la SNCB a mis fin au bail de l'ASBL Chemins de fer de la mine. Peu après, la SNCB a démonté un large tronçon de cette voie ferrée entre Maasmechelen et Zwartberg car l'ASBL continuait à utiliser l'infrastructure ferroviaire malgré une interdiction formelle.

Niet lang na het verbreken van de huurovereenkomst liet de NMBS een groot deel van het Kolenspoor tussen Maasmechelen en Zwartberg opbreken. Eén spoorlijn bleef behouden, maar dat is onvoldoende om nog toeristische treinen op het traject te laten rijden. Volgens de NMBS werden de afbraakwerken opgestart omdat de vzw Kolenspoor de spoorinfrastructuur toch bleef gebruiken ondanks een uitdrukkelijk verbod van de vervoermaatschappij.

Pourquoi la SNCB ne s'est-elle pas entretenue avec les autorités locales? Est-il exact qu'après la dissolution du contrat de location, il avait été convenu que la SNCB n'effectuerait aucune démarche sans avoir consulté les autorités locales?

Ik heb vier concrete vragen, mevrouw de minister.

De NMBS nam de beslissing om de sporen op te breken zonder enig overleg met de lokale besturen van As, Genk en Maasmechelen. Het is niet de eerste keer dat de vervoermaatschappij soloslim speelt. Waarom vond de NMBS het niet nodig om in overleg te treden? Klopt het dat na de ontbinding van het huurcontract was afgesproken dat de NMBS geen actie zou ondernemen zonder de lokale besturen te raadplegen? Zult u de NMBS hierover aanspreken?

La question de travaux de rénovation avait-elle été abordée avec la SNCB?

De problemen rond het Kolenspoor slepen al veel langer aan. De gemeentebesturen van As, Genk en Maasmechelen hebben al geruime tijd geen enkel initiatief meer genomen om de nodige herstelwerken uit te voeren. Toch zouden er onderhandelingen aan de gang zijn geweest met de NMBS. Klopt dat? Is het mogelijk om de definitieve opzegging van de huurovereenkomst met de vzw uit te stellen totdat de onderhandelingen die bezig zouden zijn, nieuwe, bindende afspraken opleveren?

La résiliation définitive pourrait-elle être reportée jusqu'à ce que les négociations aboutissent à de nouveaux accords, contraignants? Est-il exact que seul un train d'essai a circulé sur cette voie, comme l'affirme l'échevine du tourisme d'As?

Volgens de NMBS bleef de vzw Kolenspoor de spoorinfrastructuur

Quelles sont les intentions de la SNCB en ce qui concerne le terrain des Chemins de fer de la mine? Le projet que la ministre flamande Schauvliege a présenté

gebruiken ondanks een uitdrukkelijk verbod. Dat wordt tegengesproken door de schepen van Toerisme van de gemeente As. Zij beweert dat er enkel een testtrein over het spoor is gereden, met vertegenwoordigers van de NMBS en Infrabel aan boord. Klopt die bewering?

Het is onduidelijk hoe het nu verder moet met het Kolenspoor. Welke plannen heeft de NMBS met het terrein? Begin juli stelde Vlaams minister Schauvliege nog een project rond het Kolenspoor voor. Zal dat kunnen doorgaan?

**21.02** Minister **Jacqueline Galant**: De spoorlijn is zo goed als onberijdbaar wegens een gebrek aan veiligheid, in die mate dat elk spoorverkeer uitgesloten is. In samenspraak met de federale overheidsdienst Mobiliteit heeft de NMBS besloten om het fysieke treinverkeer onmogelijk te maken door een beperkt opbreken van de infrastructuur. De basisinfrastructuur is behouden, met het oog op een mogelijke benutting in het kader van toekomstige projecten.

In de reeds gevoerde briefwisseling hebben beide partijen hun bereidheid tot onderhandelen vermeld. Op 3 november 2015 ontving de NMBS de plannen van de gemeente voor de stationssite te As, met de vraag naar een nieuwe invulling voor het spoortracé van het Kolenspoor. De NMBS onderzoekt dit thans en zal hiervoor verder in overleg treden met de gemeente.

**21.03** **Wouter Raskin** (N-VA): Mevrouw de minister, ik ben blij te horen dat de basisinfrastructuur behouden blijft om daar in de toekomst eventueel nieuwe initiatieven of nieuwe ontwikkelingen mogelijk te maken. Laten we hopen dat niets onherroepelijk is.

Ik begrijp ook dat de NMBS bereid is tot onderhandelen en dat ze de vraag van de gemeente As vandaag onderzoekt. Ik zal dat zo meedelen aan de mensen in As. Het moet me toch van het hart dat de NMBS hier, en niet voor de eerste keer, blijkbaar een beslissing neemt zonder voorafgaand overleg. Ik heb dat ook in mijn eigen stad, Bilzen, mogen ervaren toen ons loket gesloten werd.

Zonder mij uit te spreken over de grond van de zaak, denk ik dat het hoffelijk zou zijn om de vervoermaatschappij aan te zetten tot voorafgaand overleg wanneer zulke beslissingen genomen worden.

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

à ce sujet cet été peut-il se poursuivre?

**21.02** **Jacqueline Galant**, ministre: En raison de son manque de sécurité, cette ligne de chemins de fer est devenue quasiment impraticable et toute forme de circulation ferroviaire y est donc exclue. En concertation avec le SPF Mobilité, la SNCB a décidé d'empêcher complètement la circulation ferroviaire en démontant partiellement l'infrastructure. L'infrastructure de base a néanmoins été conservée, dans la perspective d'une éventuelle utilisation ultérieure, dans le cadre de projets déterminés.

Les deux parties concernées ont entre-temps confirmé leur volonté de négocier. Le 3 novembre 2015, la SNCB a reçu les plans de la commune de As pour le site de la gare, accompagnés d'une demande de nouvel aménagement du tracé ferroviaire du chemin de fer de la mine. La SNCB analyse cette piste et lancera ensuite une concertation avec la commune.

**21.03** **Wouter Raskin** (N-VA): Dans de tels dossiers, il serait préférable que la SNCB consulte les parties intéressées avant de prendre une quelconque décision.

**22** Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de reactivering van de IJzeren Rijn als onderdeel van de aanpak van mensensmokkel in de omgeving van Calais" (nr. 7324)

**22** Question de M. Wouter Raskin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la réactivation du Rhin de fer dans le cadre de la lutte contre le trafic d'êtres humains dans les environs de Calais" (n° 7324)

**22.01** **Wouter Raskin** (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, de voorbije maanden hebben wij allen schrijnende taferelen gezien in en rond Calais. Groepen vluchtelingen bestormden de Kanaaltunnel en probeerden in vrachtwagens te klimmen om als verstekeling de oversteek naar Engeland te maken.

Naar aanleiding van die problematiek bracht de vzw Spoorslag, een gebruikersorganisatie van het Belgisch spoornet, een voorstel uit 1990 in herinnering om het knelpunt-Calais op te lossen en bovendien de Westhoek te verlossen van de transitvrachtwagens. Het voorstel luidt als volgt. Die vrachtwagens zouden al in Duitsland, meer bepaald in Mönchengladbach, op de trein worden geladen en vervolgens via de IJzeren Rijn en via spoorlijn 73 naar Calais vervoerd worden. Van daaruit gaat het transport door de Kanaaltunnel richting Folkestone, waar de vrachtwagens gelost worden en verder rijden over de weg.

De IJzeren Rijn en spoorlijn 73 zijn vandaag helaas niet actief. Voorlopig zouden goederentreinen daarom moeten omrijden via een van de zes Belgisch-Franse spoorovergangen op Waals grondgebied.

Mevrouw de minister, dat voorstel werd reeds in 1990 bezorgd aan toenmalig Vlaams minister van Mobiliteit Sauwens. Hij beloofde destijds een onderzoek, maar dat is nooit uitgevoerd. De huidige vluchtelingenproblematiek maakt het probleem van het inklimmen in vrachtwagens opnieuw actueel. Bent u bereid om dat oud voorstel te onderzoeken?

Welke voor- en nadelen ziet u in dat voorstel?

Dat voorstel veronderstelt de reactivering van de IJzeren Rijn en van spoorlijn 73. Daarom vraag ik u nogmaals of u bereid bent om die projecten aan te kaarten tijdens het overleg met uw collega's uit de buurlanden en om het ter sprake te brengen in de highlevelwerkgroep over de IJzeren Rijn.

**22.02** Minister **Jacqueline Galant**: Mijnheer Raskin, het voorstel van de vroegere minister, Johan Sauwens, is mij niet bekend.

Zonder te willen ingaan op de problematiek van de vluchtelingen in en rond Calais, wijs ik er toch op, zoals ik reeds te kennen gaf in mijn antwoord op andere parlementaire vragen, dat er thans geen plannen zijn om spoorlijn 73 door te trekken tot Duinkerke.

Ik deelde reeds mee dat de Vlaamse Gemeenschap een studie naar de haalbaarheid van de IJzeren Rijn zal uitvoeren. Ik heb in dezen de steun van de FOD Mobiliteit toegezegd. De Europese Commissie draagt bij in de financiering en de collega's in Nederland en Duitsland worden in de studie betrokken.

De gunningsprocedure ligt achter ons en de studie wordt binnen

**22.01** **Wouter Raskin** (N-VA): Calais et ses environs sont confrontés depuis plusieurs mois à une situation particulièrement pénible, à savoir la présence de groupes de réfugiés qui tentent de monter dans des camions pour passer en Grande-Bretagne. Une proposition datant déjà de 1990 pourrait offrir une solution à ce problème et à celui des nombreux poids lourds en transit dans le Westhoek. Il s'agirait de charger ces camions sur des trains à Mönchengladbach, après quoi les convois emprunteraient le Rhin de Fer et la ligne 73 vers Calais, puis le tunnel sous la Manche. Hélas, le Rhin de Fer et la ligne 73 n'ont toujours pas été réactivés.

La ministre est-elle disposée à examiner cette proposition? Quels en sont les avantages et les inconvénients? Va-t-elle évoquer la possibilité de la remise en service du Rhin de Fer et de la ligne 73 avec les responsables des pays voisins et au sein du groupe de haut niveau?

**22.02** **Jacqueline Galant**, ministre: Je n'ai pas connaissance de cette proposition.

Sans vouloir entrer dans la problématique des réfugiés de Calais, je signale une nouvelle fois qu'il n'y a toujours pas, à l'heure actuelle, de plan pour prolonger la ligne ferroviaire 73 jusqu'à Dunkerque. Le gouvernement flamand va mener une étude sur la faisabilité du Rhin de fer. Le SPF Mobilité soutient cette étude et la Commission européenne contri-

enkele dagen aangevat. De resultaten worden tegen 30 juni 2017 verwacht.

bue à son financement. Mes homologues néerlandais et allemands sont eux aussi associés à cette étude. Les résultats sont attendus pour le 30 juin 2017.

**22.03 Wouter Raskin (N-VA):** Mevrouw de minister, u herhaalt – en ik hoor het graag – dat u de studie omtrent de IJzeren Rijn steunt. Blijkbaar moeten wij afwachten tot eind juni 2017. Laten wij het idee om dit dossier eventueel te koppelen aan de problematiek in Calais meenemen en desgevallend twee vliegen in één klap vangen.

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

**23 Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de mogelijkheid van een haalbaarheidsstudie naar een gedeeltelijke ondertunneling van het spoor in Hasselt" (nr. 7326)**

**23 Question de M. Wouter Raskin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'éventuelle réalisation d'une étude de faisabilité quant à l'aménagement souterrain et partiel des voies à Hasselt" (n° 7326)**

**23.01 Wouter Raskin (N-VA):** Mevrouw de minister, in Hasselt lopen de spoorlijnen 21 en 34. Het gevolg hiervan is dat het stadsdeel Runkst in het zuidwesten van Hasselt volledig van de rest van de stad afgescheiden is. Die fysieke barrière is voor een deel ook een mentale barrière.

**23.01 Wouter Raskin (N-VA):** Les lignes ferroviaires 21 et 34 traversent la ville de Hasselt et isolent ainsi le quartier de Runkst du reste de la ville.

Hoe staat u tegenover het idee om de spoorlijnen die Hasselt doorkruisen gedeeltelijk te ondertunnelen, zodat het stadsdeel weer één geheel vormt met de rest van de stad? Werd dit idee ooit onderzocht? Zo ja, wat waren de resultaten? Zo neen, bestaan er plannen om het idee te onderzoeken? Bent u bereid om een haalbaarheidsstudie te laten uitvoeren?

Que pense la ministre d'une mise sous tunnel partielle de ce parcours? Demandera-t-elle, le cas échéant, la réalisation d'une étude de faisabilité?

**23.02 Minister Jacqueline Galant:** Infrabel laat mij weten dat de eventuele gedeeltelijke ondertunneling van het spoor in Hasselt tot nu toe niet werd bestudeerd en als dusdanig ook geen deel uitmaakt van de voorstellen met betrekking tot het meerjareninvesteringsplan voor de periode 2016-2020.

**23.02 Jacqueline Galant, ministre:** Une mise sous tunnel partielle de ce parcours n'a pas encore été étudiée et n'apparaît pas dans le plan d'investissement pluriannuel 2016-2020. Infrabel n'a pas l'intention d'examiner cette proposition. Ce projet ne figure pas davantage dans la liste des projets prioritaires du gouvernement flamand.

Infrabel is niet van plan om dit voorstel te onderzoeken. Dit project is evenmin opgenomen in de lijst van prioritaire projecten die door de Vlaamse Gemeenschap werden voorgesteld.

**23.03 Wouter Raskin (N-VA):** Mevrouw de minister, ik dank u voor het antwoord.

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

**24 Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de investeringscel" (nr. 7327)**

**24 Question de M. Wouter Raskin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la cellule d'investissement" (n° 7327)**

**24.01 Wouter Raskin (N-VA):** Mevrouw de minister, voor de zomer lichtte u uw strategische visie toe. U kondigde daarbij de oprichting van een investeringscel aan. Dit nieuw orgaan moet de samenhang en de accuraatheid van de investeringskeuzes waarborgen en overgaan tot de opmaak van het nieuwe meerjareninvesteringsplan waarnaar u net nog verwees.

Mevrouw de minister, wat is de stand van zaken? Werd de oprichting intussen voltooid? Zo ja, hoe vaak is die cel al samengekomen? Indien niet, wat is de reden voor het uitstel? Voor de zomer uitte u immers de ambitie om voor het einde van het jaar een nieuw investeringsplan op tafel te leggen. Zult u die ambitie kunnen waarmaken? Zo niet, tegen wanneer mogen wij een nieuw plan verwachten?

**24.02 Minister Jacqueline Galant:** Zoals u weet, heb ik de structuur van de investeringscel in mijn toelichting in de commissie voor de Infrastructuur op 15 juli verder vormgegeven. Ik heb ervoor gekozen om te werken op twee niveaus, een administratief niveau en een strategisch beleidsniveau. Het is de bedoeling dat het administratief niveau voorstellen formuleert ten behoeve van het strategisch niveau. De Gewesten werden uitgenodigd om aan de werkzaamheden van de investeringscel deel te nemen. Het bestaan en de rol van de investeringscel zullen wetgevend worden verankerd.

Het administratief niveau van de investeringscel, waarvan de coördinatie bij de FOD Mobiliteit en Vervoer ligt, wacht voor de volgende week op projectfiches die Infrabel en de NMBS moeten aanleveren. Deze fiches bevatten per project of projectgroep een algemene beschrijving, een voorstel qua planning en een overzicht van de benodigde budgettaire middelen. Zodra de administratieve investeringscel de fiches ontvangt, zal zij volop van start kunnen gaan.

Het is de bedoeling om begin 2016 in het kader van het nodig overleg tot een meerjareninvesteringsplan voor de periode 2016-2020 te komen.

**24.03 Wouter Raskin (N-VA):** Mevrouw de minister, de intentie is goed en ik sta hier voor de duidelijkheid helemaal achter, maar als ik het goed begrijp, zult u de lat, die u hoog hebt gelegd, niet halen. Ik begrijp ook dat de dingen gaan zoals ze gaan, maar ik wil u toch vragen om aan te dringen op enige spoed – niet om overhaast te werk te gaan – gezien het belang van de keuzes die gemaakt moeten worden.

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

**25 Vraag van de heer Frank Wilrycx aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de invoering van de e-CMR" (nr. 7348)**

**25 Question de M. Frank Wilrycx à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'introduction de la lettre de voiture 'CMR' électronique" (n° 7348)**

**25.01 Frank Wilrycx (Open Vld):** Het Verdrag betreffende de

**24.01 Wouter Raskin (N-VA):** Lors de la présentation de sa vision stratégique, la ministre avait annoncé la création d'une cellule d'investissement, chargée de préparer le nouveau plan d'investissement pluriannuel.

Qu'en est-il? La cellule d'investissement a-t-elle déjà été mise en place? Combien de fois s'est-elle déjà réunie? La ministre sera-t-elle en mesure de concrétiser son ambition et de présenter un nouveau plan d'investissement d'ici à la fin de l'année?

**24.02 Jacqueline Galant, ministre:** La cellule d'investissement travaille à deux niveaux: administratif et stratégique. Les Régions ont été invitées à se joindre aux travaux. La cellule d'investissement sera ancrée dans la législation.

La composante administrative de la cellule attend les fiches de projet d'Infrabel et de la SNCB. Dès qu'elle aura reçu ces documents, elle pourra commencer ses travaux.

L'objectif est de boucler un plan d'investissement pluriannuel 2016-2020 pour le début 2016.

**24.03 Wouter Raskin (N-VA):** La ministre ne pourra donc pas respecter le calendrier annoncé. Je lui demande de bien vouloir accélérer l'allure.

**25.01 Frank Wilrycx (Open Vld):**

overeenkomst tot internationaal vervoer van goederen over de weg kwam tot stand in 1956. Het werd in 2008 uitgebreid met het aanvullend protocol voor de invoering van een elektronische CMR-vrachtbrief, dat in werking trad op 5 juni 2011. Momenteel is dat aanvullend protocol door negen landen geratificeerd. België ondertekende het protocol wel, maar ratificeerde het tot dusver niet.

De elektronische vrachtbrief biedt verscheidene voordelen ten opzichte van de papieren versie: het systeem is sneller en efficiënter en verhoogt de traceerbaarheid, het beheer van documenten wordt vereenvoudigd en de kans op menselijke fouten wordt kleiner.

In een antwoord op een mondelinge vraag van begin 2014 antwoordde de toenmalige staatssecretaris voor Mobiliteit, de heer Wathelet, dat aan een aangepast voorontwerp van wet gewerkt werd, teneinde de e-CMR ook in België mogelijk te maken. Er zouden tevens contacten geweest zijn met Nederland, waar men de e-CMR reeds gebruikt. Daadwerkelijke maatregelen bleven echter uit, vandaar mijn vragen.

Welke concrete stappen hebt u al genomen in dit dossier? Zou u ons een overzicht kunnen geven van de timing van het verdere verloop ervan? Wanneer zal het gebruik van een e-CMR in België mogelijk zijn?

**25.02** Minister **Jacqueline Galant**: Het aanvullend protocol bij het CMR-verdrag dat de invoering van de elektronische vrachtbrief in het internationaal vervoer mogelijk maakt, werd inderdaad door België ondertekend, maar nog niet geratificeerd.

Bij navraag van mijn administratie is gebleken dat de negen landen die tot dusver het aanvullend protocol geratificeerd hebben, het nog niet daadwerkelijk toegepast hebben in het internationaal vervoer. Het is mij alleen bekend dat Nederland dit jaar van start is gegaan met een proefproject voor het binnenlands vervoer. Vandaag blijven nog te veel vragen onbeantwoord om de internationale erkenning van de zogenaamde e-CMR zonder meer door te voeren. Zo moet onder meer nog bekeken worden of de verschillende systemen van de elektronische vrachtbrief onderling compatibel zullen zijn, of de systemen voldoende fraudebestendig zullen zijn en of de digitale gegevens voldoende herkenbaar zullen zijn voor de controlediensten.

Gelet op de nog bestaande onzekerheden werd het wenselijk geacht het ratificatieproces nog niet te voltooien en, in navolging van het Nederlandse initiatief, ook in België een soortgelijk proefproject op te starten.

De geografische beperking van het proefproject strekt ertoe om in een goed gekend en controleerbaar gebied het gebruik van de elektronische vrachtbrief te kunnen uittesten.

De geïnteresseerde leveranciers die zich aanmelden, zullen moeten aantonen dat hun technologie voldoet aan de normen van het e-CMR-protocol.

Van de deelnemende leveranciers van e-CMR-diensten zal de nodige transparantie worden geëist, zodat de toepassingen van nabij kunnen worden opgevolgd en eventueel bijgestuurd.

La Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route a été élargie en 2008 par le protocole additionnel relatif à l'introduction d'une lettre de voiture CMR électronique. Ce protocole, entré en vigueur le 5 juin 2011, a été ratifié par neuf pays à l'heure actuelle. Si la Belgique a déjà signé le protocole, elle ne l'a en revanche pas encore ratifié.

Quelles démarches concrètes ont-elles déjà été effectuées dans le cadre de ce dossier? La ministre peut-elle expliquer l'échéancier? Quand l'utilisation d'une lettre de voiture électronique sera-t-elle possible en Belgique?

**25.02** **Jacqueline Galant**, ministre: Le protocole additionnel permettant l'introduction de la lettre de voiture électronique dans le transport international a effectivement été signé par la Belgique, qui ne l'a pas encore ratifié.

Le système de la lettre de voiture électronique sera testé dans une zone bien connue et facilement contrôlable. Les fournisseurs intéressés devront prouver que leur technologie satisfait aux normes du protocole et faire preuve de la transparence nécessaire. Le projet pilote s'étendra sur une période de trois ans, au cours de laquelle la lettre de voiture électronique constituera une alternative juridique à la lettre de voiture papier. Ensuite, on examinera si le système de la lettre de voiture électronique peut également être introduit avec succès dans le cadre du transport international de marchandises.

Sur le plan juridique, ce projet pilote ne requiert qu'une adaptation de l'arrêté ministériel du 23 mai 2014 relatif au transport

Dit proefproject zal lopen voor een periode van drie jaar, teneinde voldoende perspectief te bieden aan de kandidaat-leveranciers die een dergelijk systeem wensen te ontwikkelen en te commercialiseren. Binnen de voorwaarden van dit proefproject zal de elektronische vrachtbrief als een juridisch alternatief gelden voor de papieren vrachtbrief. Op basis van de opgedane ervaring zal vervolgens worden geëvalueerd of de elektronische vrachtbrief ook met succes voor het internationaal vervoer kan worden geïntroduceerd.

Op juridisch vlak vereist dit nationaal proefproject alleen een aanpassing van het ministerieel besluit van 23 mei 2014 betreffende het goederenvervoer over de weg. Een ontwerp van wijziging van dit ministerieel besluit werd reeds opgesteld en besproken met de beroepsorganisatie van het goederenvervoer over de weg. Dit ontwerp doorloopt momenteel de wettelijk vereiste adviezen en procedures. Normaliter mag de publicatie ervan in de loop van het eerste trimester van 2016 worden verwacht.

de marchandises par route. Un projet de loi traitant de cette matière a déjà été rédigé et examiné en concertation avec les organisations professionnelles concernées. Ce projet suit actuellement les procédures d'avis légalement requises. Sa publication est prévue dans le courant du premier trimestre de 2016.

**25.03 Frank Wilrycx** (Open Vld): Mevrouw de minister, er moeten dus nog heel wat stappen voor de implementatie worden gezet. Het is goed dat u met die proefperiode start en dat u ook de beroepsorganisatie daarbij betreft. De invoering zou in elk geval voor de transportsector een grote administratieve vereenvoudiging betekenen.

**25.03 Frank Wilrycx** (Open Vld): La mise en œuvre de ce projet conduira dans tous les cas à une importante simplification administrative pour le secteur des transports.

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

## **26 Samengevoegde vragen van**

- de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de afbouw van personeel en diensten van de NMBS in Hasselt" (nr. 7355)

- de heer Peter Vanvelthoven aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de spoorwegjobs in Limburg" (nr. 7553)

## **26 Questions jointes de**

- M. Wouter Raskin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les restructurations de personnel et le démantèlement des services de la SNCB à Hasselt" (n° 7355)

- M. Peter Vanvelthoven à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'emploi dans les chemins de fer dans le Limbourg" (n° 7553)

**26.01 Wouter Raskin** (N-VA): Mevrouw de minister, op 12 november jongstleden verscheen een artikel in *Het Belang van Limburg* waaruit bleek dat de NMBS plannen heeft om een reeks diensten over te hevelen naar Brussel, Aarschot en Antwerpen. Het spreekt voor zich dat ook het personeel dat aan die diensten verbonden is, overgeheveld zal worden. In totaal zou het gaan om enkele honderden arbeidsplaatsen in Limburg.

**26.01 Wouter Raskin** (N-VA): La SNCB a apparemment l'intention de transférer vers Bruxelles, Aarschot et Anvers une série de services localisés à Hasselt. Ce transfert concernerait quelques centaines d'emplois.

Mevrouw de minister, klopt het verhaal dat in de kranten verschenen is? Kunt u daarbij meer toelichting geven en ook een concrete timing bij wat er in Hasselt te gebeuren staat?

Quel calendrier concret a été prévu? La ministre veille-t-elle à ce que le coût de cet exercice d'efficacité soit équitablement réparti entre les différentes provinces? Le bureau du personnel, notamment, devrait déménager à Anvers. Le déplacement en

De spoorbedrijven moeten uiteraard uit noodzaak een efficiëntieoefening uitvoeren, maar zult u erop toezien dat de lasten evenredig worden verspreid over de verschillende provincies in het land en dat Limburg niet disproportioneel getroffen wordt?

Onder meer het personeelsbureau zou verhuizen naar Antwerpen. De verbinding per trein tussen Hasselt en Antwerpen is weinig aantrekkelijk, want die verplaatsing duurt al snel anderhalf uur. Om een vergelijkbare reden werden de personeelsbureaus Transport 3 in Luik en Charleroi behouden, want de verplaatsing naar Bergen of Namen zou te zwaar zijn. Bent u bereid om de uitzondering voor werknemers uit Wallonië ook te maken voor de werknemers in Vlaanderen?

Bent u bereid om op federaal niveau mee te werken aan de uitvoering van het Limburgse SALK-project en in het bijzonder aan de reactivering van spoorlijn 18 Hasselt-Neerpelt?

train entre Hasselt et Anvers dure facilement une heure trente. Comme le déplacement vers Mons ou Namur serait trop pénible, les bureaux du personnel Transport 3 à Liège et Charleroi sont maintenus. La ministre est-elle disposée à consentir également une telle exception pour les travailleurs en Flandre? A-t-elle l'intention de collaborer à la mise en oeuvre du projet limbourgeois du SALK (plan d'action stratégique pour le Limbourg), et en particulier à la remise en service de la ligne ferroviaire 18 Hasselt-Neerpelt?

**26.02 Peter Vanvelthoven** (sp.a): Mevrouw de minister, in het verlengde van de vraag die net gesteld is, zou ik graag een overzicht geven van de personeelsafvloeiingen in Limburg. In 2002 waarschuwde ACOD Spoor reeds voor een overheveling van een honderdtal spoorwegbedienden van Limburg naar Antwerpen. In 2004 waren er nog 42 000 personeelsleden bij de spoorwegen, maar als gevolg van veel herstructureringen en veranderingen in de structuur zijn er eind 2015 nog 34 000 voltijdse banen. Nochtans werd in het protocolakkoord in 2010 overeengekomen dat er 38 000 voltijdse banen dienen te zijn bij de NMBS. Nu is zelfs sprake van een daling tot 27 000 voltijdse banen in de toekomst. Wij kunnen daarbij alleen maar vaststellen dat de afbouw in Limburg groter is dan elders.

Een aantal administraties zou gecentraliseerd worden in Antwerpen of Brussel. Dat betekent geen meerwaarde voor het betrokken personeel, want dat werk kan volgens mij vanuit eender welke plek uitgevoerd worden. Door die centralisatie zijn er weer ongeveer vijftig arbeidsplaatsen uit Limburg vertrokken.

Ik hoef u er niet aan te herinneren dat na de sluiting van Ford Genk het SALK-rapport, dat de nodige steun heeft gekregen van de Vlaamse en de federale regering, oplossingen heeft aangedragen voor de toekomstige werkloosheid in Limburg. Een van die oplossingen was de creatie van 1 500 jobs bij de Belgische spoorwegen. Blijkbaar is de regering niet van plan hiervan werk te maken.

Volgens plannen van Infrabel zou het personeel verantwoordelijk voor zware werktuigen en werkterreinen, worden overgeheveld naar een nieuwbouw in Aarschot. Dat zou ook nog eens een verlies van circa 200 arbeidsplaatsen in Limburg betekenen.

Dat betekent dat de teller voor de provincie Limburg op een verlies van zo'n 1 800 banen komt in vergelijking met 2004. Daarbij komt nog dat uw plan erin voorziet dat slechts 4 000 van de 10 000 personeelsleden zullen blijven werken.

Mevrouw de minister, kloppen de gegevens inzake de afbouw van de tewerkstelling in Limburg, die ik hier opgesomd heb?

**26.02 Peter Vanvelthoven** (sp.a): Par rapport à 2004, la province du Limbourg a perdu 1 800 emplois à la SNCB et le plan de la ministre prévoit en outre que seuls 4 000 des 10 000 membres du personnel continueront à y travailler.

La ministre confirme-t-elle mes chiffres concernant le démantèlement de l'emploi dans le Limbourg? Pourquoi ne pas centraliser les collaborateurs dans le nouveau centre logistique Infrastructure qui a été construit à Hasselt il y a quelques années? Quelles initiatives la ministre entend-elle prendre pour maintenir à niveau le taux d'emploi dans le Limbourg, ainsi qu'il a été convenu dans le projet SALK?

Enkele jaren geleden werd een nieuw logistiek centrum infrastructuur gebouwd in Hasselt. Waarom kunnen de medewerkers daar niet gecentraliseerd worden?

Welke initiatieven zult u nemen om de werkgelegenheid in Limburg op peil te houden, zoals in het SALK-project is overeengekomen?

**26.03** Minister **Jacqueline Galant**: De NMBS laat me weten dat in het kader van de efficiëntieoefening alle lokale administratieve diensten in de directie Transport bij de NMBS gecentraliseerd zullen worden op districtniveau tegen eind 2016. De bepaling van de districtzetels Gent, Antwerpen, Mons, Namur en Brussel gebeurde op basis van objectieve criteria, zijnde het aantal operationele personeelsleden en de inplanting van de diensten.

Infrabel maakt eveneens werk van een efficiëntieoefening. Zo wordt nagegaan waar, door aanwending van moderne technieken en informatisering, aan efficiëntie kan worden gewonnen. Er is sprake van een concentratie van activiteiten in het logistiek centrum van Aarschot. Dat houdt de fusie in van de onderhoudscentra Bovenleidingen van Hasselt en Leuven en de draisinegarages van Hasselt en Lier. Het aantal functies dat hierdoor wordt beïnvloed, wordt nog onderzocht.

Om een zo goed mogelijk spooraanbod in ons land te verwezenlijken, is het belangrijk de lopende reorganisaties bij Infrabel en de NMBS volop te steunen. Uiteindelijk komt dat alle regio's ten goede.

**26.03** **Jacqueline Galant**, ministre: Tous les services administratifs locaux de la direction Transport de la SNCB seront centralisés à l'échelon du district pour la fin 2016. Les sièges de districts (Gand, Anvers, Mons, Namur et Bruxelles) ont été attribués en fonction de critères objectifs, à savoir le nombre de membres du personnel opérationnels et l'implantation des services.

Infrabel étudie également comment elle pourrait gagner en efficacité grâce à la mise en œuvre de techniques modernes et à l'informatisation. Une concentration d'activités est envisagée dans le centre logistique d'Aarschot, ce qui implique la fusion des centres de maintenance Caténaires de Hasselt et Louvain et des garages Draisines de Hasselt et de Lierre. Le nombre de postes qui seront touchés est encore à l'examen.

Si nous voulons mettre en place une offre ferroviaire optimale, il importe de soutenir pleinement les restructurations menées chez Infrabel et à la SNCB. C'est finalement l'ensemble des Régions qui en profitera.

**26.04** **Wouter Raskin** (N-VA): Mevrouw de minister, de NMBS zit in moeilijke papieren. Wij beseffen ook allemaal dat de bomen niet meer tot in de hemel groeien. Ook het personeel aanvaardt dat. Ik spreek ook met betrokkenen en zij beseffen heel goed dat het vandaag mogelijk is om meer te doen met minder mensen.

De efficiëntieoefening is en blijft noodzakelijk. Ik wil daarover weinig onduidelijkheid laten bestaan, maar ik wil er nog eens op wijzen dat die oefening niet mag worden doorgevoerd op kap van bepaalde provincies. Integendeel, men moet ernaar streven dat de lasten evenwichtig worden gespreid, want dat is in het verleden niet altijd het geval geweest. De Limburgse investeringen zijn al te vaak gesneuveld.

Ik hoop van harte dat u op dat vlak een andere weg zult bewandelen

**26.04** **Wouter Raskin** (N-VA): La SNCB est en mauvaise posture et il reste nécessaire d'accroître l'efficacité de l'entreprise. Toutefois, cet exercice ne doit pas désavantager certaines provinces. Les efforts n'ont d'ailleurs pas fait l'objet d'une répartition équilibrée dans le passé. Il est déjà arrivé trop souvent que le Limbourg voie s'envoler des perspectives d'investissements. J'espère que la ministre reconsidérera ses projets en la matière.

dan uw voorgangers en een en ander opnieuw bekijkt.

**26.05 Peter Vanvelthoven** (sp.a): Mevrouw de minister, u begrijpt dat uw antwoord absoluut niet bevredigend is. Bij heel veel administraties zien wij terecht de beweging naar meer decentralisatie in plaats van centralisatie. Op zich is dat een goede zaak. Bij de NMBS zien wij echter net het omgekeerde. Ik betreur dat ten zeerste.

De NMBS zou ook voor een deel kunnen worden gedecentraliseerd naar Hasselt, maar ook die keuze wordt niet gemaakt. Men kiest opnieuw voor de gebruikelijke grootsteden. Ook dat betreur ik.

U zegt dat eigenlijk alle regio's zullen profiteren van de reorganisatie. Nogmaals, een reorganisatie bij de NMBS en Infrabel zal absoluut moeten gebeuren, maar er is een betere oplossing mogelijk dan de oplossing die hier wordt gegeven. In het licht van de economische problemen waarmee Limburg de afgelopen jaren werd geconfronteerd, hebben de verschillende beleidsniveaus afgesproken hun steentje bij te dragen tot een gezamenlijke oplossing daarvoor. Ik zie dat de NMBS daar niet toe bijdraagt, integendeel, de NMBS verergert het probleem nog.

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

**27 Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de concentratie van seinhuizen" (nr. 7397)**

**27 Question de M. Wouter Raskin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la concentration des cabines de signalisation" (n° 7397)**

**27.01 Wouter Raskin** (N-VA): Mevrouw de minister, dit is een logisch vervolg op mijn vorige vraag. Ik heb u onlangs schriftelijk ondervraagd over het concentratieproject van Infrabel. In uw antwoord gaf u aan dat Hasselt werd uitgekozen als locatie voor een van de tien seinposten die over het Belgische grondgebied moeten worden verdeeld. Na afronding van het project moeten er dus nog tien seinhuizen overblijven.

Om te voldoen aan alle vereisten die met de concentratie verband houden, besloot Infrabel in 2007 om een gloednieuw gebouw neer te zetten in Hasselt.

Wat is de finaliteit van het concentratieproject? Zijn de tien seinposten het einddoel of heeft Infrabel plannen om nog meer te concentreren? Indien ja, wat houden de plannen dan in? Kunt u ons een concrete timing geven?

Hoeveel seinposten zijn er minimaal nodig om het treinverkeer in België in alle veiligheid te laten verlopen? Welke seinposten zijn het meest geschikt om over te blijven als Infrabel beslist om het aantal nog verder te herleiden?

Op basis van welke criteria zal beslist worden welke seinposten alsnog in zo'n oefening overblijven? Kunt u garanderen dat het seinhuis van Hasselt niet buiten dienst gesteld zal worden?

**27.02 Minister Jacqueline Galant:** Het officiële project inzake de migratie van de seinhuizen, zoals goedgekeurd door de raad van

**26.05 Peter Vanvelthoven** (sp.a): Votre réponse ne me satisfait nullement, d'autant que nous observons que de nombreuses administrations appliquent - à juste titre - une politique de décentralisation. Je déplore aussi que la SNCB aggrave encore les difficultés économiques auxquelles le Limbourg est déjà confronté.

**27.01 Wouter Raskin** (N-VA): Dans le cadre de la concentration des cabines de signalisation, Infrabel a décidé en 2007 de construire un tout nouveau bâtiment à Hasselt, afin d'y héberger l'une des dix cabines de signalisation restantes.

Le chiffre de dix cabines de signalisation demeure-t-il l'objectif définitif ou Infrabel projette-t-il de poursuivre la concentration? Quel est le nombre minimum de cabines nécessaires pour garantir la sécurité du trafic ferroviaire? Si Infrabel décide d'encore en réduire le nombre, quelles sont les cabines les mieux placées pour être maintenues? Quels seront les critères qui détermineront le choix? La ministre peut-elle garantir le maintien de la cabine de signalisation à Hasselt?

**27.02 Jacqueline Galant,** ministre: Ce sont des paramètres

bestuur van Infrabel, voorziet in de bediening van het spoornet vanuit tien bedieningszalen waaronder Hasselt.

Het aantal seinposten dat minimaal nodig is voor het beheer van het verkeer, is afhankelijk van het geheel van zowel technische als functionele en organisatorische parameters naargelang van de voornaamste assen die moeten worden bediend, de dichtheid van het verkeer en de geografische spreiding van de zones.

In het kader van de doelstellingen van het project inzake de migratie van de seinhuizen werd het minimumaantal vastgesteld op 31 technische installaties en tien bedieningszalen. In het kader van de migratie naar tien seinhuizen werd bij de bepaling ervan een evenwichtige spreiding van het verkeer en van de werkplaatsen over de zones beoogd. De tien gekozen bedieningszalen worden dan ook allemaal als belangrijk beschouwd.

Bijgevolg zal de bedieningszaal van Hasselt behouden blijven in het kader van het huidige project inzake de migratie van de seinhuizen.

**27.03 Wouter Raskin (N-VA):** Als ik u goed begrijp, mevrouw de minister, is het concentratieproject zo goed als afgerond, blijven we bij tien seinhuizen en zal Hasselt hierin een belangrijke rol blijven spelen.

Dat mag dan een compensatie zijn voor het jammerlijk verlies van banen, dat ik zopas heb geschetst.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 7415 van de heer Dedecker wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

techniques, fonctionnels et organisationnels, la densité du trafic et la répartition géographique des zones qui déterminent le nombre de cabines de signalisation requises. Le nombre minimum a été fixé à 31 installations techniques et 10 salles de commande. Les dix cabines de signalisation sélectionnées sont toutes considérées comme importantes.

La cabine de signalisation sera dès lors maintenue à Hasselt dans le cadre du projet actuel.

**27.03 Wouter Raskin (N-VA):** C'est une compensation pour les pertes d'emploi qui ont affecté la région.

Le **président**: La question n° 7415 de M. Dedecker est transformée en question écrite.

## **28 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 toegankelijkheid van de M7-rijtuigen" (nr. 7430)
- mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het uniformiseren van de hoogte van de perrons" (nr. 7436)
- mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de maquette van de M7-rijtuigen" (nr. 7452)
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toegankelijkheid van de treinstellen M7" (nr. 7678)

## **28 Questions jointes de**

- M. Stefaan Van Hecke à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'accessibilité des voitures M7" (n° 7430)
- Mme Isabelle Poncelet à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'harmonisation de la hauteur des quais" (n° 7436)
- Mme Inez De Coninck à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la maquette des voitures M7" (n° 7452)
- M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'accessibilité des rames M7" (n° 7678)

Daar de heer Van Hecke afwezig is, vervalt zijn vraag nr. 7430.

**28.01 Isabelle Poncelet (cdH):** Madame la ministre, la hauteur des quais dans notre pays varie entre 28 et 76 cm. Il y a donc près de

**28.01 Isabelle Poncelet (cdH):** De perronhoogte in de Belgische

50 cm de différence entre le plus haut et le plus bas quai. Cet écart est fondamental et représente une réelle différence portant à conséquences sur la mobilité de certaines personnes. Je pense bien évidemment aux personnes à mobilité réduite ou malvoyantes mais aussi aux personnes qui ont des enfants en bas âge avec poussettes ou encore de nombreuses valises.

Les difficultés que rencontrent les gens pour embarquer ou débarquer ont inévitablement des répercussions sur la durée d'arrêt des trains en gare et donc sur leur ponctualité. Au départ, ce sont des quais à une hauteur de 28 cm qui ont été construits. Ils sont actuellement les plus nombreux. Maintenant, l'Europe a indiqué une hauteur généralisée de 76 cm.

De 2009 à 2013, Infrabel a harmonisé la hauteur des quais de 94 gares, ce qui représente une amélioration de 20 % en 5 ans. Le contrat de gestion prévoyait le rehaussement de 160 gares et points d'arrêt d'ici 2018. Mais le contrat de gestion se terminait en 2012 et depuis 2014, c'est la SNCB qui a les gares dans ses compétences.

Infrabel ne s'occuperait plus que de la construction des nouvelles gares et donc des nouveaux quais. L'aménagement des anciens quais et leur entretien incomberait à la SNCB. Il me semble dès lors que la question de l'harmonisation de la hauteur des quais reste floue.

Madame la ministre, quelle hauteur moyenne de quai est demandée lorsqu'il est question d'acheter du nouveau matériel? Sur quelle hauteur moyenne de quai base-t-on l'accès de plain-pied et donc le confort d'un maximum d'utilisateurs? Envisagez-vous de demander une harmonisation de la hauteur des différents quais? Si oui, disposez-vous d'un agenda en ce sens? Qui, de la SNCB ou d'Infrabel, est responsable en matière de quais et de l'harmonisation de la hauteur de ceux-ci?

**28.02 Inez De Coninck (N-VA):** Mevrouw de minister, mevrouw Poncelet heeft de thematiek al goed geschetst. De bestelling van de nieuwe dubbeldeksrijtuigen wordt steeds concreter. Het is een enorm belangrijke bestelling, ik meen de grootste ooit in de geschiedenis van de NMBS. Het is dus zeker belangrijk dat alle aspecten goed doordacht worden en dat ze toekomstgericht zijn.

Recent brachten de reizigersorganisaties een bezoek aan de voorlopige maquette van die M7-rijtuigen. Ze hebben al een resümé aanbevelingen geformuleerd. Ik heb de lijst hier bij mij. Hun grootste bekommernis is dat de rijtuigen onvoldoende toegankelijk zijn. Het voornaamste punt dat volgens hen voor verbetering vatbaar is, is de instaphoogte. Zoals collega Poncelet al aanhaalde, is die instaphoogte enorm belangrijk. Personen met een beperkte mobiliteit moeten op termijn zelfstandig de trein kunnen nemen. De instaphoogte van de nieuwe M7-rijtuigen is vastgelegd op 68,5 cm, wat niet gelijk is aan een van de standaard perronhoogtes. Die standaard hoogtes zijn namelijk 55 en 76 cm. Wij vinden het dan ook bizar dat de NMBS niet voor een van die twee hoogtes kiest, bij voorkeur dan voor 76 cm.

Mevrouw de minister, ik heb hierover enkele vragen. Welke aanbevelingen van de reizigersorganisaties ondersteunt u? Ze hadden het naast de instaphoogte ook nog over een te lage

stations varieert tussen 28 en 76 cm. Dat verschil heeft gevolgen voor de mobiliteit van sommige mensen. En de problemen die de mensen ondervinden bij het in- en uitstappen hebben een weerslag op de tijd dat de treinen in de stations moeten stilstaan, en derhalve ook op de stiptheid.

Van 2009 tot 2013 heeft Infrabel de perronhoogte in 94 stations geharmoniseerd. Overeenkomstig het beheerscontract dienden tegen 2018 de perrons in 160 stations en stopplaatsen verhoogd te worden. Maar die overeenkomst liep tot 2012 en sinds 2014 is de NMBS voor de stations bevoegd.

Op welke perronhoogte moet het nieuwe materieel berekend zijn? Van welke hoogte gaat men uit opdat zoveel mogelijk reizigers gelijkvloers zouden kunnen in- en uitstappen? Overweegt u de hoogte van de verschillende perrons te harmoniseren? Zo ja, volgens welk tijdpad? Wie is er voor dat dossier verantwoordelijk, de NMBS of Infrabel?

**28.02 Inez De Coninck (N-VA):** La concrétisation du projet de commande de voitures à deux étages par la SNCB se rapproche. Des organisations de voyageurs ont déjà vu des maquettes des futures rames et s'inquiètent principalement de leurs défauts en termes d'accessibilité. La hauteur des marchepieds des voitures n'est en effet pas conforme aux deux hauteurs de quai standard, ce qui risque de gêner les personnes à mobilité réduite.

Pourquoi la SNCB opte-t-elle pour une hauteur de marchepied différente de la hauteur des quais actuels? Quelles sont les remarques formulées par les organisations de voyageurs soutenues par la ministre? Quel coût supplémentaire représenterait l'installation d'un plus grand

armleuning, de breedte, het vrij donker interieur en dergelijke.

Waarom kiest de NMBS voor een instaphoogte van 68,5 cm? Wat is hiervoor de verklaring? Steunt u die keuze?

Wat is de totale meerprijs om de tweede klasse te voorzien van evenredig veel stopcontacten? Hoeveel is dat uitgedrukt als percentage van de totale aanbesteding?

Bevat de aanbesteding de optie om te kiezen voor een lederen bekleding van de zetels?

**28.03 David Geerts** (sp.a): Mevrouw de minister, de collega's hebben de problematiek al geschetst. Ik heb daarover een schriftelijke vraag gesteld op 9 juli 2015. Inzake het debat over de perronhoogte hebben wij toen de suggestie gedaan om even naar de buurlanden te kijken. Treinbouwer Stadler en de Zwitserse spoorwegen werden eigenlijk met hetzelfde probleem geconfronteerd. Daar heeft men in de Twindexx twee verschillende soorten toegangsdeuren gebruikt. Hun motivatie was om reizigers met een beperkte autonomie toch zoveel mogelijk als zelfstandige reizigers te kunnen beschouwen en de belemmeringen weg te nemen.

Vandaar mijn vragen. Waarom kan men niet met Bombardier onderhandelen om hetzelfde te doen als bij die Twindexx-modellen geleverd in onze buurlanden? Zal er rekening worden gehouden met de andere bemerkingen van de reizigersorganisaties om tegemoet te komen aan heikele punten zoals de toegankelijkheid, het plaatsen van extra stopcontacten en extra bagageruimte, waaraan toch nood is?

**28.04 Minister Jacqueline Galant:** De NMBS heeft prioriteit gegeven aan de reizigersbehoeften en dit nog vóór de eventuele ondertekening van een contract. De NMBS organiseerde daarbij eind 2014 een marktonderzoek onder haar reizigers, personeelsleden en stakeholders. In september 2015 volgde een fysiek bezoek aan een maquette op ware grootte.

Een aantal karakteristieken van het nieuwe materieel werden daarbij erg op prijs gesteld, zoals de grootte, de plaats en de inhoud van de informatieschermen; duidelijke en correcte reizigersinformatie; de comfortabele afwerking van de zetels in beide klassen; de aanwezigheid van meer stopcontacten; de compatibiliteit van de M7-met de M6-rijtuigen; de plooitafels in eerste klasse, zoals in de Thalys; de geluidsschermen in de twee *cosy corners* in eerste klasse; meer beenruimte bij tegenover elkaar staande zetels; homogene, indirecte led-verlichting enzovoort.

De NMBS heeft niet de bedoeling aan alle zetels stopcontacten te plaatsen en maakt daarbij een afweging van de behoeften van haar reizigers en het energieverbruik. Uit de reizigersbevraging over de maquette blijkt duidelijk de vraag naar een stopcontact per zitplaats in eerste klasse en een per twee zitplaatsen in tweede klasse. De extra kosten om per zetel in een stopcontact te voorzien, zijn te hoog.

De NMBS bevestigt dat zij inderdaad een optie heeft om lederen zetels te kiezen, ook inzake onderhoud en onderhoudskosten zijn de ervaringen daarmee positief. Bovendien tonen benchmarks aan dat er minder vandalisme ervaren wordt met lederen zetels.

nombre de prises électriques dans les voitures de seconde classe? Est-il possible de choisir le revêtement en cuir pour les sièges?

**28.03 David Geerts** (sp.a): Les chemins de fer suisses ont résolu un problème similaire de hauteur différente entre le marchepied et le quai en optant pour deux types de porte d'accès. La ministre ne peut-elle pas négocier la mise en place d'un système analogue avec le fabricant Bombardier?

Quelle sera la suite réservée aux autres remarques des organisations de voyageurs?

**28.04 Jacqueline Galant,** ministre: La SNCB a accordé la priorité aux besoins des voyageurs bien avant l'éventuelle signature d'un contrat. Une étude de marché a tout d'abord été effectuée puis la maquette à taille réelle a fait l'objet d'une visite. Plusieurs caractéristiques du nouveau matériel ont particulièrement plu.

La SNCB n'a pas l'intention de doter tous les sièges de prises électriques, cela représenterait un coût et une consommation d'énergie trop important. Une option a été prise pour des sièges en cuir et la demande visant à agrandir l'espace à bagages a été rencontrée.

De NMBS heeft ook geluisterd naar de vraag voor extra bagageruimte. Een nieuw stoelconcept laat toe in een opstelling vis-a-vis een plooi-fiets onder de stoel te plaatsen.

Depuis la restructuration des chemins de fer en 2014, la responsabilité en matière de quai a été scindée entre la SNCB et Infrabel. Infrabel est propriétaire des quais. Toutefois, la gestion de cette infrastructure a été confiée à la SNCB, à l'exception de la bordure des quais qui reste dans les prérogatives d'Infrabel. Dans le cadre de cette gestion, la SNCB a opté pour la standardisation des quais à 76 cm. L'objectif est de supprimer les quais de 28 cm.

Pour des raisons techniques, les hauteurs des quais de 55 cm sont tolérées dans des cas bien précis, par exemple pour ne pas enterrer un bâtiment de gare existant.

Sinds de herstructurering van 2014 is Infrabel eigenaar van de perrons, maar het beheer van die infrastructuur werd aan de NMBS toevertrouwd, met uitzondering van de perronranden, waarvoor Infrabel bevoegd blijft. In het kader van het infrastructuurbeheer heeft de NMBS gekozen voor de standaardisering van de perronhoogte op 76 cm.

Om technische redenen worden perrons van 55 cm getolereerd, bijvoorbeeld om te verhinderen dat een bestaand stationsgebouw gedeeltelijk onder de grond komt te liggen.

De instaphoogte van de nieuwe dubbeldekker M7 voor personen met een beperkte mobiliteit (PBM) is 72 centimeter. Bovendien zullen personen met een beperkte mobiliteit in de nieuwe dubbeldekker M7 toegang hebben tot de trein via dezelfde deur als alle treinreizigers, terwijl dit vandaag in de bestaande dubbeldekkers M6 alleen via een aparte deur kan, die alleen door een treinbegeleider kan geopend worden met een vierkantsleutel.

Reizigersorganisaties hadden een instaphoogte gesuggereerd van 55 centimeter aan de ene zijde en van 76 centimeter aan de andere zijde van het rijtuig. Die 22 centimeter verschil kan opgevangen worden in een rijtuig met één vloerhoogte, maar niet in een dubbeldeksrijtuig zoals de M7, waar dit technisch niet mogelijk is. Ook de technische specificaties voor PBM laten dit niet toe.

De NMBS heeft inderdaad een benchmark gemaakt om de constructies van rijtuigen met mekaar te vergelijken. Zo werd ook naar het Zwitsers model gekeken. De NMBS wijst er wel op dat het concept van de M7 toelaat dat de PBM zich in het hele voertuig kunnen verplaatsen, maar dat is niet het geval in het Zwitserse model, waar er een trap in het voertuig is.

J'ai transmis les remarques et points d'attention formulés par les associations à la SNCB et je rencontrerai les représentants de la SNCB dans les prochains jours à ce sujet.

La hauteur des marches de la nouvelle voiture M7 à double étage est de 72 cm. Les personnes à mobilité réduite utiliseront les mêmes portes que les autres voyageurs. La hauteur suggérée par les organisations de voyageurs est techniquement irréalisable. La SNCB a étudié la construction de différents wagons et notamment du modèle suisse. Ce modèle, contrairement au nouveau M7, ne permet pas aux personnes à mobilité réduite de se déplacer dans tout le wagon.

Ik heb de opmerkingen van de verenigingen aan de NMBS bezorgd. Ik zal die samen met de spoorwegmaatschappij bespreken.

**28.05** **Isabelle Poncelet** (cdH): Madame la ministre, je vous remercie pour votre réponse. Nous attendrons le résultat de vos consultations.

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

**29** Question de Mme Isabelle Poncelet à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la délivrance des billets transfrontaliers via les automates" (n° 7438)

**29** Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het kopen van treintickets voor grensoverschrijdende trajecten via de automaten" (nr. 7438)

**29.01** **Isabelle Poncelet** (cdH): Monsieur le président, madame la ministre, il y a quelque temps, je vous interrogeais sur la manière dont les navetteurs pourraient acheter leurs billets transfrontaliers une fois que le guichet de leur gare serait fermé.

À l'occasion de votre réponse, vous expliquiez que des tests étaient en cours "afin de faire délivrer des billets transfrontaliers via les automates" et que cela serait, dès lors, possible à la date de la fermeture du guichet concerné.

Le guichet, en l'occurrence celui de Vielsalm, étant maintenant fermé depuis quelques semaines, je me permets de revenir vers vous. En effet, il apparaît que les automates ne peuvent délivrer que des billets transfrontaliers aller-retour. Il n'est donc actuellement pas possible d'acheter un aller simple. Cette situation serait identique à Neufchâteau et Halanzy.

Par ailleurs, les navetteurs n'ont pas la possibilité de renouveler leur abonnement de train via ces automates. Quelles solutions s'offrent-elles dès lors à eux? Soit, ils doivent se rendre dans une autre gare, soit, ils doivent se rendre à un guichet CFL et prendre l'abonnement depuis le Grand-Duché de Luxembourg – le tarif y est en effet identique –, comme certains navetteurs le font déjà.

Madame la ministre, il est quand même quelque peu gênant que les navetteurs belges ne puissent plus renouveler leur abonnement depuis leur gare belge de départ. La SNCB ne doit pas oublier sa mission de service public. En outre, les navetteurs des zones rurales sont de plus en plus discriminés. Après avoir vu leur guichet fermé, ils ne peuvent maintenant plus acheter leur titre de transport dans leur gare de départ, ce qui n'est pas normal.

Madame la ministre, cette situation est-elle temporaire? Si oui, jusque quand? Dans le cas contraire, pourriez-vous demander à la SNCB de faire rapidement le nécessaire pour que les automates délivrent tous ces billets?

**29.02** **Jacqueline Galant**, ministre: Monsieur le président, chère collègue, suivant la SNCB, le billet de la gamme transfrontalière, qu'il soit vendu aux guichets ou via les automates, a toujours été proposé en aller-retour.

En outre, le renouvellement des abonnements sur les automates a pris un peu de retard, suite à des problèmes techniques, mais le problème est en cours de résolution.

La vente des billets internationaux via les automates n'est, quant à elle, actuellement pas possible, mais elle est en projet au niveau de la SNCB.

**29.01** **Isabelle Poncelet** (cdH): Op mijn vraag hoe pendelaars treinkaartjes voor grensoverschrijdende trajecten kunnen kopen wanneer hun stationsloket gesloten is, antwoordde u dat er werd getest of die vervoerbewijzen via de automaten kunnen worden verdeeld.

Ik verneem nu dat er aan sommige automaten, zoals die in het station Vielsalm, alleen retourkaartjes voor grensoverschrijdende trajecten verkrijgbaar zijn en dat reizigers er hun abonnement niet kunnen verlengen, waardoor ze naar een Luxemburgs loket moeten gaan.

Dat is een vervelende situatie. De NMBS mag haar opdracht van openbare dienst niet uit het oog verliezen en de reizigers uit de landelijke gebieden worden hoe langer hoe meer gediscrimineerd.

Is die situatie tijdelijk? Zo niet, kunt u de NMBS vragen ervoor te zorgen dat alle vervoerbewijzen verkrijgbaar zijn aan die automaten?

**29.02** **Minister Jacqueline Galant**: Volgens de NMBS wordt er voor grensoverschrijdende trajecten altijd een retourkaartje aangeboden, ongeacht waar het vervoerbewijs wordt aangekocht.

Door technische problemen heeft de invoering van de mogelijkheid om abonnementen aan de automaten te verlengen enige vertraging opgelopen, maar er wordt gewerkt aan een oplossing.

De verkoop van internationale vervoerbewijzen via de automaten is momenteel niet mogelijk maar wordt door de NMBS bestudeerd.

**29.03** **Isabelle Poncelet** (cdH): Madame la ministre, je vous remercie pour votre réponse.

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

**30** **Question de M. Paul-Olivier Delannois à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'aide aux personnes à mobilité réduite dans les gares" (n° 7439)**

**30** **Vraag van de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de assistentie voor personen met een beperkte mobiliteit in de stations" (nr. 7439)**

**30.01** **Paul-Olivier Delannois** (PS): Monsieur le président, madame la ministre, le mardi 20 octobre, vous avez pu constater la paralysie du rail dans tout le Hainaut. En gare de Tournai, un piquet de grève composé de certains cheminots était installé et était soutenu par les personnes à mobilité réduite (PMR).

Les PMR ont en effet des revendications communes à celles des cheminots: résister à l'hémorragie de personnel. Le personnel, l'humain, voilà ce que demandent les PMR et on ne peut que les comprendre. Sans cela, il est impossible de concevoir une politique d'aide efficace aux PMR.

Madame la ministre, vous avez annoncé récemment qu'à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2016, le délai de réservation pour obtenir une assistance personnelle passera de 24 heures à 3 heures au départ de 18 grandes gares du pays.

Permettez-moi d'émettre quelques critiques! Premièrement, je constate qu'au sein de cette liste ne figure pas Tournai. J'ai l'impression qu'on oublie souvent Tournai. Deuxièmement, comment voulez-vous réussir cette réduction du délai de réservation alors que 7 000 postes vont être supprimés à cause du plan stratégique?

Je peux vous assurer avoir reçu des témoignages de personnes à mobilité réduite qui prouvent que la SNCB doit revoir sa copie au niveau de sa politique d'aide aux PMR. Elles regrettent la situation actuelle et à venir, c'est-à-dire vouloir supprimer du personnel, des hommes qui peuvent les aider, et installer toujours plus de bornes automatiques. Du personnel, il en manque pour l'aide aux PMR. Ce n'est pas moi qui le dit, ce sont les PMR eux-mêmes qui le disent et le vivent au quotidien.

Madame la ministre, pourquoi Tournai ne figure-t-elle pas parmi les 18 gares dans lesquelles le délai de réservation serait raccourci? Pensez-vous réellement que le personnel est suffisant en gare pour aider au mieux les personnes à mobilité réduite? Je vous remercie pour vos réponses.

**30.02** **Jacqueline Galant**, ministre: (...) Malgré d'éventuelles économies, à moyen et long terme, un programme pour d'autres

**30.01** **Paul-Olivier Delannois** (PS): Op 20 oktober lag het spoorverkeer in Henegouwen lam. In Doornik kreeg een stakerspost de steun van personen met een beperkte mobiliteit. Ook zij zijn gekant tegen de personeelsinkrimping, want zonder personeel kan er geen efficiënt assistentiebeleid ten aanzien van personen met een beperkte mobiliteit worden gevoerd.

U heeft aangekondigd dat vanaf 1 januari 2016 de termijn voor het aanvragen van persoonlijke assistentie in achttien grote stations van het land verminderd wordt van 24 uur tot 3 uur voor het vertrek. Doornik staat echter niet op de lijst van die stations. Bovendien zullen er 7.000 banen worden geschrapt als gevolg van het strategisch plan.

Waarom staat Doornik niet op de lijst van de stations waarvoor de aanvraagtermijn wordt ingekort? Denkt u dat er voldoende personeel in het station aanwezig is om personen met een beperkte mobiliteit zo goed mogelijk te helpen?

**30.02** **Minister Jacqueline Galant:** Ondanks eventuele

gares sera prévu dans le contrat de gestion. À cet égard, je veillerai, via les prochains contrats de gestion, à ce que la SNCB poursuive ses efforts afin d'améliorer l'accessibilité de ses services aux personnes à mobilité réduite ainsi que pour les déficients visuels et auditifs.

Il conviendra pour Infrabel et la SNCB de viser une meilleure coordination des investissements relatifs à l'accessibilité des gares aux personnes à mobilité réduite. De plus, la SNCB veillera à harmoniser la hauteur des portes de son nouveau matériel roulant à la hauteur des quais.

besparingen zal er in de beheersovereenkomst in een plan voor andere stations worden voorzien. Ik zal er aan de hand van de volgende beheersovereenkomsten op toezien dat de NMBS haar inspanningen om de toegang tot haar diensten te verbeteren, voortzet.

Infrabel en de NMBS zullen hun investeringen in de toeganke-lijkheid van de stations beter op elkaar moeten afstemmen. De NMBS zal er ook voor moeten zorgen dat de hoogte van de deuren van haar rollend materieel aangepast is aan de hoogte van de perrons.

**30.03 Paul-Olivier Delannois (PS):** Madame la ministre, je vous remercie pour votre réponse. Je reviendrai vers vous si la SNCB ne prenait pas en considération ce que vous venez de dire. Mais je n'espère qu'une chose, c'est qu'elle le fera!

**30.03 Paul-Olivier Delannois (PS):** Ik zal me terug tot u wenden als de NMBS dat niet in overweging neemt.

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

**31 Question de M. Paul-Olivier Delannois à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la navette assurant la liaison entre Tournai et Lille" (n° 7442)**

**31 Vraag van de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de pendeldienst tussen Doornik en Rijsel" (nr. 7442)**

**31.01 Paul-Olivier Delannois (PS):** Monsieur le président, madame la ministre, je vous interpelle aujourd'hui pour attirer votre attention, encore une fois, sur les nombreux problèmes que connaissent les usagers empruntant la ligne Tournai-Lille.

Voici quelques mois, j'étais intervenu dans cette même commission pour vous faire part des problèmes de trains annulés entre Tournai et Lille à cause d'une surtension des voies. À cause de ce problème, les usagers du train venant de Liège, Namur, Charleroi, La Louvière ou Mons ne pouvaient plus se rendre à Lille directement sans devoir changer de train à Tournai.

Cette navette destinée uniquement aux trajets entre Tournai et Lille ne semble pas, madame la ministre, attendre les navetteurs prenant leur correspondance à Tournai pour se rendre à Lille, les faisant ainsi très souvent perdre une heure de temps sur leur trajet.

Madame la ministre, est-il encore normal qu'il soit obligatoire pour les voyageurs de s'arrêter à Tournai pour prendre une autre navette afin de se rendre à Lille, surtout que cette navette ne semble pas prendre en compte cette situation particulière?

**31.01 Paul-Olivier Delannois (PS):** Eens te meer wil ik uw aandacht vestigen op de problemen van de treinreizigers die van Luik, Namen, Charleroi, La Louvière of Bergen naar Rijsel reizen en voortaan in Doornik moeten overstappen. Blijkbaar is er in Doornik echter geen aansluiting verzekerd met de pendeldienst naar Rijsel, waardoor de reizigers dikwijls een uur verliezen.

Vindt u dat een normale situatie?

**31.02 Jacqueline Galant, ministre:** Monsieur le président,

**31.02 Minister Jacqueline**

monsieur Delannois, comme je vous l'ai signalé à l'époque, l'interruption de la relation directe entre Namur et Lille est due aux problèmes de tension qui ont provoqué un certain nombre de dégâts sur les automotrices AM96. Depuis juin dernier, six automotrices ont été équipées d'un système de sécurité supplémentaire afin de prévenir tout nouveau dommage. Étant donné le nombre limité d'automotrices adaptées, ces dernières circulent en effet en système "navette" entre Tournai et Lille.

La SNCF travaille actuellement au développement d'un filtre au niveau de l'infrastructure. Le délai de fourniture de ce filtre n'est pas connu mais est estimé à un ou deux ans. Tant qu'il n'y aura pas de solution durable, la SNCB ne pourra pas mettre en service, sur cette relation, les automotrices AM96 non adaptées et le système "navette" sera maintenu.

Les horaires n'ont pas été modifiés. Ainsi, la correspondance en gare de Tournai est maintenue entre les deux segments de la liaison Namur-Tournai-Lille. Le taux de correspondance assuré en gare de Tournai entre les deux branches de cette relation IC est de 90 %, tant la semaine que le week-end.

**Galant:** De onderbreking van de rechtstreekse verbinding tussen Namen en Rijsel is te wijten aan spanningsproblemen die schade hebben toegebracht aan de MS96-motorstellen. Sinds juni zijn zes motorstellen uitgerust met een bijkomend veiligheidssysteem teneinde nieuwe schade te voorkomen. Die motorstellen worden ingezet voor de pendeldienst tussen Doornik en Rijsel.

De SNCF ontwikkelt momenteel een filter voor de spoorweginfrastructuur. Dat kan nog één of twee jaar duren. Ondertussen kan de NMBS de niet-aangepaste MS96-motorstellen niet op die verbinding inzetten en blijft de pendeldienst tussen Doornik en Rijsel behouden.

De dienstregeling werd niet aangepast. De aansluitingsgraad tussen de beide segmenten van de verbinding Namen-Doornik-Rijsel in het station Doornik bedraagt 90 procent, zowel op weekdays als tijdens het weekend.

**31.03 Paul-Olivier Delannois (PS):** Madame la ministre, si j'ai bien compris. Il faudra attendre un à deux ans pour avoir ce filtre. Est-il normal qu'on n'attende pas les différentes personnes qui viennent de Namur ou d'ailleurs? Il faudrait que la correspondance attende un petit peu. N'est-ce pas possible?

**31.04 Jacqueline Galant, ministre: (...)**

**31.05 Paul-Olivier Delannois (PS):** Je vous remercie.

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

### **32 Questions jointes de**

- M. Paul-Olivier Delannois à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'annonce de Jo Cornu sur 20 pour cent des trains qui pourraient rouler sans accompagnateur" (n° 7443)

- M. Laurent Devin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le principe du *one man car*" (n° 7444)

### **32 Samengevoegde vragen van**

- de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de uitspraak van Jo Cornu dat 20 procent van de treinen zonder treinbegeleider zou kunnen rijden" (nr. 7443)

- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het principe van de *one man car*" (nr. 7444)

**32.01 Paul-Olivier Delannois** (PS): Madame la ministre, le dimanche 25 octobre, M. Cornu a déclaré sur la RTBF que 20 % des trains pourraient rouler sans accompagnateur. À la suite de cette annonce, *Le Soir* a publié un article très intéressant, complété du témoignage d'un accompagnateur de train.

En se basant sur son expérience, on comprend très clairement que ce n'est certainement pas une bonne mesure à prendre. Elle n'est pas bonne pour la sécurité, pour l'aide aux personnes en difficulté et la lutte contre certaines incivilités. En effet, l'accompagnateur de train remplit un rôle primordial pour vérifier l'opérationnalité du train pour le démarrage, guider les voyageurs et les renseigner, récupérer les objets perdus, assurer le vivre-ensemble en demandant à certains voyageurs de respecter les règles élémentaires de civisme.

Madame la ministre, l'annonce de Jo Cornu va-t-elle être suivie d'effet? Pensez-vous que supprimer les accompagnateurs de train soit une solution d'avenir? D'une manière générale, comment voulez-vous prétendre développer une mobilité écologique et durable en rendant de moins en moins attrayants les transports en commun via une offre de services revue à la baisse?

**32.02 Jacqueline Galant**, ministre: Pour le moment, aucune décision n'a encore été prise quant à la circulation des trains sans accompagnateur. Dans l'état actuel des choses, la *driver only operation* (DOO) est étudiée au sein de la SNCB. Tous les critères opérationnels, commerciaux, réglementaires et sécuritaires sont examinés.

Dès qu'une piste opérationnelle déterminée aura été choisie, celle-ci sera soumise à une analyse de risque. Pour obtenir l'autorisation de faire circuler des trains sans accompagnateur, le *game* devra être approuvé. Cela signifie que le niveau de sécurité de la DOO devra être au moins équivalent à celui de la sécurité actuelle.

Dans une première phase, la DOO serait appliquée sur les lignes S bruxelloises et quelques lignes locales, lesquelles n'ont pas encore été fixées. Dans une phase ultérieure, elle pourrait être mise en œuvre sur le réseau S autour d'Anvers, de Gand, de Liège et de Charleroi pour les trains composés d'autorails Desiro ou d'automotrices.

Le *roll-out* de la DOO dépendra de l'avancement des études requises.

L'intention n'est nullement de rendre les transports en commun moins attrayants. C'est pourquoi les implications commerciales du projet DOO font l'objet d'une étude approfondie au sein de la SNCB. Les économies que permettrait cette mesure seraient en partie réduites à

**32.01 Paul-Olivier Delannois** (PS): Volgens de heer Cornu zou 20 procent van de treinen zonder treinbegeleider kunnen rijden. Naar aanleiding van die uitspraak publiceerde *Le Soir* een interview met een treinbegeleider.

Uit diens ervaringen kan men opmaken dat die maatregel de veiligheid, de assistentieverlening en de strijd tegen bepaalde vormen van overlast niet ten goede zou komen. De treinbegeleider vervult immers een zeer belangrijke rol in het toezicht op de operationaliteit van de trein, in elk opzicht.

Zal er gevolg gegeven worden aan de aankondiging van de heer Cornu? Vormt de afschaffing van de treinbegeleiders een oplossing voor de toekomst? Hoe denkt u werk te maken van een ecologische en duurzame mobiliteit als het openbaar vervoer steeds minder aantrekkelijk wordt gemaakt als gevolg van een minder goede dienstverlening?

**32.02 Minister Jacqueline Galant**: Er is daarover nog niets beslist. De NMBS bestudeert momenteel het systeem van de *Driver Only Operation* (DOO).

Zodra er een operationeel denkspoor wordt gekozen, zal er een risicoanalyse uitgevoerd worden. Treinen zullen enkel zonder treinbegeleider kunnen rijden als het veiligheidsniveau van de DOO gelijk is aan het huidige veiligheidsniveau.

De DOO zou eerst ingevoerd worden op de lijnen van het Brusselse voorstadsnet en enkele lokale lijnen, en vervolgens op het voorstadsnet in Antwerpen, Gent, Luik en Charleroi voor de Desiro-treinen en motorstellen.

De implementatie van de DOO zal afhangen van de voortgang van de vereiste studies. Het is geenszins

néant si elle devait se traduire par une diminution du nombre de voyageurs et, partant, des recettes qui y sont associées. La SNCB en est parfaitement consciente et examine les canaux de vente alternatifs ainsi que d'autres manières d'informer les voyageurs et de garantir leur sécurité.

Pour ce qui est du contrôle des billets et de la garantie de la sécurité, la SNCB pense, par exemple, à la mise en œuvre ciblée de brigades volantes composées d'accompagnateurs de train et d'agents de Securail. Cette approche est appliquée avec fruit dans l'Union européenne.

L'hypothèse selon laquelle la mise en place de la DOO se traduirait automatique par une réduction de la part modale du ferroviaire est inexacte. En Suisse, de nombreux trains circulent en DOO, et le ferroviaire y a de loin la part modale la plus élevée d'Europe. Il importe donc de la développer de manière conviviale pour la clientèle et de prendre les mesures ad hoc.

de bedoeling het openbaar vervoer minder aantrekkelijk te maken. Daarom wordt de commerciële impact van het project grondig bestudeerd.

De NMBS onderzoekt de alternatieve verkoopkanalen en andere manieren om de reizigers te informeren en overweegt om vliegende brigades in te zetten voor de controle van de vervoerbewijzen en de veiligheid. Die aanpak is succesvol gebleken in de Europese Unie.

Het Zwitserse voorbeeld toont genoegzaam aan dat de DOO niet automatisch leidt tot een vermindering van het gewicht van het spoorvervoer in het totale mobiliteitsplaatje. Het is belangrijk dat dit op een klantvriendelijke manier ontwikkeld wordt en dat er ad-hocmaatregelen worden genomen.

**32.03 Paul-Olivier Delannois (PS):** Je vous remercie et compte sur votre vigilance.

**32.03 Paul-Olivier Delannois (PS):** Ik reken op uw waakzaamheid.

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

De **voorzitter:** De vragen nrs 7445, 7446 en 7448 van de heer Laurent Devin worden uitgesteld.

Le **président:** Les questions n<sup>os</sup> 7445, 7446 et 7448 de M. Devin sont reportées.

**33 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de niet-terugbetaalbare administratieve kosten van verloren voorwerpen op de trein" (nr. 7490)**

**33 Question de M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les coûts administratifs non remboursables pour les objets perdus dans les trains" (n° 7490)**

**33.01 David Geerts (sp.a):** Mevrouw de minister, blijkbaar zijn er per dag een honderdtal aangiftes van reizigers die een sjaal of iets anders vergeten hebben op de trein. Na vijftig dagen worden die voorwerpen meegegeven aan Spullenhulp. Als men merkt dat men iets vergeten heeft, mag men geen contact opnemen met de treinbegeleider, maar moet men wachten en de formulieren invullen. Het zou interessanter zijn als men dat onmiddellijk kan navragen.

Naar verluidt vraagt de NMBS een administratieve kostprijs van 5 euro. Soms is dat gerechtvaardigd, zeker wanneer mensen daar niet mee inzitten. In een persartikel lezen we echter hoe een jongetje zijn portefeuille kwijt was en daaruit geen geld mocht nemen. Ik weet niet of dat klopt, want ik wil zoiets altijd nuanceren.

**33.01 David Geerts (sp.a):** Chaque jour une centaine de voyageurs déclarent avoir oublié un objet dans le train. En pareil cas, le voyageur ne peut pas contacter l'accompagnateur de train; il doit attendre et compléter des formulaires au préalable. Les frais administratifs s'élèvent à 5 euros. La presse a relaté la mésaventure d'un jeune garçon venu rechercher son portefeuille, dans lequel il n'était pas autorisé à

Op de vraag in commissie naar de procedure van de verloren voorwerpen hebt u gezegd dat die zou geëvalueerd worden. Daarom mag u dit als een opvolgingsvraag beschouwen.

Hoe luiden de bevindingen van de evaluatie?

Zal er iets veranderen aan de rol van de treinbegeleider? Dat lijkt me toch gemakkelijker.

Wat heeft de betaling van de niet-terugbetaalbare administratieve kosten opgebracht in 2014 en 2015? We hebben in de pers gelezen dat het bedrag vergelijkbaar is met dat in het buitenland. Is de kostprijs enkel en alleen om de administratieve kosten te dekken of zit daar iets achter?

**33.02** Minister **Jacqueline Galant**: De procedure wordt momenteel herzien. De belangrijkste wijziging die daarbij bestudeerd wordt, is de mogelijkheid om een gevonden voorwerp rechtstreeks op te sturen naar de rechtmatige eigenaar. Dat zou een bijkomende dienstverlening zijn. In dat geval zouden de administratieve kosten natuurlijk verhoogd worden met de logistieke kosten voor het opsturen. Die mogelijkheden worden momenteel onderzocht en zullen ten vroegste begin 2016 kunnen worden geïmplementeerd.

Wat het incident betreft waarnaar u verwijst, laat de NMBS me weten dat het niet klopt dat de eigenaar de 5 euro niet uit zijn portefeuille mocht nemen. Er zat maar 4 euro in.

De administratieve kosten zijn forfaitaire kosten die tot nu toe nooit gelinkt werden aan de reële waarde van het gevonden voorwerp. Dat kan in de toekomst eventueel overwogen worden, zeker voor gevonden voorwerpen van een bepaalde waarde.

Het is echter niet correct om te stellen dat de administratieve kosten van 5 euro de hoofdreken zouden zijn voor het niet-ophalen van vele voorwerpen. Meestal vinden de klanten het gewoon niet de moeite om het voorwerp te halen. Heel vaak weten ze niet dat ze het voorwerp in een trein verloren hebben of doen ze gewoon geen aangifte. Er werd in 2014 54 400 euro aan administratieve kosten aangerekend en in 2015 tot nu toe ongeveer 56 400 euro.

Wat de rol van de treinbegeleider betreft, verwijs ik u naar mijn antwoord dat ik hier in de commissie gaf op 21 januari.

prendre de l'argent.

La procédure relative aux objets perdus aurait été évaluée récemment. Quelles sont les conclusions de cette évaluation? Le rôle de l'accompagnateur de train va-t-il être modifié? Quelle somme ont rapporté les frais administratifs non remboursables en 2014 et 2015? Cette somme sert-elle uniquement à couvrir les frais administratifs?

**33.02** **Jacqueline Galant**, ministre: La procédure est effectivement en cours de révision. Le principal changement réside dans la possibilité d'expédier directement l'objet trouvé à son propriétaire. Dans ce cas, les frais d'envoi alourdiront le coût administratif. Cette possibilité sera appliquée début 2016 au plus tôt.

Selon la SNCB, le récit du propriétaire du portefeuille, qui n'aurait pas été autorisé à en retirer 5 euros, est inexact. Le portefeuille ne contenait que 4 euros.

Les frais administratifs, s'élevant à cinq euros, sont fixés sur la base d'un forfait dont le montant n'a jamais été lié à la valeur réelle de l'objet trouvé. Les choses peuvent éventuellement changer, à l'avenir.

Ces frais administratifs ne constituent toutefois pas la raison principale de l'abandon de nombreux objets trouvés. Généralement, les propriétaires de ces objets ne prennent pas la peine de venir les chercher ou ne remplissent pas le formulaire de perte.

En 2014, 54 400 euros de frais administratifs ont été facturés, et ce chiffre atteint déjà environ 56 400 euros pour l'année 2015.

S'agissant du rôle de l'accompagnateur de train, je renvoie à ma

réponse du 21 janvier 2015.

**33.03 David Geerts** (sp.a): Mevrouw de minister, ik dank u voor het antwoord. Als de evaluatie is gebeurd, zullen we daarover in het eerste kwartaal van 2016 nog eens een vraag stellen. Ik heb begrepen dat het depot van de NMBS nu een sjaal rijker is. Waarschijnlijk zal die daar ook blijven liggen.

Wat die 4 of 5 euro betreft, het lijkt mij een beetje kafkaïaans om een procedure voor een portefeuille te starten. Ik vraag mij af of dat tekort van 1 euro dan het grootste probleem is.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 7506 van de heer Van Hecke wordt uitgesteld.

Le **président**: La question n° 7506 de M. Van Hecke est reportée.

**34 Vraag van de heer Frank Wilrycx aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de accijnsregeling van land- en bosbouwtrekkers" (nr. 7528)**

**34 Question de M. Frank Wilrycx à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le régime d'accises des tracteurs agricoles et forestiers" (n° 7528)**

**34.01 Frank Wilrycx** (Open Vld): Mevrouw de minister, het KB van 19 maart 2014 stelt dat het tarief voor de te betalen accijnzen afhankelijk is van het feit of de land- en bosbouwtrekker al dan niet wordt vrijgesteld van de periodieke technische keuring.

Dat KB wijzigt ook de onderwerpingsvoorwaarden voor de periodieke technische controle van deze tractoren met een maximaal toegelaten massa van meer dan 3 500 kilo. Vanaf 1 mei 2014 zouden deze voertuigen verplicht een periodieke keuring moeten ondergaan. Er zijn echter enkele uitzonderingen op die regel.

Een van de uitzonderingen betreft de trekkers die door de wegbeheerders of hun aannemers worden gebruikt voor het onderhoud van de omgeving van de wegen of tijdens de winter voor het ruimen van sneeuw of het uitstrooien op de openbare weg van stoffen om het verkeer te beveiligen bij gevaarlijke weersomstandigheden en dergelijke.

Bij de lokale besturen, die instaan voor het onderhoud van wegen, grachten en bermen, bestaat er heel wat twijfel over het toe te passen accijnsstarief. Ook bij de VVSG en de Administratie der Douane en Accijnzen, die toezicht moet houden, is men hierover niet eenduidig.

Kunt u verduidelijken wat nu exact onder het onderhoud van de omgeving van de wegen wordt verstaan? Behelst dat de wegen, de bermen en de grachten? Graag wat meer toelichting hierover.

**34.02 Minister Jacqueline Galant**: Mijnheer Wilrycx, naar aanleiding van de zesde staatshervorming werd de technische keuring geregionaliseerd. Uw vragen moeten aan mijn regionale collega's worden gericht.

**34.01 Frank Wilrycx** (Open Vld): Les administrations locales, qui sont chargées de l'entretien des routes, fossés et bernes, s'interrogent à propos du régime d'accises applicable aux tracteurs utilisés dans ce cadre. Tout dépend de ce qu'il convient d'entendre par "entretien des abords", puisque, dans ce cas, l'obligation d'un agrément technique périodique tombe et un régime d'accises différent est d'application.

La ministre peut-elle nous en dire davantage à ce sujet?

**34.02 Jacqueline Galant**, ministre: Dans le cadre de la sixième réforme de l'État, le contrôle technique a été régionalisé, de sorte que les questions relatives à cette matière

ressortissent désormais à mes collègues régionaux.

**34.03 Frank Wilrycx** (Open Vld): Ik word een beetje van het kastje naar de muur gestuurd. Ik heb de vraag aan de minister van Financiën gesteld omdat zij over de accijnzen gaat. Hij heeft mij naar u verwezen. U verwijst mij nu naar het Vlaams Parlement. Het zou misschien goed zijn mocht er een omzendbrief komen, want de gemeenten weten niet of hun wagens nu met rode of witte diesel mogen rijden. Ik zal mijn traject in ieder geval vervolgen.

**34.03 Frank Wilrycx** (Open Vld): Le ministre des Finances m'avait déjà renvoyé à la ministre de la Mobilité qui me renvoie à présent à son tour au Parlement flamand. Une circulaire permettrait de clarifier la situation.

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

De **voorzitter**: Mevrouw Lahaye-Battheu, aan u het woord voor uw vraag nr. 7671 over de procedure na dodelijke ongevallen op het spoor.

Le **président**: La question n° 7671 de Mme Lahaye-Battheu est transformée en question écrite.

**34.04 Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, excuseer mij, maar ik kreeg net een telefoontje dat ik in de commissie voor de Binnenlandse Zaken wordt verwacht omdat men daar niet in aantal is.

De **voorzitter**: Wilt u uw vraag omzetten in een schriftelijke vraag?

**34.05 Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): Ja.

De **voorzitter**: Waarvan akte.

### **35 Samengevoegde vragen van**

- de heer Veli Yüksel aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de twee voorstellen voor een nieuwe locatie van de DIV in Gent" (nr. 7637)

- mevrouw Karin Temmerman aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de totale stilstand in het dossier met betrekking tot de verhuis van het DIV-kantoor in de Visserij in Gent" (nr. 7656)

### **35 Questions jointes de**

- M. Veli Yüksel à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les deux propositions dans le cadre de la nouvelle localisation de la DIV à Gand" (n° 7637)

- Mme Karin Temmerman à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'immobilisme du dossier relatif au déménagement du guichet DIV dans le quartier 'Visserij' à Gand" (n° 7656)

**35.01 Karin Temmerman** (sp.a): Mevrouw de minister, de saga van de verhuis van het DIV-kantoor is jammer genoeg nog niet ten einde. Men blijft maar aanmodderen. Het optimisme van de buurtbewoners een tijdje geleden, toen men twee mogelijke locaties aangaf, is al helemaal omgeslagen. De ene locatie, het Vlaams Administratief Centrum, blijkt niet te kunnen, en over de andere locatie is er nog geen duidelijkheid.

**35.01 Karin Temmerman** (sp.a): La saga autour du déménagement des bureaux de la DIV à Gand n'en finit pas. Un site adapté doit à nouveau être trouvé.

Wij moeten opnieuw op zoek naar een geschikte site. Tijdens de vorige vergadering was men overeengekomen dat iedereen binnen zijn eigen patrimonium of op de privémarkt zou nagaan of een andere locatie mogelijk is.

Le site précédent, à côté du ring extérieur de Zwijnaarde ou le bâtiment des douanes à l'avenue Port Arthur constituent-ils des options possibles? D'autres sites encore sont-ils pris en considération? Quand la décision sera-t-elle prise? Quelle est la

Mijn vragen zijn heel eenvoudig.

Waarom wordt er niet gewoon geopteerd voor een terugkeer naar de vorige locatie? Dat was een autogerelateerde locatie, vlak bij de autosnelweg op de buitenring van Zwijnaarde. Daar was ook een zeer vlotte tramverbinding.

Als men daar niet voor opteert, is een verhuis naar het douanegebouw op de Port Arthurlaan nog altijd een optie. Het is ons onduidelijk waarom die piste niet meer wordt gevolgd.

Zijn er nog andere locaties die de FOD Mobiliteit op het oog heeft?

Wanneer komen de betrokken partijen opnieuw bijeen om eventueel een andere oplossing uit de bus te halen?

Wanneer loopt de huidige overeenkomst van het DIV-kantoor aan de Visserij af? Kunt u mij uitleggen waarom het zo moeilijk is een goede locatie te vinden voor de DIV in de omgeving van Gent?

**35.02** Minister **Jacqueline Galant**: De huurovereenkomst van het DIV-kantoor aan de Visserij werd aangegaan door de firma SBAT voor een termijn van 9 jaar en ving aan op 1 juni 2013. De overeenkomst kan evenwel opgezegd worden na 3 jaar of na 6 jaar, met inachtneming van een opzegtermijn van 6 maanden.

De vroegere locatie van het DIV-kantoor te Zwijnaarde is niet meer beschikbaar. Er blijven twee mogelijke locaties: een gebouw dat door de douane werd gebruikt ter hoogte van de Port Arthurlaan en het gebouw dat wordt gebruikt door de maritieme diensten van de FOD Mobiliteit en Vervoer in dezelfde omgeving.

De moeilijke zoektocht naar een geschikte locatie zorgde voor de trage vordering in dit dossier. Een behoeftestudie is noodzakelijk voor verdere stappen ondernomen kunnen worden. Er werd nog geen datum vastgelegd voor verder overleg.

De DIV blijft inzetten op een verdere digitalisering, maar de DIV-kantoren zijn op dit moment niet overbodig.

Uit de evolutie van de werklust blijkt dat er geen significante afname is van het totaal aantal behandelde dossiers in Gent.

**35.03** **Karin Temmerman** (sp.a): Mevrouw de minister, ik dank u voor de geleverde inspanningen, want de problemen op de huidige locatie zijn momenteel echt heel groot. Nogmaals, dat is een fietsstraat en een woonstraat. 's Morgens staan daar heel wat mensen aan te schuiven in auto's en kunnen zij er dus eigenlijk niet door. Naast de aanschuivende auto's staan er ook mensen in open lucht aan te schuiven, omdat er niet voldoende wachtruimte is in het kantoor zelf.

Ik hoop dat ik u niet moet overtuigen, maar de huidige locatie is zeker niet goed. Ik hoop samen met u dat men snel een andere en betere locatie vindt. Het is mij niet duidelijk waarom het douanegebouw aan de Port Arthurlaan niet geschikt zou zijn. Ik denk dat dit een goede en goed bereikbare locatie zou zijn.

De **voorzitter**: Mijnheer Yüksel, u kunt eventueel in een repliek nog een woordje zeggen. Ik neem aan dat

durée du contrat de location à la Visserij?

**35.02** **Jacqueline Galant**, ministre: Le contrat de location, assorti d'une possibilité de renon après 3 ou 6 ans, a pris cours en 2013 et porte sur une durée de 9 ans. Zwijnaarde ne constitue en aucune manière une option. D'autres sites envisagés sont le bâtiment des douanes à l'avenue Port Arthur, ainsi qu'un bâtiment du SPF Mobilité situé dans le même quartier. Aucune nouvelle date de concertation n'a encore été fixée. Bien que la DIV continue de miser sur une numérisation plus avant, des bureaux sont encore toujours nécessaires.

**35.03** **Karin Temmerman** (sp.a): Le site actuel, au beau milieu d'une rue habitée et empruntée par les cyclistes, n'est pas du tout adapté.

u zich aansluit bij de uiteenzetting van uw collega.

**35.04 Veli Yüksel** (CD&V): Uiteraard sluit ik mij daarbij aan. Ik heb natuurlijk het antwoord van de minister niet gehoord.

**35.05 Karin Temmerman** (sp.a): (...)

**35.06 Veli Yüksel** (CD&V): Ik denk dat ik mij perfect kan aansluiten bij de repliek van de collega.

**35.06 Veli Yüksel** (CD&V): Je me rallie aux observations formulées par Mme Temmerman. Une solution doit rapidement être trouvée pour que les riverains puissent à nouveau jouir d'un environnement viable.

Mevrouw de minister, het is belangrijk dat hierover zo snel mogelijk duidelijkheid komt en dat er zo snel mogelijk een beslissing volgt, zodat de buurtbewoners een leefbare omgeving krijgen en de klanten van de DIV er gemakkelijker terechtkunnen.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

De **voorzitter**: Vraag nr. 7671 van de heer Van den Bergh wordt omgezet in een schriftelijke vraag. Dat geldt eveneens voor vraag nr. 7700 van mevrouw Lahaye-Battheu en voor de samengevoegde vragen nrs 7736 en 7777 van mevrouw Inez De Coninck. Ook vraag nr. 7737 van mevrouw Inez De Coninck wordt omgezet in een schriftelijke vraag, alsook vraag nr. 7760 van de heer Van den Bergh.

**36 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de elektrificatie van lijn 15 Herentals-Mol-Neerpelt" (nr. 7677)**

**36 Question de M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'électrification de la ligne 15 Herentals-Mol-Neerpelt" (n° 7677)**

**36.01 David Geerts** (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik heb begrepen dat u volgende week naar de Kempen mag komen in het kader van de plechtige opening van de elektrificatie van lijn 15 Herentals-Mol.

**36.01 David Geerts** (sp.a): La semaine prochaine, l'électrification de la ligne 15 Herentals-Mol sera officiellement mise en service. Il ne s'agit pas en l'occurrence d'un nouveau projet, mais de la réalisation du deuxième volet d'un projet existant.

Na meer dan vijftientig jaar plannen is het goed dat tijdens de vorige legislatuur onder andere nog druk werd uitgeoefend via een resolutie van de heer Van den Bergh, van mijzelf en van nog een aantal andere leden, zodat die geëlektrificeerde lijn nu in exploitatie kan gaan.

La ministre est-elle d'accord avec cette analyse? Quel serait le coût d'une électrification plus avant? Le plan d'investissement 2016-2020 prévoit-il des moyens à cet effet?

Op dat moment hadden wij in onze resolutie ook gevraagd de elektrificatie voort te zetten.

Ik heb tijdens de commissievergadering van 23 september 2015 een vraag over de timing daarvan gesteld. Volgens uw mondeling antwoord werd die timing bekeken en berekend. De verdere elektrificatie zou 38 miljoen euro kosten. Volgens de tabel die toen werd gegeven, bleek het om 35 miljoen euro te gaan.

U hebt in september 2015 verklaard dat er geen duidelijkheid over de elektrificatie van het tweede deel was. Een en ander zou later worden bekeken.

Aangezien het nu al december 2015 is, wil ik vandaag die vraag opnieuw stellen.

Natuurlijk is er nu discussie over de vraag of de elektrificatie in de

richting van Neerpelt of van Hamont moet gaan. Ondertussen lijkt Hamont mij een logischere beslissing te zijn. Omdat wij destijds in de resolutie Neerpelt hebben genoemd, heb ik het in mijn vraag ook over Neerpelt.

Voor mij is het belangrijk dat het niet om een nieuw project gaat, maar om een voortzetting en realisatie van een tweede deel van een bestaand project. Daardoor kan de toegevoegde waarde duidelijk worden aangetoond. Er is een reizigerspotentieel. Het inzetten van uniform materieel wordt mogelijk gemaakt. Ook de regelmaat zal drastisch verbeteren. Uit voorgaande antwoorden blijkt bovendien dat inzake materiaalpech de elektrificatie een oplossing zou moeten bieden.

Daarom heb ik de hiernavolgende vragen.

Gaat u akkoord met mijn visie dat een verdere elektrificatie geen nieuw project is, maar de uitvoering van het tweede deel van het project voor de elektrificatie van lijn 15?

Wat zou de correcte budgettaire kostprijs zijn?

Gelet op het feit dat het december 2015 is, heb ik de vrijheid genomen een laatste vraag toe te voegen. Zijn die middelen in het investeringsplan voor 2016 opgenomen?

**36.02** Minister **Jacqueline Galant**: Mijnheer de voorzitter, de elektrificatie van de lijn Mol in de richting van Neerpelt en van de Nederlandse grens moet worden beslist op basis van een afzonderlijke kosten-batenanalyse en vormt derhalve een project op zich.

De kostprijs voor de elektrificatie van de bestaande, gelijksporige lijn 19 wordt voorlopig geschat op ongeveer 35 miljoen euro.

Zoals u weet, zijn we nog bezig met de opstelling van het meerjarenplan inzake de spoorweginvesteringen voor de periode 2016-2020.

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

Ik hoop dat uit de kosten-batenanalyse zal blijken dat de elektrificatie wel degelijk een positief effect kan hebben.

Het is vrij raar dat in december 2015 nog geen zicht is op de investeringen voor 2016, zeker gelet op het feit dat een treininvestering niet erg evident is.

Mevrouw de minister, ik koester echter hoop. Ik hoop dat u woensdag in de Kempen zal kunnen aankondigen dat de elektrificatie wel degelijk zal worden gerealiseerd.

De **voorzitter**: Dat zou mooi zijn.

**36.02** **Jacqueline Galant**, ministre: S'agissant de l'électrification de la ligne ferroviaire partant de Mol en direction de Neerpelt et de la frontière néerlandaise, une décision doit être prise sur la base d'une analyse des pertes et profits.

Le coût de l'électrification de la ligne 19 existante est provisoirement estimé à 35 millions d'euros environ.

La confection du plan pluriannuel 2016-2020 est encore en cours.

**36.03** **David Geerts** (sp.a): Il est étrange qu'en décembre 2015, l'on n'ait pas encore d'idée précise concernant les investissements pour 2016.

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

**37** Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het ongeval in Pittem" (nr. 7765)

**37** Question de M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'accident à Pittem" (n° 7765)

**37.01** **David Geerts** (sp.a): Mevrouw de minister, ik had eigenlijk gehoopt dat ik deze vraag niet zou moeten stellen. Dat zou immers betekenen dat er geen ongeval was gebeurd. In het kader van de bijzondere commissie voor de spoorveiligheid heb ik de gewoonte genomen om een vraag te stellen telkens er een ongeval gebeurt. Ik ben mij ervan bewust dat de informatieoverdracht beperkt is op zo'n korte termijn.

**37.01** **David Geerts** (sp.a): Des informations sont-elles déjà disponibles concernant l'accident tragique qui s'est récemment produit au passage à niveau à Pittem? Une enquête sera-t-elle ouverte?

Zijn er reeds eerste bevindingen bekend inzake de oorzaken van dit tragisch ongeval? Het ongeval gebeurde aan een overweg. Was er een probleem met de signalisatie? Was het een probleem met een manoeuvre omwille van een gewijzigde verkeerssituatie?

Ik weet dat de volgende vraag eigenlijk aan uw collega Borsus moet worden gericht, maar ik kon moeilijk een aparte vraag stellen en uw collega opvorderen. Denkt u dat er een onderzoek zal worden ingesteld? Werden uw diensten op de hoogte gebracht van een eventueel informatieonderzoek door het ongevaleninstituut?

**37.02** Minister **Jacqueline Galant**: Een gelede autobus van De Lijn draaide vanuit de Spoorweglaan links naar de Meulebekestraat. Bij dat manoeuvre werd de bocht te kort afgesneden, zodat de bus aan de linkerzijde haperde aan het verkeersbord A47, een sint-andrieskruis met verkeerslichten. De bestuurder slaagde er niet in om de overweg tijdig vrij te maken.

Trein E3634 naderde om 13 u 26 de overweg 25 via het normale spoor en reed de autobus in de flank aan. Deze overweg behoort tot de tweede categorie.

Op maandag 23 november onderging deze overweg nog een groot jaarlijks nazicht waarbij alle elementen werden gecontroleerd. Er was sindsdien geen melding van enig defect aan de overweg.

Minister Borsus meldde mij dat het onderzoek naar dit ongeval past in een ruimer onderzoek dat het onderzoeksorgaan voor Ongevallen aan overwegen heeft opgestart en dat momenteel loopt. Dit onderzoek gaat uit van de statistieken van de gegevens die beschikbaar zijn in ons gegevensbestand van bepaalde inspecties die werden uitgevoerd voor de analyse. Het rapport zal worden meegedeeld aan de betrokkenen, zodat zij kennis kunnen nemen van de gegevens en de conclusies.

Er wordt verwacht dat het rapport in de loop van het eerste kwartaal van 2016 klaar zal zijn.

**37.03** **David Geerts** (sp.a): Mevrouw de minister, ik dank u voor het antwoord. Wij kunnen dit spijtig ongeval alleen maar betreuren. Ik heb

**37.02** **Jacqueline Galant**, ministre: Alors qu'il tournait à gauche au départ de la Spoorwegenlaan vers la Meulebekestraat, un bus "accor-déon" de De Lijn a effectué un virage trop court et heurté un panneau de signalisation. De ce fait, le conducteur du bus n'a pu libérer le passage à niveau 25 à temps. Le train E3634 de 13 h 26 est arrivé par la voie normale et a heurté le flanc du bus. Ce passage à niveau avait encore fait l'objet d'un contrôle annuel approfondi le 23 novembre 2015, au terme duquel aucune défectuosité n'avait été signalée. Le ministre Borsus m'a fait savoir que l'enquête relative à cet accident s'inscrit dans une enquête plus vaste lancée par l'Organisme d'enquête sur les accidents et les incidents ferroviaires (l'OEAIF). Le rapport relatif à cette enquête devrait être disponible dans le courant du premier trimestre 2016.

veel appreciatie voor de moed van de bestuurster van de autobus.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

*La réunion publique de commission est levée à 17.46 heures.*

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.46 uur.*