



BELGISCHE KAMER VAN  
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS  
DE BELGIQUE

## BEKNOPT VERSLAG

## COMPTE RENDU ANALYTIQUE

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET  
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

**Woensdag**

**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 beigegekleurd papier)	MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

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

## INHOUD

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 anti-agressie" (nr. 6620)

*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)

*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)

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

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)

*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

## 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)

*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)

*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)

*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

- 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)

*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

Belgische Spoorwegen, over "het bewijs van vakbekwaamheid" (nr. 6711)		Belges, sur "le certificat d'aptitude professionnelle" (n° 6711)	
<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	7	Questions jointes de	7
- 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)	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 "le rapport relatif à l'accessibilité des chemins de fer" (n° 6761)	7
- 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)	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 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)	7
<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	8	Questions jointes de	8
- 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)	8	- 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)	8
- 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)	8	- 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)	8
<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		<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	
Samengevoegde vragen van	10	Questions jointes de	10
- 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)	10	- 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)	10
- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de fietspunten" (nr. 7793)	10	- 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)	10
<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		<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	

Sporwegen		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) <i>Sprekers: Daphné Dumery, Jacqueline Galant</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	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 "un guichet numérique des photos prises par les radars routiers" (n° 6995) <i>Orateurs: Daphné Dumery, Jacqueline Galant</i> , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	12
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) <i>Sprekers: Daphné Dumery, Jacqueline Galant</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	13	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) <i>Orateurs: Daphné Dumery, Jacqueline Galant</i> , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	13
Samengevoegde vragen van	13	Questions jointes de	13
- mevrouw Karin Temmerman aan de minister van Justitie over "het optimaliseren van de kruispuntbank Mercurius" (nr. 7001)	13	- Mme Karin Temmerman au ministre de la Justice sur "l'optimisation de la banque-carrefour Mercurius" (n° 7001)	13
- mevrouw Daphné Dumery aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het Mercuriusproject" (nr. 7349)	13	- Mme Daphné Dumery à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le projet Mercurius" (n° 7349)	13
- 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) <i>Sprekers: Karin Temmerman, Daphné Dumery, Sabien Lahaye-Battheu, Jacqueline Galant</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	14	- 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) <i>Orateurs: Karin Temmerman, Daphné Dumery, Sabien Lahaye-Battheu, Jacqueline Galant</i> , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	13
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) <i>Sprekers: Daphné Dumery, Jacqueline Galant</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	15	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) <i>Orateurs: Daphné Dumery, Jacqueline Galant</i> , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	15
Samengevoegde vragen van	16	Questions jointes de	16
- 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)	16	- 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)	16

<p>- 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)</p> <p><i>Sprekers:</i> <b>Sabien Lahaye-Battheu, Jacqueline Galant</b>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	16	<p>- 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)</p> <p><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</p>	16
<p>Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "alle fietsers tegelijk groen" (nr. 7114)</p> <p><i>Sprekers:</i> <b>Jef Van den Bergh, Jacqueline Galant</b>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	17	<p>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)</p> <p><i>Orateurs:</i> <b>Jef Van den Bergh, Jacqueline Galant</b>, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	17
<p>Vraag van mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het Raadgevend Comité van de Treinreizigers bij de FOD Mobiliteit" (nr. 7118)</p> <p><i>Sprekers:</i> <b>Sabien Lahaye-Battheu, Jacqueline Galant</b>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	18	<p>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)</p> <p><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</p>	18
<p>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)</p> <p><i>Sprekers:</i> <b>Franky Demon, Jacqueline Galant</b>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	19	<p>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)</p> <p><i>Orateurs:</i> <b>Franky Demon, Jacqueline Galant</b>, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	19
<p>Samengevoegde vragen van</p>	20	<p>Questions jointes de</p>	20
<p>- 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)</p>	20	<p>- 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)</p>	20
<p>- 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)</p> <p><i>Sprekers:</i> <b>Yoleen Van Camp, David Geerts, Jacqueline Galant</b>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	20	<p>- 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)</p> <p><i>Orateurs:</i> <b>Yoleen Van Camp, David Geerts, Jacqueline Galant</b>, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	20
<p>Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en</p>	21	<p>Question de M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la</p>	21

de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de Europese OV-kaart voor mensen met een beperking" (nr. 7217)

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

Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la carte européenne de transports en commun pour les personnes handicapées" (n° 7217)

*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 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 vliegroute Leuven Rechtdoor" (nr. 7221)

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

22 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)

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

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)

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

24 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)

*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

25 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

26 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

26 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

<p>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)</p> <p><i>Sprekers:</i> <b>Wouter Raskin, Jacqueline Galant</b>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	27	<p>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)</p> <p><i>Orateurs:</i> <b>Wouter Raskin, Jacqueline Galant</b>, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	27
<p>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)</p> <p><i>Sprekers:</i> <b>Frank Wilrycx, Jacqueline Galant</b>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	28	<p>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)</p> <p><i>Orateurs:</i> <b>Frank Wilrycx, Jacqueline Galant</b>, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	28
<p>Samengevoegde vragen van</p>	29	<p>Questions jointes de</p>	29
<p>- 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)</p>	29	<p>- 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)</p>	29
<p>- 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)</p> <p><i>Sprekers:</i> <b>Wouter Raskin, Peter Vanvelthoven, Jacqueline Galant</b>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	29	<p>- 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)</p> <p><i>Orateurs:</i> <b>Wouter Raskin, Peter Vanvelthoven, Jacqueline Galant</b>, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	29
<p>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)</p> <p><i>Sprekers:</i> <b>Wouter Raskin, Jacqueline Galant</b>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	30	<p>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)</p> <p><i>Orateurs:</i> <b>Wouter Raskin, Jacqueline Galant</b>, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	30
<p>Samengevoegde vragen van</p>	31	<p>Questions jointes de</p>	31
<p>- 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)</p>	31	<p>- 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)</p>	31
<p>- 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)</p>	31	<p>- 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)</p>	31



<p>- 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)</p>	31	<p>- 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)</p>	31
<p>- 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)</p> <p><i>Sprekers: Isabelle Poncelet, Inez De Coninck, David Geerts, Jacqueline Galant</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	31	<p>- 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)</p> <p><i>Orateurs: Isabelle Poncelet, Inez De Coninck, David Geerts, Jacqueline Galant</i>, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	31
<p>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)</p> <p><i>Sprekers: Isabelle Poncelet, Jacqueline Galant</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	33	<p>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)</p> <p><i>Orateurs: Isabelle Poncelet, Jacqueline Galant</i>, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	33
<p>Vraag van de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de assistentie voor personen met een beperkte mobiliteit in de stations" (nr. 7439)</p> <p><i>Sprekers: Paul-Olivier Delannois, Jacqueline Galant</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	34	<p>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)</p> <p><i>Orateurs: Paul-Olivier Delannois, Jacqueline Galant</i>, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	34
<p>Vraag van de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de pendeldienst tussen Doornik en Rijsel" (nr. 7442)</p> <p><i>Sprekers: Paul-Olivier Delannois, Jacqueline Galant</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	35	<p>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)</p> <p><i>Orateurs: Paul-Olivier Delannois, Jacqueline Galant</i>, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	35
<p>Samengevoegde vragen van</p>	36	<p>Questions jointes de</p>	36
<p>- 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)</p>	36	<p>- 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)</p>	36
<p>- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het principe van de <i>one man car</i>" (nr. 7444)</p>	36	<p>- 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 <i>one man car</i>" (n° 7444)</p>	36

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

*Orateurs:* **Paul-Olivier Delannois, 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 "de niet-terugbetaalbare administratieve kost van verloren voorwerpen op de trein" (nr. 7490) 37
- 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 "les coûts administratifs non remboursables pour les objets perdus dans les trains" (n° 7490) 37
- 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 Frank Wilrycx aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de accijsregeling van land- en bosbouwtrekkers" (nr. 7528) 38
- 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 "le régime d'accises des tracteurs agricoles et forestiers" (n° 7528) 38
- 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 39
- Questions jointes de 39
- 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) 39
- 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) 39
- 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) 39
- 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) 39
- Sprekers:* **Karin Temmerman, Jacqueline Galant**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, **Veli Yüksel**
- 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) 40
- 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) 40
- 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) 40
- 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) 40
- Orateurs:* **David Geerts, Jacqueline Galant**, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Spoorwegen

Chemins de fer Belges



COMMISSIE VOOR DE  
INFRASTRUCTUUR, HET  
VERKEER EN DE  
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 02 DECEMBER 2015

Namiddag

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

du

MERCREDI 02 DÉCEMBRE 2015

Après-midi

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

**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 anti-agressie" (nr. 6620)

**01.01** Caroline Cassart-Mailleux (MR): Sinds 2006 beschikt de NMBS over een masterplan anti-agressie, 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** (*Frans*): 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 werkgroep anti-agressie.

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

Het masterplan is een intern werkdocument en

Le développement des questions et interpellations ouverte à 14 h 31 par Mme Karine Lalieux, présidente.

**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)

**01.01** Caroline Cassart-Mailleux (MR): Depuis 2006, la SNCB a un masterplan anti-agression régulièrement adapté. Il contient plus de 50 mesures.

Où en est ce masterplan anti-agression? Quand fut-il évalué la dernière fois? Peut-on se procurer la dernière version? Les mesures prévues depuis 2006 ont-elles été réalisées? Les caméras prévues ont-elles été installées dans certains trains et, si oui, les agressions diminuent-elles?

**01.02** **Jacqueline Galant**, ministre (*en français*): Le masterplan est mis à jour mensuellement. Le groupe de pilotage se réunit trois fois par an pour en faire l'état des lieux. Son évolution est présentée trois fois l'an au groupe de travail paritaire anti-agressions.

En 2012, un audit interne sur la politique de la SNCB en matière d'agressions a formulé des recommandations. En 2013, une enquête a été réalisée auprès du personnel et sera réitérée en 2016.

Document de travail interne, la SNCB est d'avis de

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): Die neerwaartse trend verheugt me. De verschillende doelstellingen die u heeft opgesomd, gaan echt de goede richting uit. Veiligheid is natuurlijk onontbeerlijk.

*Het incident is gesloten.*

**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): 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

ne pas rendre public le masterplan.

Les objectifs fixés depuis 2006 sont le pro-actif, les préparatoires, le préventif, le réactif, le répressif et le curatif.

Pour le proactif, on a introduit le tarif à bord avec une communication ciblée aux voyageurs et au personnel. Les préparatoires concernent la collaboration avec les autorités locales. Pour le préventif, on a lancé une campagne sur un numéro d'urgence gratuit. Pour le réactif et le répressif, on a sensibilisé les parquets à la poursuite des agresseurs du personnel SNCB. Pour le curatif, on vise l'accueil et le soutien des victimes.

Les trains Desiro sont équipés de caméras dont les images sont enregistrées.

Depuis 2013, on constate une baisse des communications relatives aux agressions mais il est prématuré de conclure que les caméras font baisser significativement les agressions.

**01.03** **Caroline Cassart-Mailleux** (MR): Je me réjouis de cette tendance à la baisse. Les différents objectifs présentés vont vraiment dans le bon sens car la sécurité est évidemment indispensable.

*L'incident est clos.*

**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)**

**02.01** **Caroline Cassart-Mailleux** (MR): Payer son billet de train, ce n'est pas une évidence pour tout le monde. En cas de contrôle, les fraudeurs peuvent décliner une fausse identité ou usurper celle d'un autre, n'étant pas tenus de présenter un document d'identité. Il faudrait modifier la loi pour permettre aux accompagnateurs de train de pouvoir exiger la carte d'identité. Les agents de Securail ont cette compétence mais ils ne sont pas toujours présents dans le train.

Combien d'usurpations d'identité ont-elles été recensées en 2014? Avez-vous discuté d'une modification de la loi avec le ministre de l'Intérieur?

die zin? Waarom heeft het MIVB-personeel wél de voornoemde bevoegdheid en het NMBS-personeel niet?

**02.02** Minister **Jacqueline Galant** (*Frans*): 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 vervoersvoorwaarden 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 de klantendienst.

**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.*

**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)**

**03.01** **Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): De rechter kan aan een rijverbod een herstelonderzoek koppelen, waardoor de betrokkene eerst medische en psychologische onderzoeken moet ondergaan vooraleer hij het rijbewijs kan terugkrijgen. Nu

Pourquoi les agents de la STIB ont-ils ce pouvoir et pas ceux de la SNCB?

**02.02** **Jacqueline Galant**, ministre (*en français*): En 2014, on a compté 1 644 usurpations d'identité, moins qu'en 2013. Chaque accompagnateur de train reçoit une formation au contrôle des titres de transport. Si les conditions de transport ne sont pas respectées, l'accompagnateur de train est habilité à dresser un constat d'irrégularité (C170). Pour ce faire, il peut demander au voyageur de s'identifier au moyen d'une carte d'identité ou de tout autre document officiel. En cas de refus, l'accompagnateur de train demande une assistance.

Le C170 ne peut constituer la base d'un PV transmis au tribunal que s'il est dressé par un accompagnateur de train assermenté, auquel une carte de légitimation confère les compétences d'un agent de police judiciaire. Un nouvel arrêté royal devrait être publié dans les prochains jours.

Les agents de la STIB, comme ceux de Securail, sont des agents de sécurité au sens de la loi réglementant la sécurité privée et particulière. Cette loi autorise les agents à retenir par la force des clients récalcitrants. Bien entendu, immobiliser un train pour obtenir le même résultat entraînerait des retards importants.

Une victime d'usurpation d'identité doit porter plainte et faire valoir ses arguments auprès du service clientèle.

**02.03** **Caroline Cassart-Mailleux** (MR): Certains accompagnateurs ne demandent pas une preuve de l'identité. La fraude est importante, il faut y mettre un terme.

*L'incident est clos.*

**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): 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

gebeurt dat veelal na het rijden onder invloed. De wet van 9 maart 2014 bepaalt dat het herstelonderzoek ook opgelegd moet kunnen worden bij herhaalde verkeersovertredingen van de zwaarste graad.

Hoeveel tijd zit er gemiddeld tussen de verkeersovertreding en het herstelonderzoek? Welke organisaties hebben een erkenning verkregen om de herstelonderzoeken af te nemen? Wat is hun statuut? Wat doen ze precies? Is er een wachttijd? Wat is de kostprijs? Hoe wordt de kwaliteit van deze onderzoeken bewaakt? Moeten alle erkende instellingen voldoen aan de ISO9001-norm?

**03.02** Minister **Jacqueline Galant** (*Nederlands*): Een deel van deze vragen valt onder de bevoegdheid van de minister van Justitie.

Er zijn elf erkende vervalinstellingen, met verschillende vestigingen verspreid over het hele land, waar bijna overal én medische én psychologische testen worden uitgevoerd. Volgens het KB van 23 maart 1998 moeten de instellingen de onderzoeken kunnen afnemen binnen de veertien dagen nadat ze een dossier van het openbaar ministerie hebben ontvangen. Een medisch onderzoek kost maximum 92 euro en een psychologisch onderzoek 311 euro.

Bij erkenning moeten de vervalinstellingen de integrale kwaliteitszorg kunnen aantonen. Het DG Mobiliteit en Verkeersveiligheid controleert of de erkenningsvoorwaarden behouden blijven en of de wachttijden worden nageleefd. Er is geen kwaliteitsnorm vastgelegd, omdat de inspecteurs weinig opmerkingen hebben of klachten krijgen.

**03.03** **Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): Ik verneem nochtans dat de wachttijden kunnen oplopen en dat het psychologisch onderzoek enkel bestaat uit een snelle standaard vragenlijst en een kort gesprek. Daarvoor moet dan 311 euro betaald worden. Ik vraag de minister om dat goed op te volgen. De bedoeling van de testen is het verhogen van de verkeersveiligheid en niet de mensen op kosten jagen met ondermaatse standaardonderzoeken.

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.

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 le contrôle de la qualité des examens est-il effectué? Toutes les institutions agréées doivent-elles répondre aux conditions de la norme ISO9001?

**03.02** **Jacqueline Galant**, ministre (*en néerlandais*): 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 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): Gisteren waren de *speed pedelecs* – fietsen met elektrische trapondersteuning tot 45 km/uur – volop in het nieuws. Sinds 31 maart 2014 moeten ze ingeschreven worden bij de Directie Inschrijvingen van Voertuigen (DIV). Hoeveel zijn er tot nu toe ingeschreven? Welke nummerplaat zullen ze krijgen? Moeten gebruikers een rijbewijs AB of B hebben? Worden ze toegelaten op wegen zoals jaagpaden en fietsostrades, die vaak verboden zijn voor bromfietsen categorie B? Is er een verzekeringsplicht en helmplicht? Onder welke Europese typegoedkeuring vallen ze? Worden ze al verkocht en gehomologeerd in België?

**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?

Worden elektrische fietsen met een maximale snelheid van 25 km/uur en een vermogen tussen 250 en 1.000 kilowatt gezien als een bromfiets of als een rijwiel en wat zijn daarvan de gevolgen?

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?

**04.02** **Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): Begin oktober verklaarde de minister dat de minimumleeftijd voor bestuurders van gewone elektrische fietsen 16 jaar zou worden en dat het nog onduidelijk was of high speed e-bikes op het fietspad dan wel op de rijbaan thuishoren.

**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.

Welke categorieën bestaan er? Waarom worden gewone elektrische fietsen verboden voor min-zestienjarigen? Wat is de stand van zaken in het overleg, onder andere met de Gewesten?

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** **Minister Jacqueline Galant** (Nederlands): De brede consultatieronde is achter de rug. De grote lijnen zijn aanvaard. Bestuurders van snelle fietsen

**04.03** **Jacqueline Galant**, ministre (en néerlandais): La vaste consultation est terminée. Les grandes lignes ont été acceptées. Les

moeten dezelfde regels naleven als de bestuurders van bromfietsen. Wegbeheerders kunnen sommige afwijkingen toestaan.

Ik laat een tabel met alle categorieën bezorgen.

De nummerplaat en het rijbewijs voor *speed pedelecs* zijn identiek aan die voor bromfietsen van klasse B. In het voorjaar van 2016 wordt een kleinere nummerplaat ingevoerd.

De minimumleeftijd voor het besturen van een gemotoriseerd rijwiel wordt 16 jaar omdat het, naast het hogere vermogen, niet evident is om het voertuig in evenwicht te houden.

Ik beschik niet over informatie over homologaties, maar voertuigen die onder het toepassingsgebied van de EU-reglementering vallen, moeten goedgekeurd zijn.

*Het incident is gesloten.*

**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)

**05.01** Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Bus- en vrachtwagenchauffeurs moeten vanaf respectievelijk 10 september 2015 en 10 september 2016 in het bezit zijn van een bewijs van vakbekwaamheid, conform de Europese richtlijn. Daartoe moet men 35 uur les volgen en is er nadien een systeem van permanente nascholing.

Geldt deze regeling ook voor personen die op vrijwillige basis met een schoolbus rijden? Zal men daar nog verder over informeren? Hoeveel chauffeurs hebben dat bewijs al behaald en wat zijn de gevolgen voor de buschauffeurs die de deadline van 10 september 2015 niet hebben gehaald?

**05.02** Minister Jacqueline Galant (Nederlands): Overeenkomstig het KB van 4 mei 2007 geldt deze vereiste niet voor bestuurders van voertuigen die worden gebruikt voor niet-commerciële goederen en voor personenvervoer voor privédoeleinden. Is er sprake van een gebruik voor beroepsdoeleinden, dan geldt de vrijstelling dus niet, ook niet voor het

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.

*L'incident est clos.*

**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)

**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 (en néerlandais): 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

vervoer dat wordt uitgevoerd als vrijwilliger.

transport est effectué sur une base volontaire, la dispense n'est pas d'application.

Op de website van de FOD Mobiliteit en Vervoer kan men een lijst van veelgestelde vragen terugvinden over het toepassingsgebied van de vereisten van vakbekwaamheid.

Le site web du SPF Mobilité et Transports permet de consulter une liste des questions fréquemment posées concernant le champ d'application des exigences en matière d'aptitude professionnelle.

Bij de TEC, De Lijn en de MIVB kregen alle busbestuurders een vorming vóór 9 september 2015. Een minderheid van die bestuurders heeft evenwel zijn getuigschrift van vakbekwaamheid niet verlengd vóór 10 september 2015, zodat sommigen momenteel nog een bijkomende opleiding volgen. Volgens de Federatie van de Belgische Autobus- en Autocarondernemers werd 94 procent van de bestuurders opgeleid vóór 9 september 2015.

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.

Jaarlijks starten zowat 500 à 700 nieuwe busbestuurders in de sector en sedert 2011 schat men dat 2.500 tot 3.000 nieuwe chauffeurs actief zijn in de sector die de 35 uren moeten volgen tussen 2016 en 2018. Volgt men de opleiding niet, dan vervalt het recht tot besturen. Bij inbreuken wordt een PV opgesteld.

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 déchu du droit de conduire. Un PV est établi en cas d'infraction.

*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): Is het jaarrapport voor het jaar 2014 over de toegankelijkheid van de perrons reeds beschikbaar? Wat zijn de cijfers inzake het aantal aanvragen voor assistentie? Is het advies van de Nationale Hoge Raad voor Personen met een Handicap (NHRPH) reeds ingediend? Welke initiatieven neemt de minister om de resolutie van 2 juli 2015 uit te voeren?

**06.01** **Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): Le rapport annuel de 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** **Minister Jacqueline Galant** (Nederlands): Ik zal de commissieleden het toegankelijkheidsrapport

**06.02** **Jacqueline Galant**, ministre (en néerlandais): Je transmettrai aux membres de la

van de spoorwegen voor het jaar 2014 overhandigen.

Eind 2014 waren 50 stationsgebouwen voor 57 procent van de reizigers toegankelijk en waren 37 stations en stopplaatsen volledig toegankelijk via liften en toegangshellingen. Deze 37 stations zijn goed voor 49,5 procent van het aantal opstappende reizigers; 232 stations en stopplaatsen hebben een gestandaardiseerde perronhoogte voor het geheel van hun perrons.

Ik bezorg de commissie een document over het aantal ingediende aanvragen voor assistentie tussen 2011 en 2014.

De NHRPH heeft op 21 september 2015 positief geadviseerd over de voorgestelde aanpassing van de reservatietermijn in 18 stations. De stakeholders worden verzocht om deel te nemen aan de peilingen over het materieel en de aankoop van de toekomstige N7-rijtuigen.

Er wordt momenteel een studie uitgevoerd over de geautomatiseerde afgifte in de stations van de kaart Kosteloze Begeleider.

De nationale verminderskaart voor het openbaar vervoer wordt uitgereikt door de FOD Sociale Zekerheid.

Inzake vervoerbewijzen wil de NMBS alle klanten een keuze aanbieden tussen diverse verkoopskanalen, zodat ze in het bezit kunnen zijn van een vervoerbewijs wanneer ze op de trein stappen. De automaten zijn daartoe een middel, naast andere mogelijkheden.

Er bestaan eveneens talrijke tarieffaciliteiten. Voor personen zonder deze officiële kaarten gelden dezelfde voorwaarden als voor de overige reizigers.

*Het incident is gesloten.*

#### **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)

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 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 chaises roulantes N7.

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.

*L'incident est clos.*

#### **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)

**07.01 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):** Na de stakingen van 8 en 9 oktober stapte Infrabel naar de rechter en kreeg gelijk op twee belangrijke punten: stakers mogen seinhuizen noch sporen betreden. Helaas trekt de Franstalige socialistische vakbond zich daarvan niets aan, want meteen daarna blokkeerden stakers opnieuw een seinhuis en ze gooiden obstakels op de sporen. In tegenstelling tot wat mevrouw Grovonius beweert, vinden wij dat de stakers aldus de veiligheid in het gedrang brengen.

Hoeveel overtredingen werden er vastgesteld tijdens beide stakingsdagen? Hoe werden de overtreders gestraft? Acht de minister het wenselijk dat mensen die dergelijke feiten plegen, alsnog bij de spoorwegen kunnen blijven werken?

**07.03 Minister Jacqueline Galant (Frans):** 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 infrastructuurbeheerder wil het recht op staken zoals erkend in de Belgische wetgeving of het opstellen van stakersposten niet beperken. Het bedrijf wil alleen om veiligheidsredenen voorkomen dat er aan spoorlopen gedaan wordt.

**07.01 Gwenaëlle Grovonius (PS):** Le 8 octobre, des cheminots ont voulu dialoguer avec leurs collègues de la cabine de signalisation pour tenter de les convaincre d'arrêter le travail. Or, un huissier et des policiers armés attendaient les grévistes pour leur signifier l'ordonnance du tribunal de première instance de Bruxelles, suite à une requête unilatérale d'Infrabel, interdisant à quiconque de pénétrer dans les cabines de signalisation de Bruxelles-Nord, Midi et Central. Il s'agit d'une entorse au droit de grève et aux mesures de sécurité.

Comment faire pour faire respecter le droit de grève des cheminots? Souhaitez-vous que chaque préavis déposé soit suivi de réactions des responsables de la SNCB, d'Infrabel et d'HR, au risque de crispier la concertation et d'augmenter le nombre de grèves sauvages, mettant à mal la sécurité des passagers et des travailleurs?

**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 d'accord avec Mme Grovonius 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 Jacqueline Galant, ministre (en français):** Infrabel m'informe qu'elle est confrontée à un phénomène croissant lors de mouvements sociaux: des personnes descendent sur les voies afin de perturber la circulation ferroviaire.

Infrabel a donc décidé de demander des ordonnances interdisant préventivement la circulation sur les voies. La société n'entend pas limiter le droit de former des piquets ou le droit de grève tel que reconnu en droit belge; elle veut uniquement empêcher que des piétons circulent sur les voies, pour des raisons de sécurité.

(Nederlands) Volgens Infrabel werken de personen die de feiten van 8 en 9 oktober hebben gepleegd, niet voor de Belgische spoorwegen.

**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 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):** De rechter heeft een eenzijdig verzoek uitgesproken, omdat het niet anders kon. Vakbonden hebben immers geen rechtspersoonlijkheid. Wij vinden dat ze die wel moeten krijgen.

Ik ben verbijsterd te vernemen dat de feiten blijkbaar niet gepleegd werden door werknemers van de spoorwegen. Het gaat dus niet meer om stakingsrecht, maar om het plegen van criminele feiten door individuen die door de vakbonden opgetrommeld werden.

*Het incident is gesloten.*

De **voorzitter:** Vraag nr. 6874 van de heer Van den Bergh wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

#### **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)

**08.01 Jef Van den Bergh (CD&V):** De NMBS heeft besloten de werking van de fietspunten bij te sturen. Dergelijke fietspunten voeren, naast kerntaken zoals netheid en toezicht, ook andere taken uit, zoals fietsherstellingen en fietsverhuur. Hoe ver staat het met de zoektocht naar een alternatieve dienstverlening voor de fietspunten die gesloten worden? Is er hierover overlegd met de Vlaamse overheid, provincie- en gemeentebesturen, Blue-bike en De Lijn?

(En néerlandais) 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):** 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.

Une telle intervention heurte l'équité procédurale car les organisations syndicales n'ont pas la possibilité de faire valoir leurs points de vue. Selon le Comité européen des Droits sociaux, le risque est que le droit de grève devienne plus restrictif que nécessaire pour protéger les intérêts de l'entreprise et des travailleurs non grévistes.

**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.

*L'incident est clos.*

La **présidente:** La question n° 6874 de M. Van den Bergh est transformée en question écrite.

#### **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):** 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 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?

Is het mogelijk om de huidige overeenkomsten tijdelijk te verlengen, zodat er meer tijd is om oplossingen uit te werken?

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

Wanneer zal een nieuwe aanbesteding uitgeschreven worden voor de fietspunten die blijven? Voor hoeveel jaar worden die uitgeschreven? Bij hoeveel stations gaat het om een aanbesteding voor een fietspunt met de huidige dienstverlening en bij hoeveel met een beperkte dienstverlening?

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): Is de beslissing van de raad van bestuur over de fietspunten en de vooropgestelde timing definitief?

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

In juni antwoordde de minister dat er gestreefd zou worden naar een efficiëntiewinst van 25 procent. Kan ze dat wat meer toelichten, eventueel per station waar de fietspunten worden bedreigd?

En juin, madame la ministre a répondu qu'on s'efforcerait 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 Minister Jacqueline Galant** (Nederlands): De NMBS kijkt op alle niveaus waar er efficiënter gewerkt kan worden. Grotere stations hebben meer nood aan toezicht op de fietsenstallingen dan kleinere. Voor kleinere stations zal de NMBS eerder gaan voor nethheidsacties en specifieke opdrachten zoals het verwijderen van weesfietsen.

**08.03 Jacqueline Galant**, ministre (en néerlandais): 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.

De beslissing is definitief en de timing blijft behouden. De fietsenstallingen blijven overal beschikbaar.

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

Op een aantal locaties wordt het contract met Fietspunt niet vernieuwd en op andere worden de opdrachten verminderd.

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

De besparing wordt geraamd op 350.000 euro per jaar. Ik zal de cijfers per station schriftelijk bezorgen.

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

De NMBS heeft de stations in drie categorieën ingedeeld naargelang het aantal reizigers en fietsplaatsen. In de 12 grootste stations verandert er niets. In 24 middelgrote stations wordt een lager dienstniveau gevraagd. In de kleinere stations zal de NMBS geen prestaties meer vragen aan de fietspunten. Het fietspunt mag op eigen kracht zijn werking verder zetten zonder daarvoor een bezettingsvergoeding te moeten betalen.

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.

De NMBS plant de bekendmaking van de opdracht

La SNCB prévoit de publier l'adjudication d'ici au

voor begin 2016. De opdracht wordt uitgeschreven voor vier jaar en behelst poetsen, orde, toezicht, permanentie en toegespitste acties. Fietsherstellingen en fietsverhuur zijn diensten die de fietspunten zelf ontwikkelen en waarvoor de NMBS nu ook al geen vergoeding betaalt.

Ik wil alles in het werk stellen om het gebruik van de fiets in combinatie met de trein te promoten. Binnenkort wordt het intermodaliteitsplatform opgericht, dat zich samen met de Gewesten zal beraden over de toekomst en de financiering van de fietspunten.

**08.04 Jef Van den Bergh (CD&V):** In de volgende beheersovereenkomst moet aandacht besteed worden aan die combinatie van de fiets en de trein. Ik ben tevreden dat de fietspunten hun locatie kunnen behouden als de NMBS de financiering stopzet.

Ik maak mij wel zorgen over hoe de netheid in de kleinere stations zal evolueren wanneer de fietspunten verdwijnen.

Ik betreur dat de timing behouden blijft en dat er niet ingegaan wordt op de vraag naar een langere overgangperiode.

**08.05 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld):** Ik hoop dat alle spelers hun steentje zullen bijdragen om ervoor te zorgen dat de fietspunten toch hun werking kunnen verder zetten.

*Het incident is gesloten.*

**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)**

**09.01 Daphné Dumery (N-VA):** Hoe ver staat het met de flitsfoto's en de consultatie ervan in een digitaal loket? Heeft de minister daarover overlegd met Justitie, Binnenlandse Zaken en de Gewesten?

**09.02 Minister Jacqueline Galant (Nederlands):** Er is overleg tussen Mobiliteit, Binnenlandse Zaken en Justitie over de afhandeling van de onmiddellijke inningen. Daarbij is ook gesproken over het digitaal ter beschikking stellen van de foto's van de automatische camera's, in het licht van een gedigitaliseerde afhandeling van

début de 2016. L'adjudication sera lancée pour quatre ans et comportera les volets suivants: nettoyage, 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):** 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.

*L'incident est clos.*

**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):** 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 (en néerlandais):** 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



verkeersovertredingen. Er zijn nog geen concrete afspraken gemaakt. Dit komt nog verder aan bod bij de besprekingen met de Gewesten over het strafrechtelijk beleid inzake snelheidsovertredingen.

**09.03 Daphné Dumery (N-VA):** Helaas verlopen een samenwerking tussen diverse federale en gewestelijke overheden rond een gemeenschappelijk digitaal platform doorgaans problematisch.

*Het incident is gesloten.*

**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)**

**10.01 Daphné Dumery (N-VA):** Bij verlies of diefstal van een gepersonaliseerde nummerplaat moet men sowieso een nieuwe aanvragen en opnieuw 1.000 euro betalen, terwijl voor bijzondere nummerplaten – zoals voor ministers, voor het Koningshuis en voor CD-kentekenplaten – wel een duplicaat kan worden aangevraagd.

Vanwaar dat onrechtvaardige onderscheid en zal de minister daaraan verhelpen?

**10.02 Minister Jacqueline Galant (Nederlands):** Om misbruiken tegen te gaan van personen die gewoon van voorkeurnummer willen wisselen, kunnen we een nieuwe gepersonaliseerde kentekenplaat niet uitreiken tegen de gebruikelijke retributie van 30 euro. Men kan altijd vrij goedkoop antidiefstalschroeven kopen. De regel wordt niet aangepast.

**10.03 Daphné Dumery (N-VA):** Als parlamentslid vind ik dit onrechtvaardig. Als we akkoord gaan met het principe van de gepersonaliseerde nummerplaat, begrijp ik de verschillende procedures bij verlies of diefstal niet.

*Het incident is gesloten.*

**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)

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.

*L'incident est clos.*

**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):** En cas de perte ou de vol d'une plaque d'immatriculation personnalisée, 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 (en néerlandais):** 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.

*L'incident est clos.*

**11 Questions jointes de**  
 - Mme Karin Temmerman au ministre de la Justice sur "l'optimisation de la banque-carréfour Mercurius" (n° 7001)  
 - Mme Daphné Dumery à la ministre de la 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

- 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)

**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): Kafka regeert bij het beteugelen van wegpiraten. Personen van wie het rijbewijs werd ingetrokken geraken nog steeds gemakkelijk aan een duplicaat van hun rijbewijs.

**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.

Waarom werkt de kruispuntbank Mercurius nog steeds niet naar behoren? Steunt de minister het voorstel van politierechter D'Hondt om alle databanken te koppelen aan één centrale databank? Overlegt de minister hierover met minister Geens? Neemt men vandaag reeds stappen voor de integratie? Wanneer zal de centrale databank er zijn?

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): In dit digitale tijdperk is het onvoorstelbaar dat er nog altijd geen databank is die alle rijbewijsgegevens met elkaar verbindt. Bepaalde personen rijden jarenlang zonder rijbewijs zonder ooit te worden gecontroleerd.

**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.

Wanneer komt de databank Mercurius er eindelijk?

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

**11.03 Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): Hoe ver staat het overleg met de FOD Justitie en de FOD Binnenlandse Zaken voor een volledige gegevensuitwisseling? Wat zijn de obstakels? Zal de databank ook vermelden of een rijbewijs is ingetrokken of dat de geldigheid ervan is verstreken? Wat is de timing van de operationalisering?

**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 Minister Jacqueline Galant** (Nederlands): De kruispuntbank rijbewijzen is reeds operationeel voor de identiteitsgegevens vanuit het Rijksregister, de examenresultaten van de rijexamencentra en de elektronische uitwisseling via EUCARIS en RESPER.

**11.04 Jacqueline Galant**, ministre (en néerlandais): 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.

De gegevens over het verval van het recht tot sturen zijn een bevoegdheid van de FOD Justitie. Momenteel stuurt Justitie geen gegevens elektronisch door naar de kruispuntbank.

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 voorziet in een koppeling van de databank van Justitie met de kruispuntbank rijbewijzen. Het verval van het recht tot sturen en de onmiddellijke intrekkingen zijn de gegevens die zullen worden doorgestuurd. Het opvragen gebeurt in real time, waardoor de opgevraagde situatie steeds overeenstemt met de werkelijkheid. Het project werd reeds opgestart. Het komt 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 zodra de noodzakelijke IT-ontwikkelingen bij de FOD Justitie zijn gerealiseerd.

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): Ik zal mijn vragen richten tot de minister van Justitie.

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

**11.06 Daphné Dumery** (N-VA): Dit is schrijnend. Hiervoor dient dringend een tijdpad te worden vastgelegd.

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

*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): Hoever staat het onderzoek naar het rijbewijs met punten? Is er een mogelijkheid? Wat is de timing?

**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 Minister Jacqueline Galant** (Nederlands): In het regeerakkoord staat duidelijk dat de regering werk wil maken van een systematische aanpak van de recidive en zal nagaan wat daarvoor de meest geschikte instrumenten zijn.

**12.02 Jacqueline Galant**, ministre (en néerlandais): L'accord de gouvernement 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.

Uit het beschikbare studiemateriaal blijkt dat het rijbewijs met punten geen wondermiddel is. Enerzijds zijn er verschillende randvoorwaarden en anderzijds moeten de te verwachten effecten op de verkeersveiligheid niet te hoog worden ingeschat. 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 misbruiken en op de budgettaire en administratieve aspecten van de invoering ervan.

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.

Daarnaast wordt veel verwacht van de recente invoering van het systeem van de gekruiste

Par ailleurs, de grands espoirs sont fondés sur le système de récidive "croisé", introduit récemment. Il

recidive. Hierbij geeft de recidive van een van de zes zwaarste overtredingen binnen de drie jaren aanleiding 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 dit nieuwe recidivesysteem te onderzoeken en daarover ook een informatiecampagne te voeren.

**12.03 Daphné Dumery (N-VA):** Een rijbewijs met punten is alleszins rechtvaardiger dan het strenger bestraffen van jonge chauffeurs, zoals dat momenteel gebeurt.

*Het incident is gesloten.*

**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):** Binnenkort vindt de nieuwe Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid plaats. Eind oktober riep de minister in een open brief de burgers op om via de website voorstellen te doen om de verkeersveiligheid te verbeteren.

Wat is de stand van zaken en hoe zullen die voorstellen aan bod komen?

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

*(Nederlands)* We waren aangenaam verrast door de grote respons en het engagement, vermits er bijna 7.000 burgers gereageerd hebben op de website.

*(Frans)* 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.

*(Nederlands)* De Staten-Generaal van de

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):** 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.

*L'incident est clos.*

**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)

**13.01 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 Jacqueline Galant, ministre (en français):** L'objectif de réduire de 50 % le nombre de tués sur notre réseau routier entre 2010 et 2020 sera difficile à atteindre sans un changement radical dans le comportement des usagers de la route.

*(En néerlandais)* 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.

*(En français)* Étant donné la dispersion des compétences, j'ai souhaité orienter les citoyens vers les matières relevant du fédéral. L'aménagement des infrastructures dépend du gestionnaire de la voirie.

*(En néerlandais)* Les États généraux de la Sécurité

Verkeersveiligheid van 15 december 2015 focust op de wegcode, technologie, ongevalanalyse, pakkans en recidive; thema's die ter voorbereiding uitvoerig zijn besproken in drie avonddebatten in Brussel. Op uitnodiging van het BIVV namen daar naast experts telkens andere mensen deel aan de werkgroepen, dit op basis van hun inbreng op de website [sgvv2015.be](http://sgvv2015.be). Op 15 december zullen dan nieuwe maatregelen voor de verkeersveiligheid worden aangekondigd.

**13.03 Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): Die bijna 7.000 reacties op de website betekenen dat mensen constructief willen meedenken bij zo een oproep. Ik kijk dan ook uit naar de nieuwe maatregelen.

*Het incident is gesloten.*

**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)**

**14.01 Jef Van den Bergh** (CD&V): Uw voorganger gaf aan het BIVV de opdracht 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. Er was wel nog verder onderzoek nodig op een aantal proeflocaties en vervolgens moest met de Gewesten worden overlegd.

Wat is het standpunt van de minister? Kan de verkeersveiligheid en de mobiliteit hiermee worden verbeterd? Werd er reeds overlegd met de Gewesten? Wat is hun visie? Worden er een aantal proeflocaties gepland? Kan deze suggestie meegenomen worden in de aanpassingen van de wegcode in 2016?

**14.02 Minister Jacqueline Galant** (Nederlands): Ik ben een voorstander van het principe waarbij zowel voetgangers als fietsers een kruispunt oversteken terwijl de verkeerslichten op rood staan voor het gemotoriseerde verkeer uit alle richtingen. Dit betekent tegelijk dat voetgangers en fietsers tijdens deze fase groen licht hebben voor alle oversteekrichtingen. Hierdoor kunnen immers alle risicovolle ontmoetingen tussen afslaanende voertuigen en rechtdoor rijdende fietsers worden

routière du 15 décembre 2015 seront axés sur le code de la route, les technologies, l'accidentologie, le risque pour les 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): 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 impatientement l'annonce des nouvelles mesures.

*L'incident est clos.*

**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): 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.

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 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 (en néerlandais): 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

vermeden. Ik ben ook bereid om dit principe uitdrukkelijk in de wegcode op te nemen. Ik meen echter dat de huidige wegcode geen belemmering vormt om dit principe nu al toe te passen.

Proeflocaties plannen is een zaak voor de wegbeheerders en de Gewesten. Het BIVV is bereid om één of meerdere proefprojecten op te volgen, te evalueren en hiervoor samen te werken met de initiatiefnemende wegbeheerders.

De groene fase, waarin alle richtingen dus tegelijk groen krijgen, mag momenteel niet worden gerealiseerd 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.

*Het incident is gesloten.*

**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)

**15.01** Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): In maart 2014 werd een wetsontwerp goedgekeurd over de hervorming van het Raadgevend Comité van de Treinreizigers met als doel een professionalisering van de organisatie. Het comité kan pas worden samengesteld nadat er een akkoord is gesloten over de regels van de samenwerking met de NMBS.

Is dat ondertussen gebeurd en is het comité en het bureau ondertussen samengesteld? In welke mate zijn de reizigers vertegenwoordigd?

**15.02** Minister Jacqueline Galant (Nederlands): Het comité is samengesteld en bestaat uit 26 werkende en 26 plaatsvervangende leden. Naast de sociale partners zitten er ook vertegenwoordigers van jongeren, ouderen, milieuorganisaties, fietsers en gebruikers van het openbaar vervoer in het comité.

De samenstelling van het bureau houdt ook rekening met een taalkundig evenwicht en een gelijke vertegenwoordiging van mannen en vrouwen. Het bureau bestaat uit

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.

*L'incident est clos.*

**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): 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 (en néerlandais): 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-femmes. Le bureau se compose de représentants de Comeos, de l'ABVV / FGVB et de

vertegenwoordigers van Comeos, ABVV en de Gezinsbond.

la Gezinsbond / Ligue des Familles.

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

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.

Het comité en de NMBS zullen overleggen over het samenwerkingsakkoord nadat het intern reglement werd vastgelegd.

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

*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): In de praktijk mogen busjes van verzorgingsinstellingen en schoolbussen met leerlingen met een beperking aan boord niet parkeren op plaatsen voorbehouden voor personen met een handicap wanneer niemand een parkeerkaart bij heeft.

**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.

Wat denkt de minister over het gebruik van dergelijke parkeerplaatsen? Is het al dan niet wenselijk dat deze busjes er zonder persoonlijke parkeerkaart mogen parkeren? Is het al dan niet wenselijk dat de scholen of instellingen er een eigen parkeerkaart voor krijgen? Is het noodzakelijk dat de leerlingen of mensen uit een zorginstelling telkens hun eigen persoonlijke kaart bij hebben? Is een aanpassing van de huidige regelgeving aangewezen?

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 réglementation actuelle est-elle souhaitable?

**16.02** Minister Jacqueline Galant (Nederlands): Er moet nog overleg plaatsvinden met de staatssecretaris voor Personen met een handicap en met de belanghebbenden in het kader van de werkzaamheden tot herziening van het verkeersreglement in 2016.

**16.02** Jacqueline Galant, ministre (en néerlandais): 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.

Het voertuig dat gehandicapte personen vervoert, mag worden geparkeerd op voorbehouden plaatsen voor zover een van de vervoerde personen houder is van de parkeerkaart. Zowel de volwassenen als de 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 zijn. Het is dus niet nodig dat een gespecialiseerde instelling over een persoonlijke kaart beschikt.

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.

In zijn adviezen blijft de Nationale Hoge Raad voor Personen met een Handicap er voorstander van 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.

*Het incident is gesloten.*

**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)

**17.01** **Yoleen Van Camp** (N-VA): De renovatie van de treinstellen – varkensneuzen – die tegen eind dit jaar op de Kempense sporen zouden rijden, heeft een vertraging van vier maanden. Klopt dat? Worden de reizigers gecompenseerd?

Een aantal oude varkensneuzen zou worden vervangen door Desiro's. Over hoeveel treinen en welke lijnen gaat het? Hoe staat het met de opwaardering van de stations van Herentals en Turnhout en het ont dubbelen van het spoor tussen Herentals en Turnhout?

**17.02** **David Geerts** (sp.a): Kloppen de geruchten over de aanwezigheid van asbest in de type-800-toestellen, beter gekend als varkensneuzen? Hoeveel varkensneuzen werden gerenoveerd? Blijven die dure renovaties behouden? Er zouden Desirotoestellen worden ingeschakeld, maar die verbruiken heel veel energie op langere trajecten. Hoe vaak moeten de stellen in onderhoud gaan en wat betekent dit voor de inzetbaarheid? Is er duidelijkheid over het meerjareninvesteringsplan?

**17.03** **Minister Jacqueline Galant** (*Nederlands*): Technische tests voor de homologatie van gerenoveerde varkensneuzen brachten enkele problemen aan het licht, waardoor de deadline niet zal worden gehaald.

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.

*L'incident est clos.*

**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): 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?

**17.03** **Jacqueline Galant**, ministre (*en néerlandais*): 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.

Er worden 44 vierledige motorstellen gerenoveerd, de laatste in 2020. Deze renovatie is de helft goedkoper dan de aankoop van nieuw materieel.

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.

Elke 14.000 kilometer worden de Desirostellen grondig geschouwd, elke 40.000 km is er een onderhoudsbeurt.

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

Vanaf 15 december worden op weekdays Desiro's ingezet op de verbindingen Turnhout-Binche, Mol-Brussel en Turnhout-Antwerpen. In het weekend worden het allemaal Desiro's.

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.

Er wordt nog volop gewerkt aan een nieuw meerjarenplan voor de investeringen, met onder meer enkele Kempense dossiers.

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):** Het is goed dat er ondertussen Desiro's zullen worden ingezet.

**17.04 Yoleen Van Camp (N-VA):** Le recours provisoire à des rames Desiro est une bonne chose.

**17.05 David Geerts (sp.a):** Ik zal nog een schriftelijke vraag indienen over die asbest. Het inzetten van Desiro's is goed, maar heeft wel een impact op de energiekosten.

**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.

*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):** Blinde of slechthziende reizigers en hun begeleider mogen gratis met de NMBS reizen als ze in ons land zijn gedomicilieerd. Als ze niet in ons land zijn gedomicilieerd, dan moeten zij de volle prijs betalen, ook al kunnen zij zich met een bijzondere kaart identificeren.

**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.

De Europese commissaris voor Sociale Zaken werkt aan een Europese gehandicaptenkaart, die vanaf 2016 in werking zou treden. Volgens staatssecretaris Sleurs is het echter onmogelijk om op het gebied van transport gelijke rechten te geven, omdat er te veel verschillen bestaan tussen de sociale tarieven van de lidstaten.

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 le domaine des transports est irréalisable.

Is de minister op de hoogte? Zoekt zij een oplossing? Heeft ze al overlegd met staatssecretaris Sleurs?

**18.02** Minister **Jacqueline Galant** (*Nederlands*): De tarifiering van het openbaar vervoer en de sociale tarieven verschillen van land tot land. Dat brengt inderdaad problemen met zich mee. Ik ondersteun de initiatieven op Europees niveau, waaronder de Europese gehandicaptenkaart. De NMBS neemt via de werkgroepen deel aan deze discussies. Er is nog geen overeenstemming binnen de EU.

Ik wacht eerst een Europese overeenstemming af vooraleer te overleggen met de Gewesten. Ik heb regelmatig contact met staatssecretaris Sleurs en de Nationale Hoge Raad voor Personen met een Handicap.

**18.03** **Jef Van den Bergh** (CD&V): Het klopt dat er verschillende tarieven bestaan, maar mensen die met een kaart hun handicap kunnen aantonen, moeten toch kunnen beschikken over dezelfde rechten als binnenlandse reizigers?

*Het incident is gesloten.*

**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 vliegroute Leuven Rechtdoor" (nr. 7221)**

**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 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

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 (*en néerlandais*): 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.

*L'incident est clos.*

**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)**

**19.01** **Benoit Hellings** (Ecolo-Groen): 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 aérienne dite 'Leuven Rechtdoor', avec une astreinte de 50 000 euros par jour de retard pour chaque jugement, redevables à partir du 1<sup>er</sup> septembre.

Vous expliquez ce jugement par défaut par un hiatus involontaire entre le cabinet, le SPF Mobilité et le cabinet d'avocats Stibbe. En réalité, des citations ont été signifiées au cabinet de la ministre, qui a oublié d'en informer le SPF Mobilité, qui n'a pas pu confier le dossier à Stibbe. Les deux dossiers de justice auraient été "égarés". Même si le SPF Mobilité a fait finalement opposition aux jugements, ceux-ci sont exécutoires. La facture risque d'être salée, vu que les alternatives à cette route aérienne ne seront pas effectives avant mars 2016.

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?

*Voorzitter: de heer Jef Van den Bergh.*

**19.02** Minister **Jacqueline Galant** (*Frans*): 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 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** **Benoit 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. 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 duurzame en goedkopere oplossing opleveren.

*Het incident is gesloten.*

De **voorzitter**: De samengevoegde vragen

Des astreintes ont-elles déjà été exigées par Rotselaar, Haacht, Holsbeek et Aarschot, à l'origine de cette action en cessation? Qu'avez-vous fait pour minimiser les conséquences financières de cette imprudence? L'alternative à la route 'Leuven Rechtdoor' fait-elle partie du plan de votre plan global en préparation?

*Président: M. Jef Van den Bergh*

**19.02** **Jacqueline Galant**, ministre (*en français*): L'État belge était contraint de mettre fin à l'utilisation de la route de vol endéans les trois mois de la signification du jugement.

À la suite de ces arrêts, instruction a été donnée à Belgocontrol de ne plus utiliser la route "Leuven Rechtdoor" et de revenir le plus vite possible à la route "Leuven West", retour 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.

Un jugement est attendu fin décembre. Un accord est intervenu entre les parties: les communes ne réclameront pas le paiement des astreintes pendant la procédure en opposition. Si le jugement est confirmé, elles pourront réclamer les astreintes de manière rétroactive mais l'État peut faire appel de la décision. S'il ne l'est pas ou que le président met à néant la condamnation accessoire, les astreintes ne seront pas dues. Enfin, l'État peut encore faire opposition au commandement de payer devant le juge des saisies.

**19.03** **Benoit Hellings** (Ecolo-Groen): Vous ne m'avez pas dit comment vous alliez éviter que l'État ne soit pas représenté à un jugement. Il faut entretenir des contacts réguliers avec l'administration pour éviter ces problèmes. La condamnation pour utilisation de la route "Leuven Rechtdoor" doit vous amener à vous concentrer sur le point qui fait l'unanimité auprès des associations de riverains: la nuit. Cela donnerait une solution plus durable et moins coûteuse.

*L'incident est clos.*

Le **président**: Les questions jointes n<sup>os</sup> 7233 de

nrs 7233 van de heer Geerts en 7447 van de heer Devin worden omgezet in schriftelijke vragen.

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): Onlangs stemde de Europese Raad in met de implementatie van nieuwe uitstoottests voor wagens vanaf 2017. Tussen 2017 en 2019 kan er 110 procent afgeweken worden van de Euro 6-norm, die een maximale uitstoot van 80 milligram stikstofoxide per kilometer bepaalt. Vanaf 2020 mogen nieuwe wagens nog maar 50 procent afwijken. De Raad neemt met dat voorstel afstand van het veel strengere voorstel van de Europese Commissie en lijkt dus opnieuw gezwicht te zijn voor de machtige autolobby.

**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.

Wat was het officiële Belgische standpunt? Kan de minister bevestigen dat België in de technische werkgroep van de Europese Raad tegen het voorstel van de Europese Commissie heeft gestemd? Hoe verzoent de minister deze tegenstem met het document *Belgian comments on the second package RDE*, dat aangeeft dat België het standpunt van de Commissie volgt?

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** Minister Jacqueline Galant (Nederlands): België heeft, zoals bijna alle andere lidstaten, het gewijzigde voorstel van de Europese Commissie goedgekeurd. België heeft flexibiliteit getoond om tot een consensus te komen. In geval van onenigheid zou de wettekst immers voor de zoveelste keer uitgesteld zijn.

**20.02** Jacqueline Galant, ministre (en néerlandais): A l'instar de presque tous les Etats 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.

Het probleem was dat diverse lidstaten wilden dat de conformiteitsfactoren nog hoger gelegd werden. 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. Deze factor kan echter, zoals bepaald in de nieuw goedgekeurde wettekst, jaarlijks herzien worden.

Le problème était que plusieurs Etats 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.

De huidige voertuigen zouden trouwens niet slagen voor de RDE-test, zelfs indien zij moeten voldoen aan een resultaat dat 110 procent hoger ligt dan in het laboratorium. De industrie zal bijgevolg een inspanning moeten leveren vooraleer de nieuwgebouwde voertuigen aan de RDE-test

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

kunnen voldoen.

RDE.

*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): Eind juni 2015 verbrak de NMBS de huurovereenkomst met de vzw Kolenspoor. Niet lang erna liet de NMBS een groot deel van het Kolenspoor tussen Maasmechelen en Zwartberg opbreken, omdat de vzw ondanks een uitdrukkelijk verbod de spoorinfrastructuur toch bleef gebruiken.

**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.

Waarom heeft de NMBS niet overlegd met de lokale besturen? Klopt het dat na de ontbinding van het huurcontract was afgesproken dat de NMBS geen actie zou ondernemen zonder de lokale besturen te raadplegen?

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?

Zijn er met de NMBS gesprekken geweest over herstelwerken?

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

Kan de definitieve opzegging worden uitgesteld tot de onderhandelingen nieuwe, bindende afspraken opleveren? Klopt de bewering van de schepen van Toerisme van As dat er enkel een testtrein over het spoor is gereden?

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?

Welke plannen heeft de NMBS met het terrein van het Kolenspoor? Zal het project dat Vlaams minister Schauvliege in dit verband in de zomer voorstelde, kunnen doorgaan?

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 à ce sujet cet été peut-il se poursuivre?

**21.02** Minister Jacqueline Galant (Nederlands): Deze spoorlijn is door een gebrek aan voldoende veiligheid zo goed als onberijdbaar geworden, zodat elke vorm van spoorverkeer er uitgesloten is. In samenspraak met de FOD Mobiliteit heeft de NMBS besloten om het treinverkeer helemaal onmogelijk te maken door een gedeeltelijk opbreken van de infrastructuur. De basisinfrastructuur werd wel behouden, met het oog op een mogelijke toekomstige benutting in het kader van bepaalde projecten.

**21.02** Jacqueline Galant, ministre (en néerlandais): En raison de son manque de sécurité, cette ligne de chemin 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.

Beide partijen hebben ondertussen hun bereidheid tot onderhandelen bevestigd. Op 3 november 2015 ontving de NMBS de plannen van de gemeente voor de stationssite te As, met de vraag naar een nieuwe invulling van het spoortracé van Kolenspoor. De NMBS onderzoekt dit nu en zal hiervoor verder in overleg treden met de gemeente.

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): De NMBS zou bij dergelijke dossiers beter voorafgaand overleggen.

**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.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

**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): De afgelopen maanden zagen wij in en rond Calais schrijnende taferelen met groepen vluchtelingen die probeerden in vrachtwagens te klimmen om in Groot-Brittannië te geraken. Een voorstel dat al uit 1990 dateert, zou een oplossing kunnen bieden voor dat knelpunt rond Calais en de vele transitvrachtwagens in de Westhoek. De vrachtwagens zouden in dat voorstel al in Mönchengladbach op de trein kunnen geladen worden om dan via de IJzeren Rijn en spoorlijn 73 naar Calais vervoerd te worden om van daaruit de Chunnel te nemen. Helaas zijn de IJzeren Rijn en spoorlijn 73 nog steeds niet actief.

**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.

Is de minister bereid om dit voorstel te onderzoeken? Wat zijn de voor- en nadelen? Zal zij de ingebruikname van de IJzeren Rijn en spoorlijn 73 aankaarten bij onze buurlanden en in de *high level group*?

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** **Minister Jacqueline Galant** (Nederlands): Dit voorstel is mij niet bekend.

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

Zonder te willen ingaan op de problematiek van de vluchtelingen in Calais, wijs ik er nogmaals op dat er thans geen plannen zijn om spoorlijn 73 door te trekken tot Duinkerke. De Vlaamse regering zal een studie uitvoeren naar de haalbaarheid van de IJzeren Rijn. De FOD Mobiliteit steunt deze studie en de Europese Commissie draagt bij in de financiering. Ook mijn Nederlandse en Duitse evenknieën worden bij deze studie betrokken. De resultaten worden verwacht tegen 30 juni 2017.

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

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

**23** **Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol**

**23** **Question de M. Wouter Raskin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la**

en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de mogelijkheid van een haalbaarheidsstudie naar een gedeeltelijke ondertunneling van het spoor in Hasselt" (nr. 7326)

**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):** De spoorlijnen 21 en 34 lopen door Hasselt, waardoor het stadsdeel Runkst van de rest van de stad wordt gescheiden.

**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.

Wat denkt de minister van een gedeeltelijke ondertunneling van dit traject? Zal ze desgevallend een haalbaarheidsstudie laten uitvoeren?

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

**23.02 Minister Jacqueline Galant (Nederlands):** Een gedeeltelijke ondertunneling van dit traject werd nog niet bestudeerd en maakt ook geen deel uit van het meerjareninvesteringsplan 2016-2020. Infrabel is niet van plan om dit voorstel te onderzoeken. Dit project is evenmin opgenomen in de lijst van prioritaire projecten van de Vlaamse overheid.

**23.02 Jacqueline Galant, ministre (en néerlandais):** 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.

*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):** Bij de toelichting van haar strategische visie kondigde de minister de oprichting van een investeringscel aan, die het nieuwe meerjareninvesteringsplan moet voorbereiden.

**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.

Wat is de stand van zaken? Werd de investeringscel al opgericht? Hoe vaak kwam ze al samen? Zal de minister haar ambitie kunnen waarmaken om voor het einde van het jaar een nieuw investeringsplan op tafel te leggen?

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 Minister Jacqueline Galant (Nederlands):** De investeringscel werkt op twee niveaus, op administratief en op strategisch beleidsniveau. De Gewesten werden uitgenodigd om deel te nemen. De investeringscel zal in de wetgeving worden verankerd.

**24.02 Jacqueline Galant, ministre (en néerlandais):** 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.

Het administratief niveau wacht op projectfiches van Infrabel en de NMBS. Zodra zij die ontvangen hebben, zal de investeringscel volop van start kunnen gaan.

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.

Het is de bedoeling om begin 2016 een meerjarenplan voor de investeringen 2016-2020

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

klaar te hebben.

**24.03 Wouter Raskin (N-VA):** De minister zal de opgelegde timing dus niet halen. Ik vraag haar om er enige spoed achter te zetten.

*Het incident is gesloten.*

**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)**

**25.01 Frank Wilrycx (Open Vld):** Het Verdrag betreffende de overeenkomst tot internationaal vervoer van goederen over de weg werd in 2008 uitgebreid met het aanvullende protocol voor de invoering van een elektronische CMR-vrachtbrief. Dit protocol trad in werking op 5 juni 2011 en is momenteel door negen landen geratificeerd. België heeft het protocol wel al ondertekend, maar nog niet geratificeerd.

Welke concrete stappen werden reeds genomen in dit dossier? Kan de minister de timing toelichten? Wanneer zal het gebruik van een elektronische vrachtbrief in België mogelijk zijn?

**25.02 Minister Jacqueline Galant (Nederlands):** Het aanvullende protocol dat de invoering van de elektronische vrachtbrief in het internationale vervoer mogelijk maakt werd inderdaad door België reeds ondertekend, maar nog niet geratificeerd.

De elektronische vrachtbrief zal in een goed gekend en controleerbaar gebied worden uitgetest. De geïnteresseerde leveranciers zullen moeten aantonen dat hun technologie aan de normen van het protocol voldoet en er zal de nodige transparantie worden geëist. Het proefproject zal lopen voor een periode van drie jaar, waarbinnen de elektronische vrachtbrief als een juridisch alternatief zal gelden voor de papieren vrachtbrief. Vervolgens zal geëvalueerd worden of de elektronische vrachtbrief ook met succes voor het internationale vervoer kan worden geïntroduceerd.

Op juridisch vlak vereist dit proefproject enkel een aanpassing van het ministeriële besluit van 23 mei 2014 betreffende het goederenvervoer over de weg. Een ontwerp ter zake werd reeds opgesteld en besproken met de betrokken beroepsorganisatie. Dit ontwerp doorloopt momenteel de wettelijk vereiste adviezen en procedures. De publicatie wordt in de loop van het eerste trimester van 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.

*L'incident est clos.*

**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):** 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 (en néerlandais):** 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 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



verwacht.

**25.03 Frank Wilrycx** (Open Vld): De invoering zou in elk geval een grote administratieve vereenvoudiging betekenen voor de transportsector.

*Het incident is gesloten.*

**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)

**26.01 Wouter Raskin** (N-VA): De NMBS wil blijkbaar een reeks diensten in Hasselt overhevelen naar Brussel, Aarschot en Antwerpen. Het zou gaan om enkele honderden arbeidsplaatsen.

Wat is de concrete timing? Ziet de minister erop toe dat de lasten van de efficiëntieoefening evenredig worden verspreid over de verschillende provincies? Onder meer het personeelsbureau zou verhuizen naar Antwerpen. De verplaatsing per trein tussen Hasselt en Antwerpen duurt al snel anderhalf uur. Omdat de verplaatsing naar Bergen of Namen te zwaar zou zijn, werden personeelsbureaus Transport 3 in Luik en Charleroi behouden. Wil de minister deze uitzondering ook maken voor werknemers in Vlaanderen? Wil zij meewerken aan de uitvoering van het Limburgs SALK-project en in het bijzonder de reactivering van spoorlijn 18 Hasselt-Neerpelt?

**26.02 Peter Vanvelthoven** (sp.a): In vergelijking met 2004 heeft de provincie Limburg 1.800 banen verloren bij de NMBS. Het plan van de minister voorziet erin dat er slechts 4.000 van de 10.000 personeelsleden zullen blijven werken.

Bevestigt de minister mijn cijfers over de afbouw van de tewerkstelling in Limburg? Waarom centraliseert men de medewerkers niet in het nieuwe logistiek centrum Infrastructuur dat enkele jaren geleden in Hasselt werd gebouwd? Welke

dans le courant du premier trimestre de 2016.

**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.

*L'incident est clos.*

**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): 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.

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 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 œuvre 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): 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 logistiek Infrastructuur qui a été construit à Hasselt il y a quelques années? Quelles

initiatieven neemt de minister om de werkgelegenheid in Limburg op peil te houden, zoals in het SALK-project is overeengekomen?

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?

**26.03** Minister **Jacqueline Galant** (Nederlands): Alle lokale administratieve diensten in de directie Transport bij de NMBS zullen worden gecentraliseerd op districtniveau tegen eind 2016. De bepaling van de districtzetels (Gent, Antwerpen, Bergen, Namen en Brussel) gebeurde op basis van objectieve criteria: het aantal operationele personeelsleden en de inplanting van de diensten.

**26.03** **Jacqueline Galant**, ministre (en néerlandais): 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.

Ook Infrabel gaat na hoe door aanwending van moderne technieken en informatisering aan efficiëntie kan worden gewonnen. Er is sprake van een concentratie van activiteiten in het logistieke 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.

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.

Voor de verwezenlijking van een zo goed mogelijk spooraanbod is het belangrijk om deze reorganisaties bij Infrabel en de NMBS volop te steunen. Uiteindelijk komt dat alle regio's ten goede.

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): De NMBS zit in moeilijke papieren. De efficiëntieoefening is en blijft noodzakelijk, maar mag niet worden doorgevoerd ten nadele van bepaalde provincies. In het verleden zijn de lasten trouwens niet evenwichtig gespreid geweest. De Limburgse investeringen zijn al te vaak gesneuveld. Ik hoop dat de minister een en ander opnieuw zal bekijken.

**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.

**26.05** **Peter Vanvelthoven** (sp.a): Het antwoord is absoluut niet bevredigend, want bij heel veel administraties zien wij – terecht – meer decentralisatie. Ik betreur ook dat de NMBS de economische problemen van Limburg nog verergert.

**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.

*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): In het kader van de

**27.01** **Wouter Raskin** (N-VA): Dans le cadre de la

concentratie van de seinposten besloot Infrabel om in 2007 een gloednieuw gebouw neer te zetten in Hasselt, waar een van de tien overblijvende seinhuizen moet komen.

Zijn de tien seinposten het einddoel of zal Infrabel nog meer concentreren? Hoeveel seinposten zijn er minimaal nodig om het treinverkeer veilig te laten verlopen? Als Infrabel beslist om het aantal nog te verminderen, welke seinposten zijn dan het meest geschikt om te blijven? Op basis van welke criteria wordt dat beslist? Kan de minister garanderen dat het seinhuis van Hasselt zal blijven?

**27.02** Minister **Jacqueline Galant** (*Nederlands*): Het aantal seinposten dat minimaal nodig is, is afhankelijk van zowel technische als functionele en organisatorische parameters, de dichtheid van het verkeer en de geografische spreiding van de zones. Het minimumaantal werd vastgesteld op 31 technische installaties en 10 bedieningszalen. De tien gekozen seinhuizen worden allemaal als belangrijk beschouwd.

Het seinhuis van Hasselt zal dus behouden blijven in het kader van het huidige project.

**27.03** **Wouter Raskin** (N-VA): Dat is een compensatie voor het verlies aan banen in de regio.

*Het incident is gesloten.*

De **voorzitter**: Vraag nr. 7415 van de heer Dedecker wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

**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

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 (*en néerlandais*): Ce sont des paramètres 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.

*L'incident est clos.*

Le **président**: La question n° 7415 de M. Dedecker est transformée en question écrite.

**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)

**Nationale Maatschappij der  
Belgische Spoorwegen, over "de  
toegankelijkheid van de treinstellen M7"  
(nr. 7678)**

**28.01 Isabelle Poncelet** (cdH): De perronhoogte in de Belgische 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): De bestelling van de nieuwe dubbeldeksrijtuigen door de NMBS wordt steeds concreter. Reizigersorganisaties hebben al maquettes van de rijtuigen bekeken. Ze hebben vooral bemerkingen bij de beperkte toegankelijkheid. De instaphoogte klopt immers niet voor de twee standaard perronhoogtes, hetgeen een probleem is voor mensen met een beperkte mobiliteit.

Waarom kiest de NMBS voor een instaphoogte die niet aansluit op de huidige perrons? Welke opmerkingen van de reizigersorganisaties steunt de minister? Hoeveel kost het meer om in tweede klasse meer stopcontacten te installeren? Kan er voor lederen bekleding van de zetels worden geopteerd?

**28.03 David Geerts** (sp.a): De Zwitserse spoorwegen hebben een vergelijkbaar probleem met de perronhoogte opgelost door met twee soorten toegangsdeuren te werken. Kan de minister niet met de producent Bombardier onderhandelen om hetzelfde te doen?

Hoe zal er met de andere bemerkingen van de reizigersorganisaties rekening worden gehouden?

**28.01 Isabelle Poncelet** (cdH): La hauteur des quais des gares dans notre pays varie entre 28 et 76 cm. Cet écart a des conséquences sur la mobilité de certaines personnes. Et les difficultés des gens à embarquer ou débarquer ont des répercussions sur la durée d'arrêt des trains en gare et donc sur la ponctualité.

De 2009 à 2013, Infrabel a harmonisé la hauteur des quais de 94 gares. Le contrat de gestion prévoyait le rehaussement de 160 gares et points d'arrêt d'ici 2018. Mais ce contrat se terminait en 2012 et depuis 2014, c'est la SNCB qui a les gares dans ses compétences.

Quelle hauteur de quai est-elle demandée lors de l'achat du nouveau matériel? Sur quelle hauteur base-t-on l'accès de plain-pied d'un maximum d'utilisateurs? Envisagez-vous une harmonisation de la hauteur des différents quais? Si oui, avec quel agenda? Qui, de la SNCB ou d'Infrabel, est responsable en la matière?

**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 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** Minister **Jacqueline Galant** (*Nederlands*): De NMBS heeft prioriteit gegeven aan de reizigersbehoeften nog vóór de eventuele ondertekening van een contract. Er kwam eerst een marktonderzoek en daarna een bezoek aan de maquette op ware grootte. Een aantal karakteristieken van het nieuwe materieel viel heel erg in de smaak.

De NMBS heeft niet de bedoeling aan alle zetels stopcontacten te plaatsen wegens de kostprijs en het energieverbruik. Er is een optie op lederen zetels genomen en de vraag naar meer bagageruimte werd ingewilligd.

(*Frans*) 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.

(*Nederlands*) De instaphoogte van de nieuwe dubbeldekker M7 bedraagt 72 cm. Mensen met beperkte mobiliteit zullen dezelfde deuren gebruiken als de andere reizigers. De door de reizigersorganisaties gesuggereerde instaphoogte is technisch niet haalbaar. De NMBS heeft de constructie van verschillende rytuigen bestudeerd, onder meer die van het Zwitserse model. In dat model kan de persoon met beperkte mobiliteit zich niet in het gehele rytuig verplaatsen, in de nieuwe M7 zal dat wel kunnen.

Ik heb de opmerkingen van de verenigingen aan de NMBS bezorgd. Ik zal die samen met de spoorwegmaatschappij bespreken.

*Het incident is gesloten.*

**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): Op mijn vraag hoe pendelaars treinkaartjes voor grensoverschrijdende

**28.04** **Jacqueline Galant**, ministre (*en néerlandais*): 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.

(*En français*) Depuis la restructuration de 2014, Infrabel est propriétaire des quais mais 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.

Pour des raisons techniques, les hauteurs des quais de 55 cm sont tolérées, par exemple pour ne pas enterrer un bâtiment de gare existant.

(*En néerlandais*) 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.

J'ai transmis les remarques des associations à la SNCB. Je vais en discuter avec elle.

*L'incident est clos.*

**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)

**29.01** **Isabelle Poncelet** (cdH): Lorsque je vous demandais comment les navetteurs allaient acheter

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** (Frans): 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.

*Het incident is gesloten.*

**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): 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

leurs billets transfrontaliers après la fermeture du guichet de leur gare, vous nous expliquiez que des tests étaient en cours "afin de faire délivrer des billets transfrontaliers via les automates".

Il me revient que des automates, comme ceux de la gare de Vielsalm, ne délivrent que des billets transfrontaliers aller-retour ou qu'ils ne permettent pas aux usagers d'acquérir leur abonnement, ceux-ci devant se rendre au guichet d'une gare luxembourgeoise pour le renouveler.

Cette situation est gênante: la SNCB ne doit pas oublier sa mission de service publique et les navetteurs des zones rurales sont de plus en plus désavantagés.

Cette situation est-elle temporaire? Si non, pouvez-vous demander à la SNCB d'agir pour que les automates délivrent tous les billets?

**29.02** **Jacqueline Galant**, ministre (en français): D'après la SNCB, le billet transfrontalier, peu importe son point de vente, 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 c'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 à la SNCB.

*L'incident est clos.*

**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)

**30.01** Paul-Olivier Delannois (PS): Le 20 octobre, le rail était paralysé dans le Hainaut. À Tournai, un piquet de grève était soutenu par des personnes à mobilité réduite (PMR), qui s'opposent aussi aux réductions de personnel, sans lequel une politique d'aide efficace à ces personnes est impossible.

Vous avez annoncé qu'à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2016, le délai de réservation pour obtenir une assistance personnelle passera de 24 à 3 heures au départ de dix-huit grandes gares du pays. Or, Tournai ne

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** (*Frans*): Ondanks eventuele 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 toegankelijkheid 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): Ik zal me terug tot u wenden als de NMBS dat niet in overweging neemt.

*Het incident is gesloten.*

**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): 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** Minister **Jacqueline Galant** (*Frans*): 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.

figure pas sur cette liste. En outre, 7 000 postes vont être supprimés à cause du plan stratégique.

Pourquoi Tournai ne figure-t-elle pas parmi les gares dans lesquelles le délai de réservation serait raccourci? Pensez-vous que le personnel est suffisant en gare pour aider au mieux les personnes à mobilité réduite?

**30.02** **Jacqueline Galant**, ministre (*en français*): Malgré d'éventuelles économies, un programme pour d'autres gares sera prévu dans le contrat de gestion. Je veillerai, via les prochains contrats de gestion, à ce que la SNCB poursuive ses efforts pour améliorer l'accessibilité de ses services.

Il conviendra qu'Infrabel et la SNCB coordonnent mieux les investissements relatifs à l'accessibilité des gares. La SNCB devra aussi veiller à harmoniser la hauteur des portes de son matériel roulant à la hauteur des quais.

**30.03** **Paul-Olivier Delannois** (PS): Je reviendrai vers vous si la SNCB ne prenait pas cela en considération.

*L'incident est clos.*

**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)**

**31.01** **Paul-Olivier Delannois** (PS): Une fois de plus j'attire votre attention sur les problèmes que rencontrent les usagers venant de Liège, Namur, Charleroi, La Louvière ou Mons et qui ne peuvent plus se rendre à Lille sans changer de train à Tournai. Or la navette assurant uniquement les trajets entre Tournai et Lille ne semble pas attendre les voyageurs en correspondance, leur faisant souvent perdre une heure.

Trouvez-vous cette situation normale?

**31.02** **Jacqueline Galant**, ministre (*en français*): L'interruption de la relation directe entre Namur et Lille est due aux problèmes de tension qui ont provoqué des 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 et effectuent la navette entre Tournai et Lille.

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.

*Het incident is gesloten.*

### **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): 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** (*Frans*): 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

La SNCF travaille au développement d'un filtre au niveau de l'infrastructure. Cela peut prendre un ou deux ans. En attendant, 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. Le taux de correspondance assuré en gare de Tournai entre les deux segments de la liaison Namur-Tournai-Lille est de 90 %, tant la semaine que le week-end.

*L'incident est clos.*

### **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)

**32.01** **Paul-Olivier Delannois** (PS): Selon M. Cornu, 20 % des trains pourraient rouler sans accompagnateur. À la suite de cela, *Le Soir* a publié le témoignage d'un accompagnateur.

Sur base de son expérience, on comprend que ce n'est pas la bonne mesure pour la sécurité, 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 à tous points de vue.

L'annonce de M. Cornu sera-t-elle suivie d'effet? La suppression des accompagnateurs de train est-elle une solution d'avenir? Comment développerez-vous une mobilité écologique et durable en rendant de moins en moins attrayants les transports en commun via une offre de services à la baisse?

**32.02** **Jacqueline Galant**, ministre (*en français*): Rien n'est décidé sur cette question. Actuellement, la SNCB étudie la *Driver Only Operation* (DOO).

Dès qu'une piste opérationnelle sera choisie, elle sera soumise à une analyse de risques. Pour autoriser une telle circulation de trains, le niveau de sécurité de la DOO devra être équivalent au niveau



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 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):** Ik reken op uw waakzaamheid.

*Het incident is gesloten.*

De **voorzitter**: De vragen nr. 7445, nr. 7446 en nr. 7448 van de heer Devin worden uitgesteld.

**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 kost van verloren voorwerpen op de trein" (nr. 7490)**

**33.01 David Geerts (sp.a):** Er zijn dagelijks zo'n honderdtal aangiftes van mensen die voorwerpen vergeten hebben op de trein. In een dergelijk geval mag men geen contact opnemen met de treinbegeleider, maar moet men wachten en eerst formulieren invullen. De administratieve kostprijs bedraagt 5 euro. In de pers stond een artikel over een jongetje dat zijn portefeuille kwijt was, maar dat daaruit geen geld mocht nemen.

De procedure inzake de verloren voorwerpen zou onlangs geëvalueerd zijn. Wat zijn de bevindingen? Zal er iets veranderen aan de rol van de treinbegeleider? Wat heeft de niet-terugbetaalbare

actuel.

La DOO serait d'abord appliquée sur les lignes S bruxelloises et quelques lignes locales puis serait mise en œuvre sur le réseau S autour d'Anvers, de Gand, de Liège et de Charleroi pour les autorails Desiro et les automotrices.

Le déploiement 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 l'impact commercial du projet fait l'objet d'une étude approfondie.

La SNCB examine les canaux de vente alternatifs et les autres manières d'informer les voyageurs et envisage des brigades volantes pour le contrôle des billets et la sécurité. Cette approche est fructueuse dans l'Union européenne.

L'exemple suisse montre bien que la mise en place de la DOO ne se traduit pas automatiquement par une réduction de la part modale du ferroviaire. Il importe de la développer de manière conviviale et de prendre les mesures ad hoc.

**32.03 Paul-Olivier Delannois (PS):** Je compte sur votre vigilance.

*L'incident est clos.*

Le **président**: Les questions n<sup>os</sup> 7445, 7446 et 7448 de M. Devin sont reportées.

**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):** 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 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

administratieve kost opgebracht in 2014 en 2015? Dient die som enkel om de administratieve kosten te dekken?

**33.02** Minister **Jacqueline Galant** (*Nederlands*): De procedure wordt momenteel inderdaad herzien. De belangrijkste wijziging is de mogelijkheid om een gevonden voorwerp rechtstreeks op te sturen naar de eigenaar. In dat geval zou de administratieve kost verhoogd worden met de kosten van het opsturen. Die mogelijkheid zal ten vroegste begin 2016 geïmplementeerd worden.

Volgens de NMBS klopt het verhaal dat een eigenaar de verschuldigde 5 euro niet uit zijn portefeuille mocht nemen, niet. Er zat maar 4 euro in.

De administratieve kost van 5 euro is een forfaitair bedrag dat tot nu toe nooit gelinkt werd aan de reële waarde van het gevonden voorwerp. Dat kan in de toekomst eventueel veranderen.

Die administratieve kost van 5 euro is echter niet de hoofdreden van het niet-ophalen van heel wat verloren voorwerpen. Meestal vinden mensen het gewoon niet meer de moeite om het voorwerp te halen of doen ze geen aangifte.

Er werd in 2014 voor 54.400 euro aan administratieve kosten aangerekend, in 2015 tot nu toe voor ongeveer 56.400 euro.

Inzake de rol van de treinbegeleider verwijs ik naar mijn antwoord van 21 januari 2015.

*Het incident is gesloten.*

De **voorzitter**: Vraag nr. 7506 van de heer Van Hecke wordt uitgesteld.

**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)

**34.01** **Frank Wilrycx** (Open Vld): Bij de lokale besturen, die instaan voor het onderhoud van wegen, grachten en bermen, heerst er heel wat twijfel over het accijnstarief voor de trekkers die daarbij worden gebruikt. Alles hangt af van wat men moet verstaan onder "onderhoud van de omgeving", vermits in dat geval de verplichting van een periodieke technische keuring vervalt en de accijnstarieven verschillend zijn.

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 (*en néerlandais*): 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.

*L'incident est clos.*

Le **président**: La question n° 7506 de M. Van Hecke est reportée.

**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): 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.

Kan de minister dit toelichten?

La ministre peut-elle nous en dire davantage à ce sujet?

**34.02** Minister **Jacqueline Galant** (*Nederlands*): In het raam van de zesde staatshervorming werd de technische keuring geregionaliseerd, zodat vragen daarover voortaan voor rekening zijn van mijn regionale collega's.

**34.02** **Jacqueline Galant**, ministre (*en néerlandais*): 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): De minister van Financiën had mij al doorverwezen naar de minister van Mobiliteit, die mij op haar beurt doorverwijst naar het Vlaams Parlement. Een rondzendbrief zou klaarheid kunnen scheppen.

**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**: Vraag nr. 7671 van mevrouw Lahaye-Battheu wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

Le **président**: La question n° 7671 de Mme Lahaye-Battheu est transformée en question écrite.

**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): De saga rond de verhuis van het DIV-kantoor in Gent blijft duren. Er moet opnieuw naar een geschikte locatie worden gezocht.

**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.

Zijn de vorige locatie naast de Buitenring van Zwijnaarde of het douanegebouw op de Port Arthurlaan mogelijke opties? Worden er nog andere locaties in overweging genomen? Wanneer valt de beslissing? Hoe lang loopt het huurcontract op de Visserij?

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 durée du contrat de location à la Visserij?

**35.02** Minister **Jacqueline Galant** (*Nederlands*): De huurovereenkomst, met opzegging na 3 of 6 jaar, startte in 2013 en loopt voor 9 jaar. Zwijnaarde is zeker geen optie. Andere locaties zijn een douanegebouw in de Port Arthurlaan en een gebouw van de FOD Mobiliteit in dezelfde wijk. Er is nog geen nieuwe overlegdatum. Hoewel de DIV blijft inzetten op verdere digitalisering zijn kantoren voorlopig wel nog altijd nodig.

**35.02** **Jacqueline Galant**, ministre (*en néerlandais*): 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): De huidige locatie midden in een fiets- en woonstraat is helemaal niet geschikt.

**35.04 Veli Yüksel** (CD&V): Ik sluit me bij de opmerkingen van mevrouw Temmerman aan. Er moet snel een oplossing komen zodat de buurtbewoners opnieuw een leefbare omgeving krijgen.

*Het incident is gesloten.*

**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)**

**36.01 David Geerts** (sp.a): Volgende week is er de plechtige ingebruikneming van de elektrificatie van lijn 15 Herentals-Mol. Het gaat hier niet om een nieuw project, maar om een realisatie van een tweede deel van een bestaand project.

Gaat de minister met die analyse akkoord? Wat zou de kostprijs zijn van een verdere elektrificatie? Zijn er middelen daarvoor in het investeringsplan 2016-2020 opgenomen?

**36.02 Minister Jacqueline Galant** (Nederlands): Over de elektrificatie van de spoorlijn vanuit Mol in de richting van Neerpelt en de Nederlandse grens moet er worden beslist op basis van een kosten-batenanalyse.

De kostprijs voor de elektrificatie van de bestaande lijn 19 wordt voorlopig geschat op ongeveer 35 miljoen euro.

De opstelling van het meerjarenplan 2016-2020 is nog volop aan de gang.

**36.03 David Geerts** (sp.a): Het is vreemd dat er in december 2015 nog geen zicht is op de investeringen voor 2016

*Het incident is gesloten.*

**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)**

**37.01 David Geerts** (sp.a): Is er al iets geweten over de oorzaken van het recente tragische ongeval

**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.

**35.04 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.

*L'incident est clos.*

**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): 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.

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?

**36.02 Jacqueline Galant**, ministre (en néerlandais): 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.

*L'incident est clos.*

**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): Des informations sont-elles déjà disponibles concernant l'accident tragique

op een overweg in Pittem? Zal men een onderzoek instellen?

**37.02** Minister **Jacqueline Galant** (*Nederlands*): Een gelede autobus van De Lijn draaide vanuit de Spoorweglaan links naar de Meulebekerstraat, waarbij de bocht te kort werd afgesneden, de bus een verkeersbord raakte en de bestuurder de overweg niet tijdig kon vrijmaken. Trein E3634 naderde om 13.26 uur overweg 25 via het normale spoor en reed de autobus in de flank aan. Op 23 november 2015 kreeg deze overweg nog een groot jaarlijks nazicht en sindsdien was er geen melding van enig defect. Minister Borsus meldde mij dat het onderzoek naar dit ongeval past in een ruimer onderzoek dat het Onderzoeksgaan voor Ongevallen en Incidenten op het Spoor (OOIS) heeft opgestart. Dat rapport zou klaar moeten zijn in de loop van het eerste kwartaal van 2016.

*Het incident is gesloten.*

*De openbare vergadering wordt gesloten om 17.46 uur.*

qui s'est récemment produit au passage à niveau à Pittem? Une enquête sera-t-elle ouverte?

**37.02** **Jacqueline Galant**, ministre (*en néerlandais*): Alors qu'il tournait à gauche au départ de la Spoorwegenlaan vers la Meulebekerstraat, un bus "accordéon" 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.

*L'incident est clos.*

*La réunion publique est levée à 17 h 46.*