



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**

**21-09-2016**

**Namiddag**

**Mercredi**

**21-09-2016**

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

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

## INHOUD

Vraag van mevrouw Karin Jiroflée aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de treinverbinding Haacht-Brussel" (nr. 13008)

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

Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het onderhoud van spoorwegbermen in Leopoldsborg" (nr. 13122)

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

Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het gebruik van digitale data bij het onderhoud van het spoor en het rollend materieel" (nr. 13161)

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

Samengevoegde interpellatie en vragen van

- de heer Marcel Cheron tot de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen over "de financiële structuur voor de uitbouw van het GEN" (nr. 163)

- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de aankondiging van 1 miljard extra investeringen in de Belgische spoorwegen" (nr. 13179)

- de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de financieringsbronnen voor het GEN en de link met de GEN-parking in Louvain-la-Neuve" (nr. 13619)

- mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het extra miljard euro voor spoorinvesteringen" (nr. 13703)

## SOMMAIRE

Question de Mme Karin Jiroflée au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la liaison ferroviaire Haacht-Bruxelles" (n° 13008)

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

Question de M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'entretien des talus bordant les voies ferrées à Bourg-Léopold" (n° 13122)

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

Question de M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'utilisation de données numériques dans le cadre de l'entretien des voies et du matériel roulant" (n° 13161)

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

Interpellation et questions jointes de

- M. Marcel Cheron au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges sur "le montage financier destiné au RER" (n° 163)

- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'annonce d'un milliard d'investissements supplémentaires dans les Chemins de fer belges" (n° 13179)

- M. Marcel Cheron au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les sources de financement du RER en lien avec le parking RER de Louvain-la-Neuve" (n° 13619)

- Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le milliard d'euros supplémentaire pour les investissements ferroviaires" (n° 13703)

<p>- mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de investering van één miljard euro voor de NMBS" (nr. 13718)</p>	4	<p>- Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'investissement d'un milliard d'euros pour la SNCB" (n° 13718)</p>	4
<p>- mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de implicaties van de investering van één miljard euro in het GEN" (nr. 13729)</p> <p><i>Sprekers:</i> <b>Marcel Cheron, David Geerts, Inez De Coninck, Gwenaëlle Grovonius, François Bellot</b>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	4	<p>- Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'implication de l'investissement d'un milliard d'euros pour le RER" (n° 13729)</p> <p><i>Orateurs:</i> <b>Marcel Cheron, David Geerts, Inez De Coninck, Gwenaëlle Grovonius, François Bellot</b>, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	4
<p>Vraag van mevrouw Caroline Cassart-Mailleux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de assistentie die de NMBS biedt aan personen met beperkte mobiliteit" (nr. 13120)</p> <p><i>Sprekers:</i> <b>Caroline Cassart-Mailleux, François Bellot</b>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	10	<p>Question de Mme Caroline Cassart-Mailleux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la prise en charge des personnes à mobilité réduite par la SNCB" (n° 13120)</p> <p><i>Orateurs:</i> <b>Caroline Cassart-Mailleux, François Bellot</b>, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	10
<p>Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het budget voor Blue-mobility" (nr. 13181)</p> <p><i>Sprekers:</i> <b>David Geerts, François Bellot</b>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	11	<p>Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le budget alloué à Blue-mobility" (n° 13181)</p> <p><i>Orateurs:</i> <b>David Geerts, François Bellot</b>, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	11
<p>Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de bommelding van 10 augustus en de werking van het DGLV" (nr. 13184)</p> <p><i>Sprekers:</i> <b>David Geerts, François Bellot</b>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	12	<p>Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'alerte à la bombe du 10 août et le fonctionnement de la DGTA" (n° 13184)</p> <p><i>Orateurs:</i> <b>David Geerts, François Bellot</b>, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	12
<p>Vraag van mevrouw Ann Vanheste aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de binnenlandse trajecten door FlixBus" (nr. 13192)</p> <p><i>Sprekers:</i> <b>Ann Vanheste, François Bellot</b>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	13	<p>Question de Mme Ann Vanheste au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les liaisons intérieures assurées par FlixBus" (n° 13192)</p> <p><i>Orateurs:</i> <b>Ann Vanheste, François Bellot</b>, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	13
<p>Samengevoegde vragen van</p>	14	<p>Questions jointes de</p>	14

<p>- mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de Eurostar-stopplaats in Antwerpen" (nr. 13207)</p>	14	<p>- Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le point d'arrêt Eurostar à Anvers" (n° 13207)</p>	14
<p>- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de Eurostar-stopplaats in Antwerpen" (nr. 13229) <i>Sprekers: Inez De Coninck, Jef Van den Bergh, François Bellot</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	14	<p>- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le point d'arrêt Eurostar à Anvers" (n° 13229) <i>Orateurs: Inez De Coninck, Jef Van den Bergh, François Bellot</i>, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	14
<p>Vraag van de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het spoorvervoerbeleid in Moeskroen" (nr. 13247) <i>Sprekers: Paul-Olivier Delannois, François Bellot</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	15	<p>Question de M. Paul-Olivier Delannois au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la politique de transport ferroviaire à Mouscron" (n° 13247) <i>Orateurs: Paul-Olivier Delannois, François Bellot</i>, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	15
<p>Samengevoegde vragen van</p>	16	<p>Questions jointes de</p>	16
<p>- de heer Georges Gilkinet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de beslissing van de NMBS om de voetgangerstoegang via de parking tot de tunnel onder het station Namen te sluiten" (nr. 13267)</p>	16	<p>- M. Georges Gilkinet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la fermeture par la SNCB de l'accès piétons au tunnel de la gare de Namur via le parking" (n° 13267)</p>	16
<p>- de heer Georges Gilkinet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de beslissing van de NMBS om de toegang tot de onderdoorgang van het station Namen via de parking voor voetgangers af te sluiten" (nr. 13343)</p>	16	<p>- M. Georges Gilkinet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la fermeture aux piétons par la SNCB de l'accès au tunnel de la gare de Namur via le parking" (n° 13343)</p>	16
<p>- mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de onderdoorgang in het station Namen" (nr. 13600) <i>Sprekers: Georges Gilkinet, Gwenaëlle Grovonius, François Bellot</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	16	<p>- Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la traversée souterraine de la gare de Namur" (n° 13600) <i>Orateurs: Georges Gilkinet, Gwenaëlle Grovonius, François Bellot</i>, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	16
<p>Vraag van de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de werkhypothesen van Infrabel betreffende de sluiting van lijnen" (nr. 13371) <i>Sprekers: Marcel Cheron, François Bellot</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	19	<p>Question de M. Marcel Cheron au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les hypothèses de travail d'Infrabel visant la fermeture de lignes" (n° 13371) <i>Orateurs: Marcel Cheron, François Bellot</i>, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	19

Samengevoegde vragen van	21	Questions jointes de	21
- mevrouw Véronique Caprasse aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de oprichting van het GEN-oriëntatiecomité" (nr. 13379)	21	- Mme Véronique Caprasse au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'installation du comité d'orientation RER" (n° 13379)	21
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stand van zaken van het GEN-oriëntatiecomité" (nr. 13686) <i>Sprekers: Véronique Caprasse, David Geerts, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	21	- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'état d'avancement du comité d'orientation RER" (n° 13686) <i>Orateurs: Véronique Caprasse, David Geerts, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	21
Samengevoegde vragen van	23	Questions jointes de	23
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de inkomensderving voor de NMBS-personeelsleden die te laat op het werk aankomen als gevolg van een treinvertraging" (nr. 13421)	23	- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la perte de salaire du personnel de la SNCB arrivant en retard au travail à la suite d'un retard de train" (n° 13421)	23
- mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het loonverlies voor het NMBS-personeel dat door een treinvertraging te laat aankomt op het werk" (nr. 13687) <i>Sprekers: David Geerts, Gwenaëlle Grovonius, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	23	- Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la perte de salaire du personnel de la SNCB arrivant en retard au travail à la suite du retard de train" (n° 13687) <i>Orateurs: David Geerts, Gwenaëlle Grovonius, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	23
Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de verloedering van het station van Hasselt" (nr. 13491) <i>Sprekers: Wouter Raskin, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	25	Question de M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la dégradation de la gare de Hasselt" (n° 13491) <i>Orateurs: Wouter Raskin, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	25
Vraag van de heer Éric Massin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de bouw van een voetgangerstunnel in het station Lobbes" (nr. 13519) <i>Sprekers: Éric Massin, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	26	Question de M. Éric Massin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la construction d'un passage souterrain en gare ferroviaire de Lobbes" (n° 13519) <i>Orateurs: Éric Massin, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	26

<p>Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de premievermindering en negatieve evaluatie bij werknemers van Infrabel (rang 3) en werknemers van centrale werkplaatsen bij deelname aan een staking" (nr. 13545)</p> <p><i>Sprekers: David Geerts, François Bellot</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	27	<p>Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la réduction de prime et l'évaluation négative des travailleurs d'Infrabel (rang 3) et des travailleurs des ateliers centraux lors de la participation à une grève" (n° 13545)</p> <p><i>Orateurs: David Geerts, François Bellot</i>, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	27
<p>Samengevoegde vragen van</p>	28	<p>Questions jointes de</p>	28
<p>- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de ontslagen bij Eurostation" (nr. 13595)</p>	28	<p>- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les licenciements chez Eurostation" (n° 13595)</p>	28
<p>- mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het collectieve ontslag van een deel van het personeel bij Eurostation" (nr. 13719)</p> <p><i>Sprekers: David Geerts, Gwenaëlle Grovonius, François Bellot</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	28	<p>- Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le licenciement collectif d'une partie du personnel d'Eurostation" (n° 13719)</p> <p><i>Orateurs: David Geerts, Gwenaëlle Grovonius, François Bellot</i>, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	28
<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 "de nieuwe regelgeving betreffende de speed pedelecs" (nr. 13652)</p> <p><i>Sprekers: Jef Van den Bergh, François Bellot</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	30	<p>Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la nouvelle réglementation relative aux vélos électriques rapides" (n° 13652)</p> <p><i>Orateurs: Jef Van den Bergh, François Bellot</i>, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	30
<p>Vraag van mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de impact van de werken op de pendelaars die via Namen reizen" (nr. 13680)</p> <p><i>Sprekers: Gwenaëlle Grovonius, François Bellot</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	31	<p>Question de Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'impact des travaux sur les navetteurs namurois" (n° 13680)</p> <p><i>Orateurs: Gwenaëlle Grovonius, François Bellot</i>, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	31





COMMISSIE VOOR DE  
INFRASTRUCTUUR, HET  
VERKEER EN DE  
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 21 SEPTEMBER 2016

Namiddag

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

du

MERCREDI 21 SEPTEMBRE 2016

Après-midi

De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.16 uur en voorgezeten door mevrouw Inez De Coninck.

La réunion publique de commission est ouverte à 14 h 16 et présidée par Mme Inez De Coninck.

**01** Vraag van mevrouw Karin Jiroflée aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de treinverbinding Haacht-Brussel" (nr. 13008)

**01** Question de Mme Karin Jiroflée au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la liaison ferroviaire Haacht-Bruxelles" (n° 13008)

**01.01** Karin Jiroflée (sp.a): Voor het reces heb ik de minister gewezen op de noodzaak om een paar keer per dag tijdens de piekuren op een rechtstreekse treinverbinding tussen Haacht en Brussel te kunnen rekenen, zoals dat trouwens vroeger ooit het geval was. Hij repliceerde toen dat het aantal reizigers tussen Haacht en Brussel redelijk stabiel is en dat structurele wijzigingen bijgevolg niet aan de orde waren. Tussen 2013 en 2015 is het aantal reizigers in het station van Haacht echter gezakt van 943 tot 674 per werkdag. Dat is dus geenszins stabiel te noemen.

**01.01** Karin Jiroflée (sp.a): Avant les vacances parlementaires, j'avais attiré l'attention du ministre sur la nécessité de pouvoir disposer quelques fois par jour aux heures de pointe d'une liaison ferroviaire directe entre Haacht et Bruxelles, comme c'était d'ailleurs le cas autrefois. Il m'avait alors répondu que le nombre de voyageurs circulant entre Haacht et Bruxelles était relativement stable et que des modifications structurelles n'étaient dès lors pas d'actualité. Entre 2013 et 2015, le nombre de voyageurs en gare d'Haacht a cependant baissé de 943 à 674 par jour ouvrable. Difficile de qualifier ces chiffres de stables.

Zal de minister op basis van deze cijfers die verbinding opnieuw evalueren?

Le ministre pourrait-il procéder à une nouvelle évaluation de cette ligne sur la base des chiffres précités?

**01.02** Minister François Bellot (Nederlands): De jaarlijkse reizigerstelling van de NMBS in oktober is een momentopname, waarbij gedurende een weekweek en twee weekends intensieve tellingen gebeuren van het aantal opstappende reizigers in elk station. Die aantallen kunnen worden beïnvloed door allerlei tijdelijke omstandigheden.

**01.02** François Bellot, ministre (en néerlandais): Le recensement annuel des voyageurs effectué en octobre par la SNCB est un instantané, ce qui signifie que des comptages intensifs des voyageurs montant à bord des trains dans chaque gare sont effectués pendant une semaine et deux week-ends. Diverses circonstances passagères peuvent influencer sur ces chiffres.

De cijfers van oktober 2015 laten inderdaad een

Les chiffres enregistrés en octobre 2015 affichent

gevoelige daling zien, maar de verkoopcijfers geven een ander beeld van het dagelijkse treingebruik tussen Haacht en Brussel. De NMBS bevestigt de eerdere bevindingen dat het aantal reizigers in Haacht ten gevolge van het nieuwe vervoersplan 2015 slechts heel beperkt werd beïnvloed. De NMBS beklemtoont bovendien dat de bezetting van de treinen en het gebruik van de stations voortdurend worden opgevolgd, om te kunnen inspelen op sterke stijgingen of dalingen. Dat geldt ook voor Haacht.

**01.03 Karin Jiroflée** (sp.a): De tabellen van de minister betreffen een vergelijking tussen 2014 en 2015, terwijl ik verwees naar een vergelijking tussen 2013 en 2015. Ik baseer mij trouwens ook op concrete getuigenissen van mensen die de trein niet meer nemen, omdat dat voor hen niet langer interessant is.

*Het incident is gesloten.*

**02 Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het onderhoud van spoorwegbermen in Leopoldsbuurg" (nr. 13122)**

**02.01 Wouter Raskin** (N-VA): Nogal wat inwoners van Leopoldsbuurg hebben te kampen met wateroverlast ten gevolge van een slecht onderhouden afwateringsgeul tussen spoorlijn 15 en de Antwerpse Steenweg. Die gracht ligt op eigendom van de NMBS en werd in het verleden onderhouden door Infrabel. Noodgedwongen moeten de buurtbewoners nu zelf de gracht onderhouden, maar dit levert amper resultaat op.

Waarom ligt de verantwoordelijkheid voor het onderhoud niet langer bij Infrabel? Is er hierover overleg geweest tussen de gemeente en Infrabel? Mogen de bewoners op korte termijn een oplossing verwachten?

**02.02 Minister François Bellot** (*Nederlands*): De gracht wordt, samen met en in overleg met de gemeente, om de twee tot drie jaar opgeruimd door Infrabel. Infrabel voert dat werk dus wel degelijk nog steeds uit. Na overleg tussen Infrabel en Leopoldsbuurg werd besloten dat Infrabel de buurtbewoners zal laten weten dat onnatuurlijke afwateringen in de grachten niet toegestaan zijn en desgevallend verwijderd moeten worden.

*Het incident is gesloten.*

effectivement une forte diminution, mais les recettes des ventes donnent une autre image de l'utilisation quotidienne du train circulant entre Haacht et Bruxelles. La SNCB confirme les constatations précédentes indiquant que le nouveau plan de transport 2015 n'avait que faiblement influé sur le nombre de voyageurs embarquant à Haacht. La SNCB souligne par ailleurs que le taux d'occupation des trains et la fréquentation des gares font l'objet d'un suivi permanent, de sorte à pouvoir réagir en cas de fortes hausses ou baisses. Haacht n'échappe pas à ce suivi.

**01.03 Karin Jiroflée** (sp.a): Les tableaux présentés par le ministre se réfèrent à une comparaison entre 2014 et 2015, tandis que je renvoie à une comparaison entre 2013 et 2015. Je m'appuie du reste également sur des témoignages recueillis auprès de personnes qui ont renoncé à prendre le train, qu'elles ne jugent plus intéressant.

*L'incident est clos.*

**02 Question de M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'entretien des talus bordant les voies ferrées à Bourg-Léopold" (n° 13122)**

**02.01 Wouter Raskin** (N-VA): De nombreux habitants de Bourg-Léopold sont victimes d'inondations attribuables au mauvais entretien d'un petit canal de drainage situé entre la ligne ferroviaire 15 et l'Antwerpse Steenweg. Cette infrastructure se situe sur un terrain détenu par la SNCB et était auparavant entretenue par Infrabel. À présent, les riverains sont contraints de se charger eux-mêmes de cet entretien, mais ces interventions ne donnent guère de résultats.

Pourquoi la responsabilité de l'entretien de ce canal n'incombe-t-elle plus à Infrabel? Une concertation a-t-elle été organisée entre la commune et Infrabel à ce sujet? Les riverains peuvent-ils s'attendre à une solution à court terme?

**02.02 François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): Ce canal est nettoyé par Infrabel tous les deux à trois ans en coopération et en concertation avec la commune. Infrabel se charge dès lors toujours bel et bien de ce travail. Après une concertation entre Infrabel et Bourg-Léopold, il a été décidé qu'Infrabel ferait savoir aux riverains que toute évacuation non naturelle d'eau n'était pas autorisée dans les canaux et devrait être démantelée, le cas échéant.

*L'incident est clos.*

**03** Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het gebruik van digitale data bij het onderhoud van het spoor en het rollend materieel" (nr. 13161)

**03.01** Wouter Raskin (N-VA): Volgens een recent onderzoek zou een beter gebruik van digitalisering de kosten voor het onderhoud aan treinen tot 20% kunnen doen dalen. Digitale data kunnen immers snel duidelijk maken welke delen aan onderhoud toe zijn. Vandaag wordt onderhoud uitgevoerd op basis van standaardtijden.

Zijn de spoorbedrijven op de hoogte van dat onderzoek? Welke regels hanteren zij voor onderhoud? Lijkt het de minister een goed idee om gebruik te maken van digitale data om het onderhoud te plannen?

**03.02** Minister François Bellot (Nederlands): De NMBS en Infrabel zijn op de hoogte van dit onderzoek. De NMBS onderhoudt trouwens contact met de onderzoekers.

Het onderhoud bij Infrabel gebeurt vanuit een permanente follow-up van de installaties. De informatisering van het databeheer en het automatisch verzamelen van gegevens zijn het onderwerp van uitgebreide projecten.

Bij de NMBS wordt een onderscheid gemaakt tussen oud en nieuw materieel. Bij oud materieel is het preventief onderhoud gebaseerd op de afgelegde afstand of periode, bij het nieuw materieel wordt telemetrie toegepast, waarbij treinen op afstand worden gevolgd via sensoren. Hierdoor kunnen de oorzaken van defecten vlugger gedetecteerd worden, is de hersteltijd korter en kan de focus op het preventief onderhoud gelegd worden.

De invoering van digitale toepassingen zal op langere termijn wel degelijk een besparing zijn.

*Het incident is gesloten.*

**04** **Samengevoegde interpellatie en vragen van**  
- de heer Marcel Cheron tot de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen over "de financiële structuur voor de uitbouw van het GEN" (nr. 163)  
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de

**03** Question de M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'utilisation de données numériques dans le cadre de l'entretien des voies et du matériel roulant" (n° 13161)

**03.01** Wouter Raskin (N-VA): Il ressort d'une enquête récente qu'une meilleure utilisation du numérique permettrait de réduire de 20 % les coûts liés à l'entretien des trains. Les données numériques permettent en effet d'identifier rapidement les parties qui nécessitent un entretien. À l'heure actuelle, les opérations de maintenance sont effectuées sur la base de durées standard.

Les entreprises ferroviaires sont-elles au fait de cette enquête? Quelles règles appliquent-elles en ce qui concerne les entretiens? Le ministre juge-t-il judicieux d'avoir recours aux données numérique pour planifier les entretiens?

**03.02** François Bellot, ministre (en néerlandais): La SNCB et Infrabel ont été informées des résultats de cette enquête. La SNCB entretient d'ailleurs des contacts avec les chercheurs.

Infrabel effectue ses entretiens sur la base d'un suivi permanent des installations. L'informatisation de la gestion de données et la collecte automatique de données font l'objet de projets étendus.

La SNCB établit une distinction entre l'ancien matériel roulant et le nouveau. Pour l'ancien matériel, l'entretien préventif est fonction de la distance parcourue ou la période de mise en circulation; pour le nouveau matériel, il est fait appel à la télémétrie qui permet de suivre les trains à distance par l'entremise de capteurs. Cela permet de détecter plus rapidement les causes des pannes, les réparations sont plus rapides et l'accent peut être mis sur l'entretien préventif.

À long terme, l'introduction d'applications numériques permettra assurément de réaliser des économies.

*L'incident est clos.*

**04** **Interpellation et questions jointes de**  
- M. Marcel Cheron au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges sur "le montage financier destiné au RER" (n° 163)  
- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'annonce d'un

Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de aankondiging van 1 miljard extra investeringen in de Belgische spoorwegen" (nr. 13179)

- de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de financieringsbronnen voor het GEN en de link met de GEN-parking in Louvain-la-Neuve" (nr. 13619)

- mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het extra miljard euro voor spoorinvesteringen" (nr. 13703)

- mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de investering van één miljard euro voor de NMBS" (nr. 13718)

- mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de implicaties van de investering van één miljard euro in het GEN" (nr. 13729)

*Voorzitter: de heer Wouter Raskin.*

**04.01 Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): Er bestaat veel onduidelijkheid over de aangekondigde lening om onder meer het GEN te financieren.

Op 26 juli had u het in de pers over een 60/40-verdeelsleutel voor het noorden en het zuiden van het land en over een bedrag van 1 miljard euro, dat voornamelijk moest dienen om de werken aan het GEN te kunnen voltooien.

Enkele dagen later verklaarde u aan de RTBF dat de financieringsconstructie voor het GEN eigenlijk al zo goed als rond was voordat de beslissing van het miljard aan investeringen genomen werd, maar dat 230 miljoen euro in de enveloppe naar de voltooiing van het GEN zou gaan.

In uw interview bij de aanvang van het parlementaire jaar dat in *La Libre Belgique* verscheen, zei u dat er een honderdtal miljoen ontbrak voor het GEN en dat u een deel van het aangekondigde miljard zou gebruiken.

In de loop van uw interviews in de verschillende media werden de 230 miljoen die in de plaats gekomen waren van het miljard, herleid tot 100 miljoen. Het miljard is gesmolten als sneeuw voor de zon.

milliard d'investissements supplémentaires dans les Chemins de fer belges" (n° 13179)

- M. Marcel Cheron au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les sources de financement du RER en lien avec le parking RER de Louvain-la-Neuve" (n° 13619)

- Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le milliard d'euros supplémentaire pour les investissements ferroviaires" (n° 13703)

- Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'investissement d'un milliard d'euros pour la SNCB" (n° 13718)

- Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'implication de l'investissement d'un milliard d'euros pour le RER" (n° 13729)

*Président: M. Wouter Raskin.*

**04.01 Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): Le flou règne autour de l'emprunt que vous avez annoncé pour financer, entre autres, le RER.

Le 26 juillet dernier, vous parliez dans la presse d'une manne de 1 milliard et d'une clé de répartition Nord/Sud de 60/40, devant servir essentiellement à achever les travaux relatifs au RER.

Quelques jours plus tard, vous affirmiez à la RTBF que le montage du financement du RER était en fait déjà pratiquement bouclé avant la décision de ce milliard d'investissement mais que, dans l'enveloppe, 230 millions seraient consacrés à la finalisation du RER.

Dans votre interview de rentrée parue dans *La Libre*, vous disiez qu'il manquait pour le RER une centaine de millions, que vous iriez chercher dans le milliard annoncé.

Au fil de vos interviews dans les différents médias, les 230 millions qui avaient remplacé le milliard sont donc devenus 100 millions. Le milliard semble avoir fondu.

Kan u de gekozen financieringsconstructie verduidelijken? Welk deel van de lening van een miljard zal er worden geormerkt voor het GEN rond Brussel? Als er een bedrag van 530 miljoen nodig is om het GEN op de lijnen 124 en 161 af te werken, met wat stemt het totaal van 800 miljoen tot een miljard euro dat u in het artikel van *La Libre Belgique* vermeldt, dan overeen?

Ik heb een andere mondelinge vraag gesteld over het volgende onderwerp, maar ik zal er nu al dieper op ingaan. Wat bedoelt u als u het heeft over het bedrag van 50 miljoen "dat de parking van Louvain-la-Neuve zal opleveren"?

Zijn de stad, de UCL en Infrabel van een en ander op de hoogte?

Hoe zal, in het kader van die lening voor de financiering van het GEN, de 60/40-verdeelsleutel in acht worden genomen?

Welke weg wordt er gevolgd om het fiat van de Europese Commissie te krijgen voor de voorgestelde constructie? Wordt er gebruikgemaakt van formele en informele procedures? Zo ja, welke? Hoe zal men zorgen voor de nodige leencapaciteit? Wie zal de lening afsluiten: de NMBS, waarvan de ontvangsten- en uitgavenstructuur vooral van overheidsdotaties afhangt; of Infrabel?

Op het federale niveau blijkt de ruling met de Europese Commissie een vrij ingewikkelde aangelegenheid. Welke termijnen worden vooropgesteld? Werd er een procedure gestart? Volgens welke regels?

Het bedrag van 1 miljard waarmee een antwoord zou worden geboden op de noden van het GEN rond Brussel is deze zomer als sneeuw voor de zon gesmolten. Dat doet heel wat vragen rijzen.

**04.02 David Geerts** (sp.a): De regering verklaarde onlangs dat de spoorbedrijven 1 miljard euro bijkomende schuld mochten maken. Wat is hiervan de verdeelsleutel, zowel geografisch als over de bedrijven heen? Om welke investeringen zal het gaan?

Hoe staat het met het al dan niet opnemen van dergelijke investeringen in de begroting? Heeft de minister daarover al meer nieuws van Europa? Is de aangekondigde besparingsinspanning van 3 miljard euro niet onverenigbaar met dit bijkomende miljard aan schuld?

**04.03 Inez De Coninck** (N-VA): Los van de

Pouvez-vous nous donner avec précision le montage qui sera retenu? Quelle partie de l'emprunt d'un milliard sera-t-elle dévolue au RER autour de Bruxelles? Si 530 millions sont nécessaires pour finaliser le RER des lignes 124 et 161, à quoi correspond le total de 800 millions à un milliard d'euros auquel vous avez fait référence dans l'article de *la Libre Belgique*?

J'ai posé une autre question orale sur le sujet qui suit, mais je la développe maintenant. Quand vous parlez des 50 millions "qui viendront du parking de Louvain-la-Neuve", que voulez-vous dire?

La ville, l'UCL et Infrabel sont-elles informées de ces éléments?

Comment articuler le respect de la clé 60/40 dans cet emprunt et dans le financement du RER?

Comment faire pour obtenir l'accord de la Commission européenne sur le montage proposé? Des procédures formelle et informelle ont-elles été mises en place? Si oui, lesquelles? Comment va-t-on obtenir la capacité d'emprunt? Qui contractera l'emprunt? Est-ce la SNCB, dont la structure des recettes et des dépenses dépend des dotations publiques? Est-ce Infrabel?

Au niveau fédéral, la question du *ruling* avec la Commission européenne est posée. Quels sont les délais envisageables? Y a-t-il eu une démarche? Selon quelles règles?

Le montant d'un milliard censé rencontrer les besoins du RER autour de Bruxelles a fondu durant l'été. C'est donc une source d'interrogations.

**04.02 David Geerts** (sp.a): Le gouvernement a récemment déclaré que les entreprises ferroviaires étaient autorisées à s'endetter à hauteur d'un milliard d'euros supplémentaire. Quelle sera la clé de répartition appliquée, tant sur le plan régional qu'entre entreprises. Quels investissements seront concernés?

Quid de l'intégration ou non de ces investissements dans le budget? Le ministre connaît-il déjà la position de l'Europe à ce sujet? L'effort d'économies annoncé, de 3 milliards d'euros, n'est-il pas incompatible avec cet endettement supplémentaire d'un milliard d'euros?

**04.03 Inez De Coninck** (N-VA): Indépendamment

besparingen in – voornamelijk – de exploitatie, juichen wij de broodnodige extra investeringen in de spoorinfrastructuur toe. Voor welke concrete projecten zal men dat extra miljard euro voor spoorinvesteringen gebruiken? Gaat het exclusief naar het GEN Brussel of ook naar andere projecten? Wordt de 60/40-verdeelsleutel nageleefd en geldt dat voor elk jaar of voor de gehele regeerperiode? Volstaat die investering voor het afwerken van het GEN Brussel?

**04.04 Gwenaëlle Grovonijs (PS):** Eind juli kondigde u een overheidsinvestering van een miljard euro aan. Dat zou boven op het bedrag komen dat in het investeringsplan was vooropgesteld en zou dienen om het GEN te voltooiën. Er wordt dus met de schuld van de NMBS-Groep gespeeld, dat is toch kras. We hadden nochtans een meerjareninvesteringsplan, dat u hebt geschrapt wegens te ambitieus.

De CEO van Infrabel is altijd terughoudend geweest om de NMBS-Groep in de schulden te steken, terwijl de dotaties voor Infrabel zeer sterk verminderd en de infrastructuurvergoeding bevroren waren. Deze regering wil liever de verantwoordelijkheid naar Infrabel en de NMBS doorschuiven dan ze correct te financieren.

Dit miljard euro verplicht Infrabel om zich in de schulden te steken. Heeft Infrabel zijn medewerking hiervoor verleend? Kunt u ons verzekeren dat Infrabel deze schuldenlast op zich kan nemen?

De consolidatie is nog altijd niet opgehelderd. Kunt u ons verzekeren dat deze consolidatie niet op de agenda staat en dat de Staat en Infrabel daarvoor geen risico lopen?

Op het miljard euro zou de 60/40-verdeelsleutel worden toegepast. Er zou dus 600 miljoen euro naar Vlaanderen en 400 miljoen euro naar Wallonië gaan. Is dat voldoende?

De kosten voor de afwerking van het Waalse GEN worden op 800 miljoen tot één miljard euro geraamd. Zelfs als men daarbij de 200 miljoen euro van de Waalse prefinanciering telt, is dat nog onvoldoende. De werken zouden ten vroegste in 2025 of zelfs pas in 2030 klaar zijn, en dan betreft het nog enkel een lightversie. Dat is niet geloofwaardig.

Het keurslijf van de 60/40-sleutel is niet langer aanvaardbaar. In Vlaanderen is het GEN afgewerkt.

des économies qui touchent essentiellement à l'exploitation, nous nous réjouissons que des investissements supplémentaires indispensables soient réalisés dans les infrastructures ferroviaires. Dans le cadre de quels projets concrets utiliserons-nous ce milliard d'euros supplémentaire d'investissements ferroviaires? Ce montant sera-t-il exclusivement affecté au RER autour de Bruxelles ou aussi à d'autres projets? La clé de répartition 60/40 sera-t-elle respectée et cela, pour chaque année ou pour l'ensemble de la législature? Cet investissement sera-t-il suffisant pour achever le RER bruxellois?

**04.04 Gwenaëlle Grovonijs (PS):** Fin juillet vous annoncez un investissement public d'un milliard d'euros. Il s'ajouterait à ce qui était prévu dans le plan d'investissement et servirait à l'achèvement du RER. Il s'agirait donc de jouer sur l'endettement du groupe, c'est interpellant. Nous avons pourtant un plan pluriannuel d'investissement que vous avez supprimé car trop ambitieux.

Le CEO d'Infrabel s'est toujours montré réticent à endetter son groupe, alors que les dotations d'Infrabel ont été très largement diminuées et les redevances d'infrastructure gelées. Ce gouvernement préfère faire peser la responsabilité sur Infrabel et la SNCB plutôt que de les financer correctement.

Ce milliard d'euros est une obligation de s'endetter. Avez-vous obtenu la collaboration de l'entreprise sur la question? Pouvez-vous nous assurer qu'Infrabel peut assumer cet endettement?

La consolidation n'a toujours pas été clarifiée. Pouvez-vous nous assurer qu'elle n'est pas à l'ordre du jour et que l'État et Infrabel sont immunisés contre ce risque potentiel?

Ce milliard suivrait la règle 60/40. Nous aurions 600 millions pour le Nord et 400 millions pour le Sud. Est-ce suffisant?

La finalisation du RER wallon est estimée entre 800 millions et un milliard d'euros. Même si on ajoute les 200 millions de pré-financement wallon, c'est insuffisant. Cette finalisation est annoncée pour 2025 au plus tôt, voire 2030, et dans une version *light*. Ce n'est pas crédible.

Il n'est plus acceptable de supporter le carcan 60/40, le RER est fini en Flandre. À quoi serviront

Wat zal men dan nog met die 600 miljoen euro voor het noorden van het land aanvangen?

**04.05** Minister **François Bellot** (*Frans*): De regering kiest resoluut voor bijkomende investeringen in het spoor. Nu de rente historisch laag staat kunnen Infrabel en de NMBS zonder veel risico's en voor een goed doel schulden aangaan.

De macro-economische analyse die op 23 juli werd voorgesteld is complex. U zal ze te gepasten tijde ontvangen. Volgens de OESO kosten de files de Belgische economie jaarlijks 1 tot 2% van het bbp. BECI heeft berekend dat de meerkosten als gevolg van de files voor de Brusselse economie 352 miljoen euro, voor Antwerpen 200 miljoen euro en voor het hele land nog eens 250 miljoen euro extra bedragen. Als we de mobiliteit verbeteren, verbeteren we ook de economische efficiëntie en dus het rendement van de bedrijven.

De files met 30% terugdringen zou de Staat jaarlijks 45 miljoen opbrengen. Wat de verzaadiging van het verkeersnet betreft, is het zo dat als een weg 3.000 voertuigen per uur aankan, alles stilstaat wanneer daar een voertuig bij komt. Wanneer er terug minder dan 3.000 voertuigen rijden, dan wordt de verkeersdichtheid opnieuw normaal. Dat verklaart dat er in en om Brussel op woensdag en vrijdag 25% minder file is.

Schulden die worden aangegaan om werken te financieren die een rechtstreekse impact hebben op het aanbod en om de aantrekkingskracht van de trein te vergroten, zijn positieve schulden, want ze zullen op zeer korte termijnen positieve sociaal-economische gevolgen hebben. Het zijn ook goede schulden omdat ze niet zullen worden aangewend voor het delgen van operationele verliezen of om een gebrekkige efficiëntie te compenseren.

Infrabel bestudeert de modaliteiten van de technisch-financiële operatie op grond van de door mij meegedeelde globale aanpak. Het is te vroeg om precieze bedragen te noemen.

Het genoemde bedrag van 50 miljoen in verband met de park-and-ride in Louvain-la-Neuve stemt overeen met het niet aangewende deel van de prefinancieringsoperatie met betrekking tot het aanleggen van die parking door de NMBS. Infrabel werd wel degelijk op de hoogte gebracht.

(*Nederlands*) Het samenwerkingsakkoord van 11 oktober 2001 met betrekking tot de gewestelijke sleutel wordt verder toegepast.

ces 600 millions pour le Nord du pays?

**04.05** **François Bellot**, ministre (*en français*): Le lancement d'investissements ferroviaires supplémentaires est une option forte du gouvernement. Infrabel et la SNCB constitueraient un endettement vertueux, à des taux historiquement bas.

L'analyse macro-économique présentée le 23 juillet est complexe. Vous l'aurez le moment venu. L'OCDE chiffre à 1 à 2 % du PIB les problèmes de la saturation dans notre pays. BECI a déterminé que le surcoût de la saturation pour l'économie bruxelloise est de 352 millions d'euros, 200 millions d'euros pour Anvers et 250 millions en plus pour l'ensemble du pays. Si nous améliorons la mobilité, nous améliorons l'efficacité économique et donc le rendement des entreprises.

Réduire de 30 % les bouchons routiers représenterait un gain de 45 millions par an pour l'État. Concernant la saturation d'un réseau, quand une voie peut absorber 3 000 véhicules par heure, ajouter un véhicule conduit à l'immobilité absolue. Si on repasse sous les 3 000, on en revient à la densité normale. Ceci explique la réduction des bouchons bruxellois de 25 % les mercredis et vendredis.

L'endettement visant à financer les travaux ayant un impact direct sur l'offre et à augmenter l'attractivité du train est vertueux car il produira très vite des effets positifs sur le plan socio-économique et ne compensera pas des pertes opérationnelles ou un manque d'efficacité.

Infrabel étudie les modalités de l'opération technico-financière sur base de l'approche globale que je lui ai communiquée. Il est trop tôt pour évoquer des montants particuliers.

Les 50 millions liés au parking-relais de Louvain-la-Neuve correspondent à la partie non utilisée de l'opération de pré-financement relative à la construction de celui-ci par la SNCB. Infrabel a été informée de cette opportunité.

(*En néerlandais*) L'accord de coopération du 11 octobre 2001 relatif à la clé régionale continuera à être appliqué.

*(Frans)* De 60/40-verdeelsleutel zal in acht worden genomen. De Europese Commissie is gewonnen voor het herlanceren van de investeringen als de regels met betrekking tot de overheidsschuld worden gerespecteerd. Ik vertrek dus vanuit het huidige reglementaire kader.

In dat geval betreft het leningen die door Infrabel en, subsidiair, door de NMBS moeten worden aangegaan buiten de consolidatiekring van de Staat. Bijgevolg moet de schuldenlast gedekt zijn door 51% van de variabele ontvangsten.

*(Nederlands)* Dat de regering vasthoudt aan de stabilisering en de vermindering van de historische schuld, sluit niet uit dat er tegelijk een positieve schuld wordt opgebouwd die de burgers en de economie van het hele land snel ten goede zal komen.

*(Frans)* Voor de cijfers verwijs ik naar de uiteenzettingen die de CFO's van beide vennootschappen volgende week zullen houden. Ze zullen hun volledige analyse uit de doeken doen.

Wat de consolidatiekring van de schuld betreft, moet worden bewezen dat 51 % van de schuldenlast door variabele ontvangsten wordt gedekt.

**04.06 Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): Ik ben met verstomming geslagen. Ik stel uw bereidwilligheid vast, maar er is niets gebeurd tussen juli en september.

We stellen al jaren vast dat de files veel te veel kosten aan de maatschappij. Ik ben blij dat u dit erkent; dat heb ik uw voorgangers nooit horen zeggen.

We zijn het eens over de idee van de productieve investering. We moeten daar allen achter staan. We zijn vandaag getuige van een historische gebeurtenis, want zelfs de N-VA sluit zich hierbij aan.

Wie zal de slechterik zijn aan het einde van het verhaal, als Infrabel zijn begrotingstechnische studies heeft afgerond en als het dossier is ingediend? Ik hoop dat we geen genoegen zullen nemen met het toespelen van de zwartepiet aan het 'stoute Europa dat nee zal hebben gezegd'.

U verwacht ook dat Europa van standpunt zal veranderen inzake de productieve investeringen. Als er vanuit Europa goed nieuws komt, des te beter. Maar zal het naar Infrabel of de NMBS gaan? We wachten de studies af en hopen dat de

*(En français)* La clé 60/40 sera respectée. La Commission européenne est favorable à la relance des investissements si on respecte les règles applicables à l'endettement public. Je pars donc du cadre réglementaire actuel.

Dans ce cas, il s'agit d'emprunts à conclure par Infrabel et, subsidiairement, par la SNCB hors du périmètre de consolidation de l'État. Dès lors, 51 % des recettes variables doivent couvrir la charge de la dette.

*(En néerlandais)* L'insistance du gouvernement à vouloir stabiliser et réduire la dette historique n'exclut pas la constitution d'une dette positive qui profitera rapidement à la population et à l'économie de l'ensemble du pays.

*(En français)* Pour les chiffres, je me réfère aux exposés des CFO des deux sociétés, la semaine prochaine. Ils vous donneront leur analyse complète.

Concernant le périmètre de la dette, il faut démontrer que 51 % de la charge de la dette sont couverts par des recettes variables.

**04.06 Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): Je suis perplexe. Je perçois votre volonté mais, entre juillet et septembre, le temps s'est arrêté.

Depuis des années, nous constatons que les embouteillages ont un coût collectif insupportable. Je me réjouis de ce que vous le reconnaissiez; c'est neuf par rapport aux propos de vos prédécesseurs.

Nous sommes d'accord sur l'idée de l'investissement productif. Nous devons la porter tous, collectivement. Aujourd'hui, événement historique, même la N-VA s'y rallie.

Quand Infrabel aura produit ses études technico-budgétaires et que le dossier aura été introduit, qui va être le méchant à la fin de l'histoire? J'espère qu'on ne va pas se contenter de honnir la "vilaine Europe qui aura dit non".

Vous escomptiez aussi une modification du point de vue européen à l'égard des investissements productifs. S'il y a une bonne nouvelle du côté de l'Europe, tant mieux. Mais quel sera le véhicule? La SNCB ou Infrabel? Nous allons attendre ces études



argumentatie solide genoeg zal zijn. Er werd een politieke consensus bereikt, dat is vrij uitzonderlijk. Toch blijft de omvang van de investering voor het GEN ons verbazen, en het gedeelte binnen dat miljard dat voor het GEN Is bestemd lijkt gesmolten te zijn als sneeuw voor de zon.

Nu is het een tiende!

Wat de stedenbouwkundige vergunningen betreft, zouden de Gewesten misschien een beetje sneller dan gewoonlijk kunnen werken. Waarom zou men met hen niet kunnen onderzoeken hoe de vergunningen sneller uitgereikt zouden kunnen worden? We zouden gemakkelijk twee jaar kunnen winnen.

Wat de aangekondigde datums betreft, blijven we op onze honger. Als er geen *modal shift* komt, zal de vaststelling die in het begin geformuleerd werd over het belang voor de economie om het fileprobleem op te lossen geen concrete invulling krijgen.

Dit dossier kan niet los worden gezien van de verkeersfiscaliteit. We zullen het debat moeten voeren over het mobiliteitsbudget en de bedrijfswagens om de werkelijke oorzaak van de files in België aan te pakken.

*Voorzitter: de heer Jef Van den Bergh.*

**04.07 David Geerts** (sp.a): Congestie betekent een economische kost van naar schatting 2% van het bbp, hetzij 8 miljard euro. Ik ben blij dat de minister toegeeft dat de besparing van 3 miljard euro waarschijnlijk te drastisch is geweest en dat de zeer lage leninglast bijkomende schulden toelaat. Infrabel is wellicht in staat om die schuld zelf te dragen, de NMBS staat daartoe niet sterk genoeg, vrees ik.

**04.08 Inez De Coninck** (N-VA): De verdeelsleutel 60/40 zal terecht worden nageleefd. De regering probeert de schulden voor het GEN-fonds, gemaakt tijdens de vorige regeerperiodes, aan te pakken. Ik kijk uit naar de audit van het GEN-fonds door het Rekenhof.

**04.09 Gwenaëlle Grovonius** (PS): Ik hoop dat er volgende week, wanneer we de CEO's horen, concretere antwoorden komen. U schijnt zich achter de CEO's te verschuilen, terwijl het hier om een politieke beslissing gaat.

en espérant que l'argumentation sera suffisamment solide. Un consensus politique a été réuni, c'est assez rare. Cependant, nous restons perplexes vis-à-vis de l'importance que représente l'investissement RER, qui paraît avoir fondu à l'intérieur de ce milliard.

Maintenant, c'est un dixième!

En matière d'urbanisme, les Régions pourraient aller un peu plus vite qu'à l'habitude. Pourquoi ne pas déterminer avec elles ce qu'il y a moyen d'accélérer en termes de permis? On pourra facilement gagner deux ans.

Nous restons sur notre faim pour ce qui est des dates annoncées. S'il n'y a pas un transfert modal, le constat qui a été fait au départ sur l'intérêt économique de régler la question des embouteillages ne se concrétisera pas.

On ne peut pas parler de ce dossier sans parler fiscalité automobile. Il faudra discuter du budget mobilité et des voitures de société pour régler la véritable cause des "bouchons" en Belgique.

*Président: M. Jef Van den Bergh.*

**04.07 David Geerts** (sp.a): Le préjudice infligé à l'économie par les embouteillages est estimé à 2 % du PIB, soit 8 milliards d'euros. Je me félicite que le ministre admette que les 3 milliards d'euros d'économies représentent sans doute une mesure trop draconienne et que les très faibles taux d'intérêt actuels autorisent la constitution de dettes supplémentaires. Infrabel est probablement capable d'assumer cette dette, mais je crains que la SNCB n'ait pas les reins suffisamment solides pour ce faire.

**04.08 Inez De Coninck** (N-VA): La clé de répartition 60/40 sera respectée à juste titre. Le gouvernement s'efforce de gérer les dettes du Fonds RER contractées sous les précédentes législatures. J'attends impatiemment les résultats de l'audit du Fonds RER réalisé par la Cour des comptes.

**04.09 Gwenaëlle Grovonius** (PS): J'espère que nous aurons des réponses plus concrètes la semaine prochaine! Il y a une décision politique à prendre.

**04.10** Minister **François Bellot** (*Frans*): Volgende week komen de CFO's in verband met de schuldsituatie. Het bedrag van 1 miljard wordt meegenomen in het beraad dat plaatsvindt in het kader van het investeringsplan. Het is de regering die beslist over het investeringsplan. De CFO's kunnen u wel vertellen wat de schuldgraad is en wat de gemiddelde en de geconsolideerde schuldgraad is.

**04.11** **Gwenaëlle Grovonius** (PS): Betekent een en ander dat het zogenaamde extra miljard zal worden gebruikt voor de financiering van het nieuwe investeringsplan?

**04.12** Minister **François Bellot** (*Frans*): Maar neen!

**04.13** **Inez De Coninck** (N-VA): Gaat die bewuste vergadering nog door?

De **voorzitter**: Volgens het commissiesecretariaat wel.

*Het incident is gesloten.*

**05** **Vraag van mevrouw Caroline Cassart-Mailleux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de assistentie die de NMBS biedt aan personen met beperkte mobiliteit" (nr. 13120)**

**05.01** **Caroline Cassart-Mailleux** (MR): Ik heb de vorige minister van Mobiliteit een vraag gesteld over de assistentie die de NMBS aan personen met beperkte mobiliteit (PBM) biedt.

Men heeft me bevestigd dat men de assistentie 24 uur op voorhand diende aan te vragen en dat de NMBS van plan was die termijn in te korten.

Werden er initiatieven genomen om de toegankelijkheid van de stations en de treinen te verbeteren? Hoe wordt de prioriteit bepaald? Worden de drukste stations het eerst aangepast? Zijn er stations en treinen die zonder specifieke assistentie voor PBM's toegankelijk zijn? Zal het nummer van het contactcenter dat men moet bellen om assistentie voor PBM's aan te vragen eerlang gratis zijn?

Sommige treinen hebben bijzonder hoge treden, zelfs voor mensen die geen beperkte mobiliteit hebben. Hoe zijn die treinen verdeeld? Volgens welke criteria?

**05.02** Minister **François Bellot** (*Frans*): De NMBS

**04.10** **François Bellot**, ministre (*en français*): La semaine prochaine, les CFO viennent pour l'état de la dette. Concernant le milliard en question, tout est soumis à réflexion dans le cadre du plan d'investissement. Ce dernier sera arrêté par le gouvernement fédéral. Les CFO pourront simplement vous dire que la dette est à tel niveau, tel taux moyen, tel taux consolidé.

**04.11** **Gwenaëlle Grovonius** (PS): Le milliard soi-disant supplémentaire va donc servir à financer le nouveau plan d'investissement?

**04.12** **François Bellot**, ministre (*en français*): Mais non!

**04.13** **Inez De Coninck** (N-VA): Cette réunion est-elle maintenue?

Le **président**: Oui, selon le secrétariat de la commission.

*L'incident est clos.*

**05** **Question de Mme Caroline Cassart-Mailleux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la prise en charge des personnes à mobilité réduite par la SNCB" (n° 13120)**

**05.01** **Caroline Cassart-Mailleux** (MR): J'avais interrogé Mme Galant sur la prise en charge des personnes à mobilité réduite par la SNCB.

On m'avait confirmé qu'il fallait réserver une assistance 24 heures à l'avance, mais que la SNCB désirait réduire ce délai.

Des initiatives ont-elles été lancées pour améliorer l'accessibilité des gares et des trains? Comment sont-elles priorisées? Les gares les plus fréquentées sont-elles les premières qui bénéficieront d'aménagements? Existe-t-il des gares et des trains accessibles aux PMR sans assistance spécifique? Le numéro du contact center pour réserver une assistance PMR sera-t-il gratuit prochainement?

Certains trains ont des marches particulièrement hautes, même pour des personnes qui ne sont pas à mobilité réduite. Comment sont répartis les trains? Selon quels critères?

**05.02** **François Bellot**, ministre (*en français*): La

heeft er zich via haar beheerscontract toe verbonden de toegankelijkheid van de stations voor PBM's te verbeteren.

Tijdens bouw- of renovatiewerken wordt er steeds rekening gehouden met de toegankelijkheid voor PBM's, ongeacht het aantal reizigers dat van het station gebruik maakt.

Sinds 1 januari 2016 zijn er vijftien stations volledig toegankelijk. De medewerkers bieden er hulp bij het in- en uitstappen, de loketenzaal en de perrons zijn er vanop de openbare weg bereikbaar, er bevindt zich aangepast sanitair voor PBM's, er zijn blindegeleidelijnen en parkings voor PBM's.

De perrons worden als toegankelijk beschouwd zodra ze hoog genoeg zijn – de NMBS heeft gekozen voor een standaardisering van 76 cm –, als het mogelijk is om via een voetgangersbrug of aangepaste onderdoorgang van het ene perron naar het andere te gaan, en als de perrons zijn uitgerust met blindegeleidelijnen.

In de beheerscontracten 2008-2012 werden er becijferde doelstellingen vastgelegd door de voormalige NMBS-Holding en Infrabel. De doelstellingen van Infrabel werden door de NMBS overgenomen, met uitzondering van de verhoging van de perronranden. Deze doelstellingen worden nog besproken in het kader van de toekomstige beheerscontracten.

De NMBS kiest niet voor een gratis nummer van het contactcenter.

Het nieuw rollend materieel zal conform de Europese Verordening 1300/2014 zijn.

Het oudste materieel, met hoge opstap, zal overal op het spoornet blijven rijden. Er bestaat geen regel die bepaalt dat dit materieel in een bepaalde regio moet gebruikt worden.

*Het incident is gesloten.*

De **voorzitter**: Vraag nr. 13180 van de heer Geerts wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

**06** Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het budget voor Blue-mobility" (nr. 13181)

**06.01** David Geerts (sp.a): In 2011 werd Blue-

SNCB s'est engagée, via son contrat de gestion, à améliorer l'accessibilité des gares pour les PMR.

Lors de travaux de construction ou de rénovation, l'accessibilité des PMR est toujours prise en compte, quelle que soit la fréquentation de la gare.

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2016, quinze gares sont intégralement accessibles. Le personnel y propose une assistance pour l'embarquement et le débarquement, le hall des guichets et les quais sont accessibles depuis la voie publique, un local sanitaire est adapté aux PMR, il y a des lignes de guidage pour les personnes aveugles et des places de stationnement sont réservées aux PMR.

Les quais sont considérés comme accessibles lorsqu'ils sont hauts – la SNCB a opté pour la standardisation à 76 cm –, que le transfert entre quais est possible via une passerelle ou un couloir adapté, et qu'ils sont équipés de cheminements podotactiles.

Dans les contrats de gestion 2008-2012, des objectifs chiffrés avaient été fixés par l'ex-SNCB-Holding et par Infrabel. Les objectifs d'Infrabel ont été repris par la SNCB à l'exception du rehaussement de bordures de quais. Ces objectifs sont en cours de discussion dans le cadre des futurs contrats de gestion.

La SNCB n'opte pas pour la gratuité du numéro de téléphone du *contact center*.

Le nouveau matériel roulant sera conforme au règlement de l'Union européenne 1300/2014.

Le matériel plus ancien, à marches hautes, continue de circuler partout sur le réseau. Aucune règle ne prévoit sa mise en service dans une région particulière.

*L'incident est clos.*

Le **président**: La question n° 13180 de M. Geerts a été transformée en question écrite.

**06** Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le budget alloué à Blue-mobility" (n° 13181)

**06.01** David Geerts (sp.a): Blue-mobility a été

mobility opgericht. Ondertussen zijn aan 47 stations deelfietsen te krijgen. Volgens een studie van Blue-mobility zorgt dit voor 30% nieuwe treinreizigers.

Welk budget stelt de NMBS ter beschikking van Blue-mobility voor de uitbreiding van Blue-bikepunten aan NMBS-stations en op welke termijn kan die uitbreiding worden gerealiseerd?

**06.02** Minister **François Bellot** (*Nederlands*): Sinds 2015 is B-Parking, een dochter van de NMBS, hoofdaandeelhouder van Blue-bike. Voor de uitbreiding van de Blue-bikepunten is er momenteel 80.000 euro beschikbaar. Verdere investeringen moeten door B-Parking worden gerealiseerd, maar het budget en ondernemingsplan voor 2017-2020 zijn nog niet goedgekeurd.

Blue-mobility hanteert volgende parameters om te beslissen over nieuwe Blue-bikepunten: minstens 20.000 inwoners, minimaal 2.000 opstappende reizigers per dag, minimaal 7% *modal split* fietsgebruik in Vlaanderen en 2% in Wallonië, een financiële en operationele bijdrage van de lokale overheid en een akkoord met de gemeente in kwestie over de lokale promotie van het systeem.

Bovendien zijn De Lijn en SRWT aandeelhouder van Blue-mobility. De uitbreiding van Blue-bike is dan ook niet beperkt tot de Blue-bikepunten bij de treinstations.

*Het incident is gesloten.*

**07** Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de bommelding van 10 augustus en de werking van het DGLV" (nr. 13184)

**07.01** David Geerts (sp.a): Op 10 augustus kwam tijdens het journaal van 19 uur de melding binnen dat op twee vliegtuigen bommen geplaatst zouden zijn.

Moet er in zo'n geval niet onmiddellijk een alarmprocedure in werking treden zodat brandweer en hulpdiensten preventief uitrukken? Welke procedures worden er in dergelijke gevallen gehanteerd? Wordt het Directoraat-generaal van de Luchtvaart (DGLV) bij dergelijke gevallen betrokken?

**07.02** Minister **François Bellot** (*Nederlands*):

créé en 2011 et aujourd'hui, 47 gares proposent déjà des vélos partagés. Selon une étude réalisée par Blue-mobility, la formule a permis de gagner 30 % de nouveaux voyageurs.

Quel est le budget mis à la disposition de Blue-mobility par la SNCB pour l'extension des points vélos Blue-bike à proximité des gares de la SNCB et à quelle échéance cette extension sera-t-elle concrétisée?

**06.02** **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): B-Parking, une filiale de la SNCB, est l'actionnaire principal de Blue-bike depuis 2015. Actuellement, 80 000 euros sont disponibles pour la réalisation de l'extension des points Blue-bike. Les investissements additionnels sont à charge de B-Parking, mais ni le budget ni le plan d'entreprise 2017-2020 n'ont encore été approuvés.

Blue-mobility applique les paramètres suivants pour la sélection de nouveaux points Blue-bike: minimum 20 000 habitants, au moins 2 000 voyageurs quotidiens, minimum 7 % de répartition modale utilisation vélo en Flandre et 2 % en Wallonie, une contribution financière et opérationnelle des autorités locales et un accord avec la commune concernée en vue de la promotion du système.

De Lijn et la SRWT sont par ailleurs actionnaires de Blue-mobility. L'extension de Blue-bike ne se limite dès lors pas aux points Blue-bike implantés à proximité des gares ferroviaires.

*L'incident est clos.*

**07** Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'alerte à la bombe du 10 août et le fonctionnement de la DGTA" (n° 13184)

**07.01** David Geerts (sp.a): Le 10 août, le journal de 19 h a annoncé qu'une bombe aurait été placée à bord de deux avions.

N'y aurait-il pas lieu, dans pareil cas, de déclencher immédiatement une procédure d'alerte de manière à ce que les services d'incendie et de secours puissent intervenir préventivement? Quelles sont les procédures d'usage dans pareilles circonstances? La Direction générale du Transport aérien (DGTA) est-elle impliquée lors de tels événements?

**07.02** **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*):

Volgens het DGLV was er op 10 augustus op Twitter melding gemaakt van bommen aan boord van SAS-vluchten, zonder te specificeren welke vliegtuigen. Het parket heeft de zaak onderzocht en zag geen aanwijzingen voor een aanslag.

Brussels Airport Company (BAC) beschikt over procedures in geval van rampen en incidenten. Het DGLV ziet erop toe of de verplichte oefeningen worden uitgevoerd en wordt bij een ramp of incident meteen op de hoogte gesteld en betrokken bij de crisiscel. Ook in dit geval werd het DGLV op de hoogte gebracht, maar er was geen nood aan maatregelen aangezien er geen concrete dreiging was.

Het nummer van de crisiscel van de FOD Mobiliteit en Vervoer was bereikbaar. In deze crisiscel zijn alle directies vertegenwoordigd, zij beschikt over ook een passieve wachtdienst die altijd bereikbaar is. Het hoofd van de beveiliging van wacht werd door de federale politie op de hoogte gebracht over de niet-specifieke dreiging, waarop bepaalde diensten van Brussels Airport in stand-by werden gezet.

**07.03 David Geerts** (sp.a): De reden voor mijn vraag was dat ik had vernomen dat er niemand bereikbaar was bij het DGLV.

*Het incident is gesloten.*

De **voorzitter**: De samengevoegde vragen nrs 13182 en 13508 van de heren Geerts en Foret worden omgezet in schriftelijke vragen. Vraag nr. 13185 van mevrouw Dumery wordt uitgesteld.

**08 Vraag van mevrouw Ann Vanheste aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de binnenlandse trajecten door FlixBus" (nr. 13192)**

**08.01 Ann Vanheste** (sp.a): Het bedrijf FlixBus organiseert in zestien landen intercitytrajecten. Het gaat om vervoer tussen twee binnenlandse steden zonder overstap. In Nederland kan me zo gemakkelijk van pakweg Amsterdam naar Den Haag reizen, maar in België is zulks blijkbaar niet toegelaten. Hier kunnen alleen buitenlandse bestemmingen als intercitytraject worden gekozen.

Hoe komt dat? Heeft het bedrijf de minister hierover al aangesproken?

**08.02 Minister François Bellot** (Nederlands): De FOD Mobiliteit en Vervoer levert enkel

Selon la DGTA, un *tweet* publié le 10 août avait fait état de la présence de bombes sur des vols de la SAS, sans toutefois spécifier les appareils concernés. Le parquet a examiné l'affaire et n'a pas trouvé d'indices d'un possible attentat.

Brussels Airport Company (BAC) dispose de procédures à appliquer en cas d'incidents et de catastrophes. La DGTA vérifie si les exercices obligatoires sont réalisés et est immédiatement avertie de tout incident ou catastrophe. En outre, elle est aussitôt impliquée dans la cellule de crise. La DGTA a été informée dans le cas évoqué, mais aucune mesure n'était nécessaire étant donné l'absence de menace concrète.

Le numéro de la cellule de crise du SPF Mobilité et Transports était disponible. Cette cellule de crise, qui réunit l'ensemble des directions, dispose également d'un service de garde passif joignable en permanence. Le chef de la sécurité qui était de garde a été averti par la police fédérale de cette menace non spécifique, après quoi certains services de Brussels Airport ont été mis en stand-by.

**07.03 David Geerts** (sp.a): Si je vous ai posé cette question, c'est parce que j'ai appris que personne n'était joignable à la DGTA.

*L'incident est clos.*

Le **président**: Les questions jointes n<sup>os</sup> 13182 en 13508 de MM. Geerts et Foret sont transformées en questions écrites. La question n° 13185 de Mme Dumery est reportée.

**08 Question de Mme Ann Vanheste au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les liaisons intérieures assurées par FlixBus" (n° 13192)**

**08.01 Ann Vanheste** (sp.a): L'entreprise FlixBus organise des trajets intercity dans seize pays. Il s'agit en l'occurrence de liaisons intérieures directes entre deux villes. Aux Pays-Bas, FlixBus permet de voyager aisément, grosso modo d'Amsterdam à La Haye. En Belgique, en revanche, ce genre de transports n'est semble-t-il pas autorisé. Chez nous, seules des destinations étrangères peuvent être choisies dans le cadre de trajets intercity.

Comment cela se fait-il? FlixBus a-t-elle déjà interpellé le ministre à ce sujet?

**08.02 François Bellot**, ministre (en néerlandais): Le SPF Mobilité et Transports ne délivre des

vergunningen af voor internationaal verkeer. Die vergunning laat geen reizen tussen twee binnenlandse plaatsen toe. Het binnenlands vervoer is immers een regionale bevoegdheid.

*Het incident is gesloten.*

**09** **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de Eurostar-stopplaats in Antwerpen" (nr. 13207)

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de Eurostar-stopplaats in Antwerpen" (nr. 13229)

**09.01** **Inez De Coninck** (N-VA): In 2013 werd aangekondigd dat de Eurostar een stopplaats zou krijgen in Antwerpen. Midden augustus van dit jaar werd dit plan echter terug opgeborgen omdat de kosten voor beveiliging – Londen maakt geen deel uit van de Schengenzone – te hoog zouden liggen. Nochtans is de situatie sinds 2013 niet veranderd.

Waarom wordt dit plan afgevoerd? Op hoeveel werden de beveiligingskosten geraamd en wie zou die moeten betalen? Welke afspraken werden er in 2013 ter zake gemaakt tussen de NMBS, Infrabel en Eurostar?

**09.02** **Jef Van den Bergh** (CD&V): Het bericht van medio augustus werd wel nergens formeel bevestigd.

Tijdens een bezoek aan de Eurostarterminal in Brussel-Zuid werd het denkspoor geopperd om alle passagiers vanuit Amsterdam, via Schiphol, Rotterdam en Amsterdam, in Brussel-Zuid te controleren en ze daarna naar Londen te laten vertrekken. Is dat een optie?

Hoe zal de veiligheidscontrole gebeuren in Amsterdam, Schiphol en Rotterdam? Kunnen de aangekondigde poortjes in Brussel-Zuid en Antwerpen-Centraal de controle niet vergemakkelijken?

**09.03** **Minister François Bellot** (*Nederlands*): Eurostar is een onafhankelijke spoorwegonderneming. De NMBS is echter bevoegd voor de beveiliging van de Belgische stations. Er kunnen afspraken gemaakt worden met Eurostar over infrastructuraanpassingen, maar het is aan het bedrijf om haar stops daarop af te stemmen en alternatieven af te wegen.

licences que pour les liaisons internationales. Cette licence ne permet pas de voyager entre deux endroits situés en Belgique. Le transport intérieur est en effet une compétence régionale.

*L'incident est clos.*

**09** **Questions jointes de**

- Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le point d'arrêt Eurostar à Anvers" (n° 13207)

- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le point d'arrêt Eurostar à Anvers" (n° 13229)

**09.01** **Inez De Coninck** (N-VA): Il a été annoncé en 2013 que l'Eurostar s'arrêterait à Anvers. Le projet a cependant été abandonné à la mi-août 2016 en raison de coûts de sécurisation trop élevés. En effet, Londres ne fait pas partie de la zone Schengen. La situation n'a pourtant pas changé depuis 2013.

Pourquoi ce plan a-t-il été abandonné? Quel est le montant estimé des coûts de sécurisation et qui aurait dû les financer? Qu'a-t-il été convenu à ce sujet entre la SNCB, Infrabel et Eurostar en 2013?

**09.02** **Jef Van den Bergh** (CD&V): L'information diffusée à la mi-août n'a cependant jamais été formellement confirmée.

Lors d'une visite au terminal Eurostar de Bruxelles-Midi, certains avaient émis l'idée de contrôler tous les passagers venant d'Amsterdam via Schiphol et Rotterdam à Bruxelles-Midi avant de les faire partir vers Londres. Cette option est-elle envisageable?

Comment les contrôles de sécurité seront-ils effectués à Amsterdam, Schiphol et Rotterdam? Les portillons annoncés à Bruxelles-Midi et Anvers-Central ne faciliteront-ils pas les contrôles?

**09.03** **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): Eurostar est une entreprise ferroviaire autonome, mais la SNCB est compétente pour la sécurité des gares belges. Des accords peuvent être conclus avec Eurostar à propos d'aménagements de l'infrastructure, mais c'est Eurostar qui doit adapter ses points d'arrêt à ces aménagements et envisager éventuellement d'autres options.

Ik ben niet bevoegd om te communiceren over Nederlandse veiligheidscontroles.

In Brussel-Zuid, Antwerpen-Centraal en Luik-Guillemins zal controleapparatuur voor steekproefcontroles worden geïnstalleerd, maar meer details kan ik niet geven.

**09.04 Jef Van den Bergh (CD&V):** De aankondiging van de stopplaats in Antwerpen kwam er na het Fyradebacle, als mogelijk alternatief voor de publieke dienstverlening tussen België en Nederland. Het is jammer de regering geen duidelijker antwoord geeft of een volwaardig engagement aangaat.

*Het incident is gesloten.*

**10 Vraag van de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het spoorvervoerbeleid in Moeskroen" (nr. 13247)**

**10.01 Paul-Olivier Delannois (PS):** Ik las onlangs in de pers dat het station Tourcoing in Frankrijk, in tegenstelling tot het nabije station Moeskroen, druk wordt bezocht. Reizigers hebben van daaruit rechtstreekse verbinding met de grote stations in de regio, tegen zeer democratische prijzen. Dat komt de zachte mobiliteit en de regionale economie ten goede.

In Moeskroen zijn er geen goede verbindingen met de hoofdstad of de Waalse as. De toekomst ziet er niet rooskleuriger uit want u zult bij het opstellen van het vervoersplan 2017 rekening houden met die lagere reizigersaantallen. Dat houdt geen steek!

Ons land heeft de doelstellingen van de COP 21 onderschreven. Moet in het licht daarvan de aantrekkingskracht van de stations niet worden vergroot? Zult u de nodige maatregelen nemen om het vervoersaanbod in Moeskroen te verbeteren, door meer en snellere verbindingen aan te bieden?

**10.02 Minister François Bellot (Frans):** De NMBS deelt me mee dat ze rekening houdt met verscheidene actuele en potentiële parameters om de vraag van de reizigers te analyseren. Het aantal opstappende reizigers wordt bepaald op grond van een steekproef gedurende een week per jaar. Die cijfers worden naast die van de ticket- en de abonnementenverkoop gelegd en vergeleken met de dagelijkse reizigersaantallen in de treinen. Op

Je ne suis pas habilité à communiquer à propos des contrôles de sécurité mis en place par les Pays-Bas.

À Bruxelles-Midi, Anvers-Central et Liège-Guillemins, des équipements de contrôle seront installés pour procéder à des contrôles aléatoires, mais je ne peux pas vous en dire plus.

**09.04 Jef Van den Bergh (CD&V):** La solution du point d'arrêt à Anvers a été présentée après la débâcle du Fyra comme service public de remplacement entre la Belgique et les Pays-Bas. Je déplore que le gouvernement ne fournisse pas de réponse plus claire ou ne prenne pas de réel engagement à cet égard.

*L'incident est clos.*

**10 Question de M. Paul-Olivier Delannois au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la politique de transport ferroviaire à Mouscron" (n° 13247)**

**10.01 Paul-Olivier Delannois (PS):** Selon la presse, en contraste avec Mouscron, la gare de Tourcoing (France) est très fréquentée, offrant des liaisons avec les grandes gares de la région à des prix très démocratiques. Cela développe la mobilité douce et l'économie régionale.

À Mouscron, l'offre ferroviaire est insuffisante pour rejoindre la capitale ou la dorsale wallonne. Les perspectives d'avenir ne sont pas bonnes car vous vous baserez sur cette baisse de fréquentation pour établir votre plan de transport 2017. C'est un non-sens!

Après avoir souscrit aux objectifs de la COP 21, n'estimez-vous pas essentiel de rendre les gares du pays attractives? Allez-vous prendre les mesures nécessaires pour améliorer l'offre de transport à Mouscron, par des liaisons plus rapides et plus nombreuses vers les gares du pays?

**10.02 François Bellot, ministre (en français):** La SNCB me dit tenir compte de plusieurs paramètres actuels et potentiels pour analyser la demande de voyageurs. Les voyageurs montés par gare correspondent à sondage, une semaine par an. Ces données sont confrontées à la vente de billets et d'abonnements et à la fréquentation observée quotidiennement dans les trains. Sur ces bases, la SNCB dresse un état de la fréquentation de ses

grond van die gegevens bepaalt de NMBS het aantal opstappende reizigers voor de 552 NMBS-stations en past ze het aanbod aan de vastgestelde vraag.

Het aantal reizigers is met 70% gestegen in 15 jaar tijd. Elke werkdag stoppen er 79 treinen in Moeskroen, hoofdzakelijk op de reguliere IC-lijnen, en tijdens de spitsuren worden er aanvullende IC-treinen ingezet.

Volgens de NMBS is het aanbod in Moeskroen afgestemd op de vraag.

**10.03 Paul-Olivier Delannois (PS):** De NMBS kan zich vergissen. Er worden statistieken opgemaakt om na te gaan of het aanbod volstaat. Maar de cijfers zijn niet goed omdat het aanbod en de dienstverlening niet goed genoeg zijn.

Bovendien wordt er niet echt rekening gehouden met de niet-centrale ligging van Moeskroen.

*Het incident is gesloten.*

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

- de heer **Georges Gilkinet** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de beslissing van de NMBS om de voetgangerstoegang via de parking tot de tunnel onder het station Namen te sluiten" (nr. 13267)

- de heer **Georges Gilkinet** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de beslissing van de NMBS om de toegang tot de onderdoorgang van het station Namen via de parking voor voetgangers af te sluiten" (nr. 13343)

- mevrouw **Gwenaëlle Grovonius** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de onderdoorgang in het station Namen" (nr. 13600)

**11.01 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen):** Sinds kort kunnen de voetgangers niet langer de onderdoorgang in het station Namen via de ondergrondse parkeergarage aan de boulevard du Nord bereiken. Er werden veiligheidspoortjes geplaatst om de toegang te beperken tot de automobilisten. Zo verhindert de NMBS dat dagelijks ongeveer 5.000 mensen gemakkelijk de perrons en het stadscentrum bereiken. Precies vandaag heeft er nog een protestactie plaatsgevonden aan de ingang van de parking. Het gemeentebestuur heeft verschillende

552 gares et adapte l'offre en fonction de la demande constatée.

La fréquentation des trains a augmenté de 70 % en 15 ans. Chaque jour ouvrable, 79 trains desservent Mouscron, essentiellement sur des lignes IC régulières et en heures de pointe, par une offre IC complémentaire.

D'après la SNCB, l'offre à Mouscron répond à la demande.

**10.03 Paul-Olivier Delannois (PS):** La SNCB peut se tromper. On fait toute une série de statistiques pour savoir si l'offre est suffisante. Or, c'est parce que l'offre et le service à la clientèle ne sont pas assez bons que les chiffres ne sont pas bons.

En plus, la situation excentrée de Mouscron n'est pas vraiment pris en considération.

*L'incident est clos.*

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

- **M. Georges Gilkinet** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la fermeture par la SNCB de l'accès piétons au tunnel de la gare de Namur via le parking" (n° 13267)

- **M. Georges Gilkinet** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la fermeture aux piétons par la SNCB de l'accès au tunnel de la gare de Namur via le parking" (n° 13343)

- **Mme Gwenaëlle Grovonius** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la traversée souterraine de la gare de Namur" (n° 13600)

**11.01 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen):** Depuis peu, les piétons ne peuvent plus rejoindre le tunnel sous voies de la gare de Namur via le parking souterrain situé au boulevard du Nord. Des portiques sécurisés ont été installés afin de limiter l'accès aux seules automobilistes. La SNCB prive ainsi chaque jour environ 5 000 personnes d'un accès facile aux voies et au centre-ville. Une manifestation de protestation se déroulait encore aujourd'hui à l'entrée du parking. Les autorités communales ont fait plusieurs contre-propositions.



tegenvoorstellen gedaan.

Waarom heeft de NMBS-Holding die beslissing genomen? Bevordert die beslissing de multimodaliteit en het gebruiksgemak voor de zwakke weggebruikers en de omwonenden? Hebben er ongevallen plaatsgevonden? Werd er overleg gepleegd met de vertegenwoordigers van de stad, de wijk en de pendelaars? Zal de NMBS ervoor zorgen dat de treinreizigers en de omwonenden het station te voet via een andere route kunnen bereiken? Hoeveel hebben die aanpassingen gekost? Wie heeft ze gefinancierd?

**11.02 Gwenaëlle Grovonius (PS):** De veelgebruikte voetgangerstoegang, die de twee kanten van het station van Namen via de ondergrondse parking met elkaar verbindt, is gesloten. Reizigers moeten nu eerst de trappen op naar het perron en vervolgens terug naar beneden, wat omslachtig en tijdrovend is. De roltrappen en liften aan de achterzijde van het station zijn vaak buiten dienst.

De stad Namen heeft alternatieven voorgesteld. Welke opties werden er besproken en waarom heeft de NMBS deze afgewezen? Kan u bemiddelen in dit dossier?

**11.03 François Bellot, ministre (Frans):** De NMBS wil de toegang tot haar parking en het traject van de zachte transportmiddelen tussen de wijken aan weerszijden van het station in alle veiligheid laten verlopen. Er is een openbare doorgang ter hoogte van het Travel Center en de NMBS heeft het voetpad naar "Pont de Louvain" verbreed.

Voetgangers en fietsers maakten regelmatig gebruik van de in- en uitgangswegen van de ondergrondse parking van het station, die niet voor hen bestemd zijn en creëerden op deze manier een gevaarlijke situatie. De politie had de NMBS laten weten dat ze aansprakelijk zou zijn bij ongevallen. De verbodsborden voor voetgangers en fietsers werden niet gerespecteerd.

De NMBS heeft daarop het gevaarlijke gebruik van de hellingbanen van de parking fysiek onmogelijk gemaakt. Er bevindt zich een oversteekplaats voor voetgangers langs de kant van de Boulevard du Nord.

Er is hier geen sprake van het schrappen van een toegang tot het station, maar van de handhaving van het verbod om de hellingbaan van de parking als doorgang te gebruiken. Verscheidene

Qu'est-ce qui a poussé la SNCB-Holding à prendre une telle décision? S'agit-il d'une décision favorisant la convivialité à l'égard des usagers faibles et riverains de la gare ainsi que la multimodalité? Des accidents ont-ils été constatés? Quelle concertation a-t-elle eu lieu avec les représentants de la ville, du quartier et des navetteurs? La SNCB envisage-t-elle une alternative pédestre pour les voyageurs et riverains? Combien ont coûté ces aménagements? Par qui seront-ils pris en charge?

**11.02 Gwenaëlle Grovonius (PS):** L'accès piéton, très utilisé, qui reliait les deux côtés de la gare de Namur par le parking souterrain est aujourd'hui fermé. Il faut maintenant monter sur la dalle et redescendre ensuite, ce qui est plus long et plus difficile. Les escalators et ascenseurs à l'arrière de la gare sont fréquemment hors service.

Des alternatives ont été proposées par la Ville de Namur. Pouvez-vous m'indiquer quelles sont les options discutées et les raisons de leur rejet par la SNCB? Pouvez-vous jouer les médiateurs dans ce dossier?

**11.03 François Bellot, ministre (en français):** La SNCB souhaite assurer en toute sécurité l'accès à son parking et le passage des modes doux entre les quartiers situés de part et d'autre de la gare. Outre le passage public existant au niveau de son *Travel center*, la SNCB a élargi le trottoir vers le pont de Louvain.

Les piétons et les cyclistes empruntaient régulièrement les rampes d'entrée et de sortie du parking souterrain de la gare, qui ne sont nullement une voirie piétonne ou cycliste, et le risque d'accident était important. La police avait signifié à la SNCB que sa responsabilité serait engagée en cas d'accident. La signalisation interdisant le passage aux piétons et cyclistes n'était pas respectée.

La SNCB a alors installé un dispositif physique pour empêcher cette traversée dangereuse. Il existe un passage piétons côté Boulevard du Nord.

Il n'est pas question de supprimer un accès à la gare mais de faire respecter une interdiction d'utiliser une rampe de parking en guise de passage. Plusieurs piétons ont déjà été touchés par

voetgangers werden al aangereden. Er werden heel wat klachten ingediend wegens glasbreuk, beschadigingen en diefstal. De parking loopt op die manier schade op.

Ik heb vernomen dat de beslissing om die toegang te sluiten al sinds lang werd aangekondigd aan de lokale autoriteiten en dat men die informatie ook liet aanplakken. De NMBS heeft de vaste bedoeling paal en perk te stellen aan het gevaarlijke en onwettelijke gebruik van de ondergrondse parking als doorgang en zal niet op die beslissing terugkomen.

De ingrepen om de nieuwe Saint-Lucparking af te stemmen op de zachte weggebruikers en in te passen in zijn stedelijke omgeving werden gefinancierd met de FOD-toelage. De toegangscontroles en de poortjes, waarvan de prijs op 130.000 euro wordt geraamd, kwamen voor rekening van de NMBS-dochter B-Parking.

**11.04 Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen): Ik betreur dat u zich beperkt tot het voorlezen van het antwoord van de NMBS, zonder een oplossing te zoeken voor de veiligheid van de gebruikers van de NMBS-parking en voor de mobiliteit van de zwakkere reizigers. De gekozen oplossingen volstaan niet.

Men moet opnieuw met de partners om de tafel gaan zitten.

De sluiting van de parking en de veiligheidsagenten aan de toegangen geven een beroerd beeld van de NMBS aan de vele inwoners van Namen die deze onderdoorgang gebruiken voor milieuvriendelijk vervoer.

**11.05 Gwenaëlle Grovonius** (PS): Net als mijn collega wil ik u ertoe aansporen de partners opnieuw om de tafel te brengen. Er bestaan alternatieve oplossingen, maar de NMBS moet ervoor openstaan.

**11.06 Minister François Bellot** (*Frans*): Ik zal dat doen, maar alleen op voorwaarde dat de lokale overheid garandeert dat er geen vandalisme meer gepleegd wordt en er geen incidenten meer plaatsvinden.

De lokale overheid is verantwoordelijk voor de veiligheid van een openbare plaats, niet de NMBS. Het zou abnormaal zijn dat de NMBS aansprakelijk zou worden gesteld voor een ongeval, terwijl de lokale overheid op de hoogte was van bepaalde incidenten.

des véhicules. De nombreuses plaintes pour bris de vitres, dégradations et vols ont été déposées; le parking subit des déprédations.

Il me revient que la décision de fermer cet accès a été annoncée depuis longtemps aux autorités locales et que des informations ont été affichées. La SNCB a toujours confirmé sa volonté de mettre fin à ce transit dangereux et illégal et ne reviendra pas sur cette décision.

Les aménagements en mode doux qui intègrent le nouveau parking Saint-Luc dans son environnement urbain ont été pris en charge sur la dotation SPF. Les contrôles d'accès et portiques, dont le coût est estimé à 130 000 euros, ont été pris en charge par la filiale B-Parking de la SNCB.

**11.04 Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen): Je regrette que vous contentiez de relayer la réponse de la SNCB, sans chercher une solution pour la sécurité des usagers du parking de la SNCB et la mobilité des usagers faibles. Les solutions mises en œuvre ne sont pas suffisantes.

Il faudrait remettre les interlocuteurs autour de la table.

La fermeture de ce parking et le placement d'agents de sécurité aux entrées donnent une image déplorable de la SNCB pour les nombreux Namurois qui utilisaient ce passage à des fins de mobilité douce.

**11.05 Gwenaëlle Grovonius** (PS): Comme mon collègue, j'aimerais vous encourager à réinviter les acteurs autour de la table. Des solutions alternatives existent, à condition que la SNCB accepte de ne pas camper sur ses positions.

**11.06 François Bellot**, ministre (*en français*): Je le ferai, à condition que l'autorité locale garantisse qu'il n'y aura plus d'actes de vandalisme ni d'incidents.

C'est l'autorité locale qui est chargée de la sécurité sur un lieu public, pas la SNCB. Si la responsabilité de celle-ci devait être engagée à la suite d'un accident, ce serait anormal dès l'instant où l'autorité locale a été prévenue de l'existence d'incidents.

Ik ben bereid dit opnieuw te bespreken. De betrokken autoriteiten werden verscheidene keren geïnformeerd over de incidenten, maar hebben geen adequate oplossing gevonden. Naar aanleiding van een iets ernstiger feit werd er een formele beslissing genomen.

**11.07 Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen): Er zou dus op uw initiatief een nieuwe vergadering kunnen worden belegd tussen de NMBS en het stadsbestuur. Het stadsbestuur heeft voorstellen gedaan voor dat terrein, dat inderdaad privé-eigendom is, maar door de inwoners beschouwd wordt als een openbare ruimte. Tot nu toe is de NMBS echter niet op die voorstellen ingegaan.

Het zou een goede zaak zijn dat u uw invloed als minister zou aanwenden opdat de dialoog weer vlot zou worden getrokken en de voorstellen van het stadsbestuur van Namen onder de loep zouden worden genomen.

**11.08 Gwenaëlle Grovonius** (PS): Ik noteer uw open houding. We zullen erop toezien dat die de komende weken zal worden omgezet in daden.

*Het incident is gesloten.*

**12 Vraag van de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de werkhypothese van Infrabel betreffende de sluiting van lijnen" (nr. 13371)**

**12.01 Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): In een brief die in de pers is verschenen, verwonderde de heer Cornu zich erover dat Infrabel overweegt sommige lijnen te sluiten, enkelsporig te maken of van het elektriciteitsnet af te koppelen. Die werkhypothese houden verband met het door de regering opgelegde besparingsplan. Infrabel gaat echter zeer ver in zijn zoektocht naar bezuinigingen en vaak gaat het spoorbedrijf daarmee zelfs in tegen uw richtlijnen, terwijl die besparingen net door de regering worden opgelegd.

Bovendien is de hervorming van de onderdelen van de NMBS een fiasco. De beide spoorbedrijven beconcurreren elkaar en de betrekkingen tussen de beide CEO's zijn stroef.

Tot slot laten de magere investeringen die sinds 2009 in het capaciteitsbehoud werden gedaan, zich stilaan voelen. Binnenkort wordt het onmogelijk om de kosten van het onderhoud van de sporen op sommige lijnen te dragen. Die lijnen werden

Je suis prêt à en rediscuter. Les autorités concernées ont été prévenues à plusieurs reprises des incidents sans trouver de solution adéquate. C'est à la suite d'un acte un peu plus grave que la décision a été prise formellement.

**11.07 Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen): À votre initiative, une nouvelle réunion pourrait donc avoir lieu entre la SNCB et les autorités de la Ville. Des propositions ont été formulées par celles-ci pour cet espace, privé certes mais considéré par les citoyens comme public. Or, à ce stade, la SNCB ne les a pas suivies.

Si vous pouviez user de votre poids de ministre pour que le dialogue reprenne et que les propositions de la Ville de Namur soient envisagées sérieusement, je pense que ce serait positif.

**11.08 Gwenaëlle Grovonius** (PS): Je souligne votre ouverture. Nous serons attentifs à ce qu'elle se traduise par des actes dans les prochaines semaines.

*L'incident est clos.*

**12 Question de M. Marcel Cheron au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les hypothèses de travail d'Infrabel visant la fermeture de lignes" (n° 13371)**

**12.01 Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): Dans un courrier paru dans la presse, M. Cornu s'étonnait de voir Infrabel travailler sur des hypothèses intégrant la fermeture, la mise à voie unique ou la désélectrification de certaines lignes. Ces hypothèses sont liées au plan d'économie imposé par le gouvernement. Infrabel va très loin dans la recherche d'économie, souvent en opposition avec vos lignes directrices. Or, ce sont les économies imposées par le gouvernement.

Par ailleurs, la réforme des structures de la SNCB est un échec. Les deux sociétés se concurrencent l'une l'autre et les relations entre les deux CEO ne sont pas bonnes.

Enfin, le sous-investissement depuis 2009 dans le maintien de capacité commence à se faire sentir. Il sera bientôt impossible d'assumer le coût d'entretien des voies sur certaines lignes, déjà classées discrètement en catégorie C, justifiant une

trouwens al discreet bij de categorie C ondergebracht, waardoor een verminderd onderhoud gerechtvaardigd is.

diminution de leur entretien.

Op welke lijnen hebben die werkhypothese van Infrabel betrekking? Houden ze verband met het vervoersplan 2017 dat in voorbereiding is? Droegen de regering of de onlangs opgerichte Investeringscel voor het spoor kennis van die werkhypothese van Infrabel?

Quelles sont les lignes concernées par les hypothèses d'Infrabel? Ces hypothèses ont-elles un lien avec le plan de transport 2017 en préparation? Les pistes de travail d'Infrabel étaient-elles connues du gouvernement ou de la cellule d'investissement ferroviaire récemment créée?

Welke acties zal u ondernemen om sneller en meer te investeren in het behoud van de capaciteit? Zou het niet verstandig zijn beide ondernemingen te reorganiseren om de geest van samenwerking te garanderen?

Que ferez-vous pour combler le retard et le sous-investissement dans le maintien de capacité? N'est-il pas temps de réorganiser ces deux entreprises pour assurer un esprit de coopération?

**12.02** Minister **François Bellot** (*Frans*): Er worden aanzienlijke inspanningen verwacht van Infrabel en de NMBS om de productiviteit te verhogen, zonder in te boeten op de kwaliteit van de dienstverlening. U begrijpt dat het belangrijk is om weloverwogen keuzes te maken.

**12.02** **François Bellot**, ministre (*en français*): Des efforts significatifs d'augmentation de la productivité sont demandés à Infrabel et à la SNCB. Cela devant s'accompagner du maintien d'une prestation de service au client, le choix des mesures est crucial.

Deze inspanningen moeten gedragen worden door een gedeelde visie van beide ondernemingen en de regering, ten dienste van de reizigers. Er worden besprekingen gevoerd om gelijkgerichte strategieën uit te werken. In deze context is de onthulling van brieven die tot het debat horen, contraproductief en ik veroordeel deze dan ook.

Une vision commune aux deux entreprises et au gouvernement, au service des usagers, doit porter ces efforts. Des discussions ont lieu pour dégager des stratégies convergentes. Dans ce contexte, la divulgation de courriers faisant partie du débat est contre-productive et je la condamne.

Ik wil ervoor zorgen dat de capaciteit van de infrastructuur op alle lijnen volstaat, zowel op de grote als op de kleine lijnen.

Mon intention est le maintien d'une capacité suffisante de l'infrastructure pour permettre de maintenir la qualité tant des lignes principales que rurales.

Ik wens dat het volgende beheerscontract van Infrabel en de NMBS een afdoend aanbod garandeert en mijn aandacht gaat voortdurend uit naar een afdoende capaciteit van de spoorinfrastructuur.

Je souhaite inscrire dans le prochain contrat de gestion d'Infrabel et de la SNCB la garantie d'une offre significative et je reste attentif au maintien d'une capacité suffisante de l'infrastructure ferroviaire.

Ik wil dat Infrabel en de NMBS een gezamenlijk plan van aanpak uitwerken wat de doelstellingen en de belangen van de reizigers betreft.

Je souhaite une approche partagée entre Infrabel et la SNCB en termes d'objectifs et de prise en compte des usagers.

Er zullen dus vergelijkbare doelstellingen opgenomen worden in de twee beheerscontracten. De infrastructuurvergoeding mag geen rem meer vormen voor de uitbreiding van het aanbod, qua treinkilometers of beleid inzake de stopplaatsen. Ik verwacht van Infrabel voorstellen in die zin in, die stroken met de Europese richtlijn 2012/34.

Des objectifs similaires se retrouveront donc dans les deux contrats de gestion. La redevance d'infrastructure ne doit plus être un frein au développement de l'offre supplémentaire, en termes de trains-kilomètres ou de politique d'arrêts. J'attends d'Infrabel des propositions en ce sens dans le respect de la directive européenne 2012/34.

**12.03** **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): Ik ben blij te horen dat u het lekken van briefwisseling in de pers krachtig veroordeelt. De NMBS en Infrabel hebben

**12.03** **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): Je me réjouis de votre condamnation ferme de la divulgation de courriers dans la presse. La SNCB et

de good practices uit de politieke wereld blijkbaar overgenomen, wat de grenzen van de structuurhervormingen toont.

Ik ben ook blij dat u de teneur van de brief geenszins steunt.

Ten derde zijn de infrastructuurvergoedingen kennelijk het grootste struikelblok. Ik ben blij dat u vindt dat de infrastructuurvergoedingen geen rem mogen vormen voor het aanbod, het beleid inzake de stopplaatsen, de treinkilometers, enz. De vergoeding is evenwel ook een onderdeel van de financiering van beide structuren. Het is een systeem van communicerende vaten.

Tot slot noteer ik dat u oog hebt voor het capaciteitsbehoud. De inzet is hoog. De heer Cornu stelt terecht dat Infrabel de afgelopen jaren 8 miljard euro heeft ontvangen, maar dat dat niet ten goede is gekomen aan de reiziger.

De sleutel voor de toekomstige beheerscontracten ligt in het vermogen om te kiezen voor investeringen die ervoor zorgen dat treinreizigers beter én in groteren getale van het spoornet gebruik kunnen maken. Dat is de corebusiness van deze ondernemingen. Dat waren we vergeten!

*Het incident is gesloten.*

### **13** Samengevoegde vragen van

- mevrouw Véronique Caprasse aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de oprichting van het GEN-oriëntatiecomité" (nr. 13379)

- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stand van zaken van het GEN-oriëntatiecomité" (nr. 13686)

**13.01** Véronique Caprasse (DéFI): In het institutionele akkoord van 11 oktober 2011 is de oprichting van een structuur gepland waarin de drie Gewesten en de federale overheid vertegenwoordigd zijn om de uitbating van het GEN te beheren.

Het GEN-oriëntatiecomité werd opgericht bij de wet van 19 april 2014. Dat oriëntatiecomité moet een voorstel voor een vijfjarenplan opstellen met een evaluatie van de actuele stand van de exploitatie van het GEN, de strategische en operationele doelstellingen met een actieplan, een gedetailleerde planning van de te ondernemen acties en een gedetailleerde uiteenzetting van de financiële

Infrabel ont hérité des "bonnes pratiques" du monde politique et cela montre les limites des réformes de structure.

Ensuite, je me réjouis que vous ne soutenez en rien le contenu de la missive.

Troisièmement, il apparaît que les redevances d'infrastructure sont le principal point d'achoppement. Je me réjouis de ce que vous estimez que les redevances d'infrastructure ne peuvent être un frein pour l'offre, la question des arrêts, des trains-kilomètres etc. Mais la redevance participe aussi à la méthodologie de financement des deux structures. C'est un monde fermé.

Enfin, je note votre intérêt pour le maintien de capacité. L'enjeu est important. M. Cornu dit à raison que 8 milliards ont été donnés à Infrabel ces dernières années sans bénéfice pour le voyageur.

La clé des futurs contrats de gestion se trouve dans la capacité à choisir les investissements améliorant et accroissant la capacité d'accueillir des usagers du rail. C'est le *core business* de ces entreprises. On l'avait oublié!

*L'incident est clos.*

### **13** Questions jointes de

- Mme Véronique Caprasse au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'installation du comité d'orientation RER" (n° 13379)

- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'état d'avancement du comité d'orientation RER" (n° 13686)

**13.01** Véronique Caprasse (DéFI): L'accord institutionnel du 11 octobre 2011 prévoit de créer une structure dans laquelle les trois Régions et le fédéral soient représentés pour gérer l'exploitation du RER.

Le comité d'orientation RER a été constitué par une loi du 19 avril 2014 qui précise qu'il doit établir une proposition de plan quinquennal comprenant une évaluation de la situation actuelle en matière d'exploitation du RER, des objectifs stratégiques et opérationnels avec un plan d'action, la planification détaillée des actions à entreprendre et une explication détaillée des moyens et des délais.

middelen en termijnen.

In het jaarverslag dat de NMBS op 29 mei 2015 aan de algemene vergadering heeft voorgesteld, staat dat het oriëntatiecomité nog niet werd geïnstalleerd, in afwachting van de aanduiding van de vertegenwoordigers van de Gewesten. De vertegenwoordigers van het Brussels Gewest werden intussen aangesteld en hun namen werden aan uw kabinet bezorgd, maar het oriëntatiecomité werd nog niet opgericht en is dus nog steeds niet operationeel.

Wat zijn de redenen voor die vertraging? Binnen welke redelijke termijn zal dat comité operationeel worden en welke opdrachten zullen er prioritair aan worden toegewezen?

**13.02 David Geerts** (sp.a): Waarom is de wet met betrekking tot dit oriëntatiecomité nog altijd niet in werking getreden? Toen die wet een aantal jaren geleden werd goedgekeurd ging het zagezegd om een dringend dossier. Wat is de timing voor de inwerkingtreding?

**13.03 Minister François Bellot** (*Frans*): De voordracht van kandidaten van de Gewesten moet conform de taal- en genderpariteit gebeuren. De benoemingsprocedure is aan de gang, maar er kan nog geen datum worden vooropgesteld.

De Gewesten worden al sinds het aantreden van de huidige regering vertegenwoordigd in de investeringscel. Om de zes weken vergaderen we in het EMM (Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit), dat de transparantie van de rijpe NMBS-projecten en van de te nemen beslissingen verzekert.

(*Nederlands*) Sedert het aantreden van deze regering is er wel degelijk aanzienlijke vooruitgang geboekt op het gebied van de commerciële positionering van het voorstedelijke spooraanbod, het zogenaamde S-aanbod in en rond Brussel.

**13.04 Véronique Caprasse** (DéFI): Uw antwoord heeft niet veel om het lijf. Wat wordt er in dit dossier gedaan? We wachten af.

**13.05 David Geerts** (sp.a): Het gevolg is dat deze wetgeving dode letter zal blijven.

De **voorzitter**: Dat zal de toekomst uitwijzen.

*Het incident is gesloten.*

De **voorzitter**: Vragen nrs 13401 van de

Le rapport de gestion de la SNCB présenté à l'assemblée générale du 29 mai 2015 stipule que ce comité d'orientation n'avait pas pu être installé car les représentants des Régions n'ont pas été désignés. Apparemment, les représentants de la Région bruxelloise ont été désignés et leurs noms transmis à votre cabinet mais l'installation n'est pas encore effective. Ce comité d'appui n'est donc toujours pas opérationnel.

Quelles raisons justifient-elles pareil retard? Dans quel délai raisonnable sera-t-il en état de fonctionner et quelles missions lui seront-elles allouées en priorité?

**13.02 David Geerts** (sp.a): Pourquoi la loi relative à ce comité d'orientation n'est-elle toujours pas entrée en vigueur? Lors de l'adoption de cette loi il y a quelques années, le dossier était considéré comme urgent. Quel est le calendrier prévu pour son entrée en vigueur?

**13.03 François Bellot**, ministre (*en français*): La proposition de candidats des Régions doit respecter les parités linguistiques et de genre. La désignation est en cours. Aucune date ne peut être avancée.

Les Régions sont déjà représentées dans la cellule d'investissement depuis l'entrée en fonction du présent gouvernement. Nous nous voyons tous les mois et demi au sein du CEMM (Comité exécutif des ministres de la Mobilité), qui assure la transparence des projets SNCB qui sont mûrs ou des décisions à prendre.

Depuis l'entrée en fonction du gouvernement actuel, des progrès substantiels ont bel et bien été enregistrés sur le plan du positionnement commercial de l'offre ferroviaire suburbaine, à savoir les lignes S à Bruxelles et dans la périphérie bruxelloise.

**13.04 Véronique Caprasse** (DéFI): La réponse n'est pas très conséquente. Quel va être le suivi? Nous allons attendre.

**13.05 David Geerts** (sp.a): En conséquence, cette législation restera lettre morte.

Le **président**: L'avenir nous le dira.

*L'incident est clos.*

Le **président**: Les questions n<sup>os</sup> 13401 de

heer Piedboeuf en 13404 van mevrouw Cassart-Mailleux worden omgezet in schriftelijke vragen.

M. Piedboeuf et 13404 de Mme Cassart-Mailleux sont transformées en questions écrites.

**14** **Samengevoegde vragen van**

- de heer **David Geerts** aan de minister van **Mobiliteit**, belast met **Belgocontrol** en de **Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen**, over "de inkomensderving voor de **NMBS-personeelsleden** die te laat op het werk aankomen als gevolg van een treinvertraging" (nr. 13421)

- mevrouw **Gwenaëlle Grovonius** aan de minister van **Mobiliteit**, belast met **Belgocontrol** en de **Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen**, over "het loonverlies voor het **NMBS-personeel** dat door een treinvertraging te laat aankomt op het werk" (nr. 13687)

**14** **Questions jointes de**

- **M. David Geerts** au ministre de la **Mobilité**, chargé de **Belgocontrol** et de la **Société Nationale des Chemins de fer Belges**, sur "la perte de salaire du personnel de la **SNCB** arrivant en retard au travail à la suite d'un retard de train" (n° 13421)

- **Mme Gwenaëlle Grovonius** au ministre de la **Mobilité**, chargé de **Belgocontrol** et de la **Société Nationale des Chemins de fer Belges**, sur "la perte de salaire du personnel de la **SNCB** arrivant en retard au travail à la suite du retard de train" (n° 13687)

**14.01** **David Geerts** (sp.a): **NMBS-personeel** dat te laat komt op het werk ten gevolge van een treinvertraging, zou dat niet langer mogen aanrekenen als werktijd. De tijd zou namelijk worden afgetrokken van de vakantiedagen of van de premies.

**14.01** **David Geerts** (sp.a): Il semble que le personnel de la **SNCB** qui arrive tardivement au travail en raison d'un retard de train ne pourra plus considérer ce retard comme du temps de travail, ce laps de temps étant retiré des jours de vacances ou des primes.

Klopt dat? Geldt die maatregel voor al het spoorwegpersoneel? Over hoeveel verloren arbeidstijd gaat het dan? Vanaf hoeveel vertraging worden er premies ingetrokken? Wat heeft het overleg met de vakbonden op 6 september opgeleverd? Waarom wordt er niet gekozen voor flexibele arbeidstijden?

Confirmez-vous cette information? Cette mesure est-elle applicable à l'ensemble du personnel des chemins de fer? Quel est le temps de travail ainsi perdu? À partir de quel retard des primes sont-elles supprimées? Quel a été le résultat de la concertation du 6 septembre avec les syndicats? Pourquoi n'opte-t-on pas pour la flexibilité du temps de travail?

**14.02** **Gwenaëlle Grovonius** (PS): In de werkplaatsen van Mechelen en Salzennes werd een nieuw systeem ingevoerd dat bijhoudt hoe vaak de werknemers te laat op het werk komen. Personeel dat te laat aankomt door een treinvertraging, wordt gestraft hoewel deze vertraging te wijten is aan de diensten van de **NMBS** zelf.

**14.02** **Gwenaëlle Grovonius** (PS): Dans les ateliers de Malines et de Salzennes, un nouveau système comptabilise les retards des travailleurs. Les personnes qui arrivent en train sont pénalisées lorsqu'elles arrivent en retard, alors que ce retard est à imputer aux services de la **SNCB** elle-même.

Zal dit systeem worden uitgebreid tot het voltallige personeel van de werkplaatsen en het administratief personeel? Welke redenen roepen deze twee werkplaatsen in om deze wijziging te motiveren? Werd er vooraf overlegd met de vertegenwoordigers van de werknemers?

Ce système sera-t-il étendu à l'ensemble du personnel des ateliers et du personnel administratif? Quelles sont les justifications invoquées par ces deux ateliers pour motiver ce changement? Y a-t-il eu une concertation préalable avec les représentants des travailleurs?

Is het wel verstandig om de vertragingen niet op dezelfde manier te registreren voor alle **NMBS-personeelsleden**?

N'est-il pas dommageable pour les cheminots d'avoir une différenciation en matière de comptabilisation des retards?

**14.03** Minister **François Bellot** (*Nederlands*): De tijdsbonificatie voor treinvertraging voor personeelsleden met variabele werktijden wordt inderdaad vanaf 1 maart 2016 afgeschaft.

**14.03** **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): La bonification de temps pour les retards de trains a en effet été supprimée à partir du 1<sup>er</sup> mars 2016 pour les membres du personnel concernés par des horaires variables.

(Frans) Vóór die maatregel werden treinvertragingen voor het NMBS-personeel gelijkgesteld met arbeidstijd, in tegenstelling tot vertragingen opgelopen door wie zich met andere vervoermiddelen naar het werk begaf. Dat verschil in behandeling was net zo vreemd.

(Nederlands) De maatregel geldt voor alle personeelsleden van de spoorwegen die werken met variabele werktijden. Voor de rest van het personeel gold deze maatregel al.

In 2015 gaat het om gemiddeld 2 uur en 31 minuten verlies aan arbeidstijd per personeelslid. Vertragingen hebben geen impact op premies.

Dit punt werd niet behandeld op de vergadering van 6 september.

**14.04 David Geerts** (sp.a): Klopt het dat de verloren tijd gecompenseerd kan worden door 's avonds wat langer te werken? Is er dan geen inkorting van de vakantiedagen en premies?

**14.05 Minister François Bellot** (Nederlands): Ja, het gaat alleen om het inhalen van verloren werktijd.

**14.06 David Geerts** (sp.a): De vergadering van 6 september zou woelig verlopen zijn. Er zou gesproken zijn over een inkorting op premies en vakantiedagen. De meeste werknemers hebben helemaal geen probleem met compenseren van de werktijd. De boodschap moet dus beter gecommuniceerd worden.

**14.07 Minister François Bellot** (Frans): Wat ons betreft, werd dat niet behandeld op de vergadering van 6 september. Die regel is van toepassing op alle personeelsleden van de NMBS, punt.

**14.08 David Geerts** (sp.a): Op de vergadering van 6 september werd op een bepaald moment geconcludeerd dat de verloren uren zouden worden afgetrokken van de vakantiedagen. De minister moet er voor zorgen dat deze boodschap onmiddellijk wordt weggehaald van HR Rail.

**14.09 Minister François Bellot** (Frans): U zult daarover een nieuwe vraag moeten stellen.

**14.10 Gwenaëlle Grovonius** (PS): Ik kijk uit naar de extra informatie die door mijn collega werd gevraagd.

In dit geval gaat het om personeelsleden die het

(En français) Auparavant, les retards de trains vécus par le personnel de la SNCB étaient assimilés à du temps de travail, contrairement aux retards du personnel arrivant par un autre moyen de transport. Une telle différence de traitement était également surprenante.

(En néerlandais) Cette mesure s'applique à l'ensemble des membres du personnel des chemins de fer concernés par des horaires variables. Elle était déjà en vigueur pour le reste du personnel.

En 2015, il s'agissait en moyenne de 2 heures et 31 minutes de perte de temps de travail par membre du personnel. Les retards n'ont aucune incidence sur les primes.

Ce point n'a pas été abordé lors de la réunion du 6 septembre.

**14.04 David Geerts** (sp.a): Confirmez-vous que le temps ainsi perdu peut être compensé en travaillant un peu plus longtemps le soir? Les primes et les jours de vacances ne sont donc pas réduits?

**14.05 François Bellot**, ministre (en néerlandais): Tout à fait, il ne s'agit que de rattraper le temps de travail perdu.

**14.06 David Geerts** (sp.a): La réunion du 6 septembre a semble-t-il été houleuse. Il y aurait été question d'une réduction des primes et des jours de vacances. La plupart des travailleurs sont disposés à compenser le temps de travail perdu. Il conviendrait dès lors d'améliorer la communication.

**14.07 François Bellot**, ministre (en français): Pour nous, cela n'a pas été traité à la réunion du 6 septembre. C'est appliqué à l'ensemble du personnel de la SNCB, point.

**14.08 David Geerts** (sp.a): Lors de la réunion du 6 septembre, il a été conclu, à un moment donné, que les heures perdues seraient retranchées des jours de vacances. Le ministre doit veiller à ce que cette information soit immédiatement démentie par HR Rail.

**14.09 François Bellot**, ministre (en français): Il faut poser une question.

**14.10 Gwenaëlle Grovonius** (PS): Il sera intéressant d'avoir les compléments d'informations demandés par mon collègue.

Quand le personnel utilise le moyen de transport de



vervoermiddel van hun werkgever gebruiken om zich naar het werk te begeven. Hun situatie is dus niet vergelijkbaar met die van om het even welke andere werknemer. Door te werken op andere variabelen dan die waardoor uitsluitend het personeel wordt geraakt, zou het bedrijf gemotiveerd kunnen worden zijn productiviteit te verhogen.

U zegt dat de beslissing die bij de NMBS werd genomen niet verschilt van wat elders gebeurt. Er zijn nochtans heel wat werkgevers die zich flexibel opstellen ten aanzien van de laattijdige aankomst van hun personeel als gevolg van vertragingen bij het openbaar vervoer.

*Het incident is gesloten.*

De **voorzitter**: Vraag nr 13446 van mevrouw Lalieux wordt uitgesteld.

**15** Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de verloedering van het station van Hasselt" (nr. 13491)

**15.01** Wouter Raskin (N-VA): Het station in Hasselt is dringend aan een grondige renovatie toe. Het gebouw is sterk verouderd, vuil, onveilig en amper toegankelijk voor senioren en mindervaliden.

Zullen de broodnodige werken snel kunnen starten en worden er daarvoor extra middelen vrijgemaakt?

In het vorige meerjarig investeringsplan werd een bedrag van 42 miljoen euro uitgetrokken voor diverse projecten in en rond het station, waarvan er 400.000 euro in 2013 geïnvesteerd zou zijn. Klopt dat en waar is dat geld dan voor gebruikt?

**15.02** Minister François Bellot (*Nederlands*): De NMBS is zich terdege bewust van dit probleem. In een vorige versie van het masterplan voor Hasselt ging de prioriteit naar de werken die nodig waren om aan te sluiten op het Spartacusproject, met name de uitbouw een aantal provinciale tramlijnen met het station als knooppunt. De verbetering van het onthaal van de reizigers en van de perrons was in een latere fase gepland. De NMBS gaat vanaf 2019 investeren in een betere infrastructuur ten bate van het comfort van de reizigers en dit voor zowat 11,6 miljoen euro.

l'entreprise pour se rendre au travail, ce n'est pas la même chose que pour tout le monde. En agissant sur d'autres variables que celles qui touchent uniquement le personnel, cela motiverait l'entreprise à accroître sa productivité.

Selon vous, ce qui a été décidé à la SNCB suit l'exemple de ce qui se fait partout ailleurs. Je connais de nombreux endroits où on prévoit une flexibilité par rapport aux retards dus aux transports en commun.

*L'incident est clos.*

Le **président**: La question n° 13446 de Mme Lalieux est reportée.

**15** Question de M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la dégradation de la gare de Hasselt" (n° 13491)

**15.01** Wouter Raskin (N-VA): La gare d'Hasselt nécessite une rénovation en profondeur. L'édifice est très vétuste, sale, non sécurisé et difficilement accessible aux seniors et aux moins valides.

Est-il prévu d'entreprendre rapidement les travaux indispensables et de dégager des moyens supplémentaires à cette fin?

Dans le précédent plan pluriannuel d'investissements, un budget de 42 millions d'euros avait été dégagé pour financer une série de projets dans la gare et autour de celle-ci, dont 400 000 euros auraient été investis en 2013. Confirmez-vous cette information? À quoi cet argent a-t-il servi?

**15.02** François Bellot, ministre (*en néerlandais*): La SNCB est parfaitement consciente de ce problème. Dans une précédente version du masterplan pour Hasselt, priorité avait été donnée aux travaux nécessaires à la mise en œuvre du projet Spartacus, à savoir le développement d'un certain nombre de lignes de tram provinciales dont la gare devait assurer la jonction. L'amélioration de l'accueil des voyageurs et des quais a été planifiée dans une phase ultérieure. À partir de 2019, la SNCB investira quelque 11,6 millions d'euros dans l'amélioration de l'infrastructure au profit du confort des usagers.

De bedragen die de heer Raskin vermeldt, kloppen niet langer voor de renovatie van het station van Hasselt.

*Het incident is gesloten.*

De **voorzitter**: Vraag nr. 13491 van de heer Raskin en de samengevoegde vragen nrs 13509 en 13723 van de heren Foret en Geerts worden omgezet in schriftelijke vragen.

**16** Vraag van de heer **Éric Massin** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de bouw van een voetgangerstunnel in het station Lobbes" (nr. 13519)

**16.01** **Éric Massin** (PS): Op 28 oktober 2015 heb ik een vraag gesteld over een probleem betreffende het station Lobbes, dat blijkbaar nog altijd niet is opgelost.

Vroeger was er in dat station een ondergrondse doorgang naar de drie perrons, waarover de stationschef toezicht hield. Vandaag is die onderdoorgang bij gebrek aan middelen gesloten. Aangezien alle treinen nu op hetzelfde spoor moeten stoppen, lopen ze vertraging op.

Mevrouw Galant verzekerde mij dat er een onderdoorgang zou worden aangelegd, zodat de gelijkvloerse spoorovergang volledig kan verdwijnen en het personeel er op wekdagen geen toezicht meer over hoeft te houden.

Beschikt u over nadere informatie? Wanneer zou de aanleg van die onderdoorgang precies kunnen worden aangevat?

**16.02** Minister **François Bellot** (*Frans*): Het gelijkvloers van het stationsgebouw van Lobbes wordt tot in 2019 gebruikt door Infrabel. De bovenverdieping van het gebouw is gebruiksongeschikt en mag niet betreden worden. Volgens de NMBS kan de gemeente geen beslissing nemen over de bestemming van het gebouw, maar zouden er in 2018 besprekingen worden gevoerd.

Het project van de onderdoorgang met parkeergelegenheid hangt samen met de inrichting van de rue de l'Abbaye en de aanleg van de brug op de gewestweg door de SPW (Service public de Wallonie) en Infrabel.

Aangezien het MIP in voorbereiding is en de gemeente, de NMBS, de SPW en Infrabel met

Les montants avancés par M. Raskin pour la rénovation de la gare d'Hasselt ne sont plus d'actualité.

*L'incident est clos.*

Le **président**: La question n° 13491 de M. Raskin est transformée en question écrite, ainsi que les questions jointes n°s 13509 de M. Foret et 13723 de M. Geerts.

**16** Question de M. **Éric Massin** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la construction d'un passage souterrain en gare ferroviaire de Lobbes" (n° 13519)

**16.01** **Éric Massin** (PS): Le 28 octobre 2015, j'avais posé une question sur un problème de la gare de Lobbes qui ne semblerait toujours pas réglé.

Auparavant, la gare était dotée d'un passage souterrain assurant l'accès aux trois voies et surveillé par le chef de gare. Aujourd'hui, il a été fermé, faute de moyens. Tous les trains étant contraints de s'arrêter sur la même voie, ils sont victimes de ralentissements.

Madame Galant m'avait assuré qu'un couloir sous-voies serait construit afin de supprimer totalement la traversée à niveau, afin que le personnel ne doive plus assurer sa surveillance en semaine.

Pourriez-vous nous donner des précisions à ce sujet? Quelle est la période précise à laquelle cette construction pourrait avoir lieu?

**16.02** **François Bellot**, ministre (*en français*): Le rez-de-chaussée de la gare de Lobbes est occupé par Infrabel jusqu'en 2019. L'étage du bâtiment est insalubre et interdit d'accès. Selon la SNCB, la commune n'est pas en mesure de déterminer à quoi le bâtiment sera affecté mais les discussions devraient avoir lieu en 2018.

Le projet de couloir sous-voies avec parking est lié à l'aménagement de la rue de l'Abbaye et du pont de la route régionale par le SPW et Infrabel.

Le PPI étant en cours d'élaboration et une concertation entre la commune, la SNCB, le SPW

elkaar moeten overleggen, kan ik u geen tijdpad voor de werken meedelen.

**16.03** **Éric Massin** (PS): Het is nogal gemakkelijk om me naar de SPW en de gemeente door te verwijzen. Het betreft hier de toegang tot de sporen, niet tot de straat. Ik zal het doorgeven aan de treinreizigers en de omwoners.

*Het incident is gesloten.*

De **voorzitter**: Vraag nr. 13543 van de heer Van den Bergh wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

**17** **Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de premievermindering en negatieve evaluatie bij werknemers van Infrabel (rang 3) en werknemers van centrale werkplaatsen bij deelname aan een staking" (nr. 13545)**

**17.01** **David Geerts** (sp.a): In mei en juni 2016 vond er een aantal stakingen plaats bij het spoor. Hoewel deze stakingen conform het protocol verliepen, kreeg een aantal personeelsleden toch een lagere premie na hun stakingsdeelname. Bovendien werd bij sommigen in hun personeelsdossier vermeld dat zij aan een staking hadden deelgenomen.

Kloppen deze berichten? Hoeveel personeelsleden bij de rangen 3 van I-TMS van Infrabel namen deel aan de stakingen? Hoeveel kregen een premievermindering? Hoeveel mensen kregen een vermelding in het dossier? Wat is de impact daarvan op hun verdere carrière? Is dit geen uitholling van het stakingsrecht?

**17.02** **Minister François Bellot** (*Nederlands*): Ik ben niet op de hoogte van deze beweringen.

De hoogte van de productiviteitspremie wordt bepaald door het aantal gepresteerde uren en de individuele beoordelingscoëfficiënt van elke medewerker. Elf Infrabelmedewerkers van rang 3 van de dienst I-TMS hebben op 24 en/of 31 mei gestaakt.

Negen medewerkers zagen hun premiecoëfficiënt dalen, maar er is geen aanwijzing dat dit verband houdt met de staking. Niemand van de elf medewerkers kreeg een opmerking in zijn personeelsdossier.

In mei 2016 was er een vermindering van de

et Infrabel étant nécessaire, il ne m'est pas possible de vous donner un *timing* des travaux.

**16.03** **Éric Massin** (PS): Il est un peu facile de me renvoyer vers le SPW et la commune. Il s'agit ici de l'accès aux voies ferrées, pas à la route. J'en ferai part aux riverains et usagers.

*L'incident est clos.*

Le **président**: La question n° 13543 de M. Van den Bergh est transformée en question écrite.

**17** **Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la réduction de prime et l'évaluation négative des travailleurs d'Infrabel (rang 3) et des travailleurs des ateliers centraux lors de la participation à une grève" (n° 13545)**

**17.01** **David Geerts** (sp.a): Les chemins de fer ont été touchés par plusieurs grèves en mai et juin 2016. Alors que ces grèves se sont déroulées conformément au protocole, plusieurs membres du personnel ont reçu une prime plus faible après leur participation à ce mouvement social. Par ailleurs, la participation à la grève a été mentionnée dans le dossier personnel de certains cheminots.

Confirmez-vous ces informations? Combien de membres du personnel des rangs 3 du service I-TMS d'Infrabel ont participé aux grèves? Combien ont vu leur prime réduite? Combien ont reçu une mention dans leur dossier? Quelle est l'incidence de cette démarche sur la suite de leur carrière? Ne vide-t-on pas ainsi le droit de grève de sa substance?

**17.02** **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): Je n'ai pas connaissance de ces allégations.

Le niveau de la prime de productivité est déterminé par le nombre d'heures de prestations et par le coefficient d'évaluation de chaque collaborateur. Onze collaborateurs de rang 3 du service I-TMS d'Infrabel ont participé à la grève du 24 et/ou 31 mai.

Neuf collaborateurs ont vu le coefficient de leur prime diminuer, mais rien n'indique que cela a un rapport avec la grève. Aucun des onze collaborateurs n'a fait l'objet d'une remarque dans son dossier.

La prime de productivité a diminué pour

productiviteitspremie voor 191 medewerkers en in juni voor 111 medewerkers. Het is niet duidelijk of dit verband houdt met een afwezigheid wegens staking. Er zijn hierover in elk geval geen instructies van hogerhand gegeven.

Het verminderen van productiviteitspremies mag ook niet verward worden met tuchtsancties naar aanleiding van wilde stakingen. Die komen wel in het personeelsdossier terecht.

**17.03 David Geerts** (sp.a): Ik volg dit verder op, want de indruk is toch gewekt dat de stakingsdeelname heeft geleid tot een vermindering van de premie.

*Het incident is gesloten.*

De **voorzitter**: Vragen nrs 13584 van juffrouw Van Camp en 13594 van mevrouw Cassart-Mailleux worden omgezet in schriftelijke vragen.

**18 Samengevoegde vragen van**  
 - de heer **David Geerts** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de ontslagen bij Eurostation" (nr. 13595)  
 - mevrouw **Gwenaëlle Grovonius** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het collectieve ontslag van een deel van het personeel bij Eurostation" (nr. 13719)

**18.01 David Geerts** (sp.a): Bij Eurostation staan 40 van de 172 banen op de tocht.

Heeft deze intentie te maken met het besparingspakket van 3 miljard euro dat de regering-Michel heeft opgelegd? Welke projecten die het bedrijf in het meerjarig investeringsplan 2013-2025 had voorzien, vallen er daardoor weg? Kan dat extra 1 miljard euro – waarover we het daarstraks hebben gehad – voor perspectief zorgen bij Eurostation? Zijn er nog andere jobs die bedreigd zijn door al die besparingen?

**18.02 Gwenaëlle Grovonius** (PS): De raad van bestuur van Eurostation heeft zijn voornemen aangekondigd om over te gaan tot het collectieve ontslag van meer dan 20% van het personeel (een veertigtal werknemers) wegens een continue daling van de omzet door de vermindering van het aantal projecten.

191 collaborateurs en mai 2016 et pour 111 collaborateurs en juin. On ne peut pas déterminer avec certitude si cette diminution est à mettre en rapport avec l'absentéisme pour cause de grève. Aucune instruction en ce sens n'a en tout cas été donnée par la hiérarchie.

La diminution des primes de productivité ne doit pas non plus être confondue avec les sanctions disciplinaires prises à la suite de grèves sauvages. Celles-ci sont bel et bien mentionnées dans le dossier du personnel.

**17.03 David Geerts** (sp.a): Je continuerai à suivre ce dossier, car on a tout de même l'impression que la participation à la grève a conduit à une diminution de la prime.

*L'incident est clos.*

Le **président**: Les questions n<sup>os</sup> 13584 de Mlle Van Camp et 13594 de Mme Cassart-Mailleux sont transformées en questions écrites.

**18 Questions jointes de**  
 - M. **David Geerts** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les licenciements chez Eurostation" (n° 13595)  
 - Mme **Gwenaëlle Grovonius** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le licenciement collectif d'une partie du personnel d'Eurostation" (n° 13719)

**18.01 David Geerts** (sp.a): Chez Eurostation, 40 des 172 emplois sont menacés.

Faut-il y voir un lien avec les 3 milliards d'euros d'économies imposées par le gouvernement Michel? Quels sont les projets de l'entreprise inscrits dans le plan d'investissement pluriannuel 2013-2015 qui passeront à la trappe? Le milliard d'euros supplémentaire évoqué tout à l'heure pourrait-il ouvrir des perspectives à l'entreprise? D'autres emplois sont-ils menacés par toutes ces économies?

**18.02 Gwenaëlle Grovonius** (PS): Le conseil d'administration d'Eurostation a annoncé son intention de procéder au licenciement collectif de plus de 20% de son personnel, soit une quarantaine de personnes, invoquant une baisse continue du chiffre d'affaires due à la diminution du nombre de missions.

Ik hoop dat het hier niet over naakte ontslagen gaat. Wat is Eurostation van plan? Wordt er overwogen gebruik te maken van een bruggpensioenregeling? Zo ja, voor hoeveel werknemers? Daartoe moet Eurostation eerst door de minister van Sociale Zaken als onderneming in herstructurering worden erkend. Hebt u contact gehad met de heer Peeters? Behoren interne transfers in de NMBS-Groep of naar één van de dochterondernemingen tot de mogelijkheden?

**18.03** Minister **François Bellot** (*Nederlands*): Een aantal evoluties heeft een rol gespeeld bij de formulering van een intentie tot ontslagen bij Eurostation.

*(Frans)* Een aantal grote projecten zijn tussen 2014 en 2016 voltooid. De meeste projecten die voorzien waren in het samenwerkingsakkoord met Infrabel zijn gerealiseerd of stopgezet. Infrabel vertrouwt thans zijn nieuwe projecten toe aan zijn eigen dochteronderneming TUC RAIL.

We weten nog niet welke stationsprojecten er zullen worden meegenomen in het investeringsplan 2016-2020. De prioriteit zal niet meer aan prestige gegeven worden, maar aan de dienstverlening aan de reizigers. De projecten betreffen dus functionele werken zoals de verhoging van de perrons.

Het zou kunnen gaan over meer dan 10% van het personeel. De informatie- en consultatieprocedure is dus opgestart, overeenkomstig de wettelijke bepalingen.

*(Nederlands)* Deze procedure loopt nog. Derhalve is het te vroeg om reeds nadere details, bijvoorbeeld inzake bruggpensioen, te kunnen meedelen.

*(Frans)* Infrabel informeert me dat alle hypothesen worden onderzocht opdat het moederbedrijf samen met TUC RAIL de opdrachten zou kunnen blijven vervullen waarmee Infrabel zal worden belast.

**18.04** **David Geerts** (sp.a): Men moet terdege investeren, maar wel in de zaken die belangrijk zijn voor de mensen.

**18.05** **Gwenaëlle Grovonius** (PS): Ik deel de mening van mijn collega over de prestige-investeringen. Ik hoop echter dat men met de situatie van de mensen rekening zal houden.

*Het incident is gesloten.*

De **voorzitter**: Vragen nrs 13611 van

J'espère qu'il ne s'agira pas de licenciements secs. Quelles sont les intentions d'Eurostation? Envisage-t-elle le recours à la prépension? Si oui, combien de travailleurs seraient-ils concernés? Pour cela, elle doit obtenir du ministre des Affaires sociales le statut d'entreprise en restructuration: avez-vous eu un contact avec M. Peeters? Existe-t-il une possibilité de transfert interne vers le Groupe SNCB ou une de ses filiales?

**18.03** **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): Différents événements ont joué un rôle dans la formulation d'une intention de procéder à un licenciement chez Eurostation.

*(En français)* Un certain nombre de projets importants ont pris fin entre 2014 et 2016. La majorité des projets inscrits dans l'accord de coopération avec Infrabel ont été réalisés ou arrêtés. Infrabel confie désormais ses nouveaux projets à TUC-Rail, sa propre filiale.

On ne connaît pas encore les projets de gares qui seront repris dans le plan d'investissement pour la période 2016-2020. La priorité sera donnée non plus au prestige mais au service aux voyageurs; les projets concerneront donc des fonctionnalités telles que le rehaussement des quais.

Il se peut que plus de 10 % du personnel soit concerné. La procédure d'information et de consultation a donc été engagée, conformément aux dispositions légales.

*(En néerlandais)* La procédure est toujours en cours. Il est dès lors trop tôt pour fournir déjà d'autres détails, par exemple en matière de prépension.

*(En français)* Infrabel m'informe que toutes les hypothèses sont examinées afin que la société-mère puisse continuer à assumer conjointement avec TUC RAIL les missions dont Infrabel sera chargée.

**18.04** **David Geerts** (sp.a): Il convient d'investir un maximum, mais dans les projets destinés à améliorer les services aux voyageurs.

**18.05** **Gwenaëlle Grovonius** (PS): Je partage l'avis de mon collègue concernant les investissements de prestige. Mais j'espère que la situation des personnes sera prise en compte.

*L'incident est clos.*

Le **président**: Les questions n<sup>os</sup> 13611 de

mevrouw Lahaye-Battheu en 13630 van mevrouw Poncelet worden uitgesteld.

Mme Lahaye-Battheu et 13630 de Mme Poncelet sont reportées.

**19** 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 nieuwe regelgeving betreffende de speed pedelecs" (nr. 13652)

**19** Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la nouvelle réglementation relative aux vélos électriques rapides" (n° 13652)

**19.01** Jef Van den Bergh (CD&V): Het KB over de nieuwe regelgeving voor zogenaamde speed pedelecs is onlangs gepubliceerd in het *Belgisch Staatsblad* en zal in werking treden vanaf 1 oktober. Zij zullen een kleinere nummerplaat krijgen, net als de bromfietsen.

**19.01** Jef Van den Bergh (CD&V): L'arrêté royal définissant la nouvelle réglementation relative aux *speed pedelecs* a été publié récemment au *Moniteur belge* et ces nouvelles règles entreront en vigueur le 1<sup>er</sup> octobre. Ces véhicules, tout comme les cyclomoteurs, seront munis d'une plaque d'immatriculation plus petite.

Plant de minister voor potentiële bestuurders en verkopers een extra informatiecampagne over de nieuwe regelgeving? Komt er een overgangsregeling voor de uitrusting van de speed pedelecs en de bromfietsen voor de inschrijving en de nieuwe nummerplaten? Welke aanpassingen zijn nodig aan het voorlopig rijbewijs AM of het rijexamen AM voor bestuurders die met een speed pedelec rijden? Hoe verloopt het contact met de Gewesten daarover?

Le ministre envisage-t-il d'organiser une campagne d'information supplémentaire, de sorte à sensibiliser les acheteurs potentiels et les vendeurs aux nouvelles règles? Des dispositions transitoires seront-elles prévues en ce qui concerne l'immatriculation et les nouvelles dimensions des plaques d'immatriculation des *speed pedelecs* et des cyclomoteurs? Quelles sont les adaptations à apporter au permis de conduire provisoire AM ou à l'examen pour l'obtention de celui-ci pour les personnes qui utilisent un *speed pedelec*? Comment se déroulent les discussions avec les Régions à ce sujet?

De speed pedelecs zijn volgens het nieuwe KB toegelaten op voorbehouden wegen, aangeduid door het blauw vierkant F99-bord. Betekent dit dat alle bestaande borden F99a- en F99c-borden zullen moeten worden vervangen?

En vertu du nouvel arrêté royal, les *speed pedelecs* peuvent circuler sur des voies réservées, indiquées par le signal bleu F99. Cela signifie-t-il que tous les signaux F99a et F99c devront être remplacés?

**19.02** Minister François Bellot (*Nederlands*): Een brochure van de hand van mijn administratie is al verstuurd naar alle fietshandelaren en ook het BIVV zal ze verspreiden. De brochure staat ook op de website van de FOD Mobiliteit en Vervoer. Verder werden alle stakeholders, waaronder politie en het gerecht, geïnformeerd over de nieuwe regelgeving. De overgangsperiode voor het inschrijven van speed pedelecs en bromfietsen loopt tot 11 december 2016. Als in het verleden al een nummerplaat is aangevraagd, zal de betrokkene zelf een nieuwe moeten aanvragen. In een latere fase zal men het aantal ingeschreven speed pedelecs kunnen filteren uit de ingeschreven bromfietsen.

**19.02** François Bellot, ministre (*en néerlandais*): Une brochure rédigée par mon administration a déjà été envoyée à tous les marchands de vélos et l'IBSR les distribuera également. La brochure est également accessible sur le site internet du SPF Mobilité et Transport. Par ailleurs, toutes les parties prenantes, parmi lesquelles la police et les autorités judiciaires, ont été informées de la nouvelle réglementation. La période transitoire pour l'immatriculation des speed pedelecs et des cyclomoteurs court jusqu'au 11 décembre 2016. Si une plaque minéralogique a déjà été demandée dans le passé, l'intéressé devra lui-même en demander une nouvelle. Dans une phase ultérieure, il sera possible de déterminer le nombre de speed pedelecs immatriculés parmi les cyclomoteurs immatriculés.

De kennis en vaardigheden voor het verkrijgen van een rijbewijs AM voor het besturen van een bromfiets gelden evengoed voor de

Les connaissances et les aptitudes requises pour obtenir le permis de conduire AM pour la conduite d'un cyclomoteur, le sont également pour la

speed pedelecs. De Gewesten kunnen de opleiding en de wijze van testen wel naar goeddunken aanpassen. Ze werden van bij het begin nauw betrokken bij het opstellen van de regelgeving.

De bestuurders van speed pedelecs mogen de voorbehouden wegen slechts gebruiken als het F99-bord is aangebracht. De keuze tot toelating ligt bij de wegbeheerders. Er is dan ook geen termijn binnen dewelke de borden zouden moeten worden aangepast.

**19.03 Jef Van den Bergh (CD&V):** Deze vaak rustige wegen zijn bij uitstek geschikt om met dergelijke fietsen bepaalde afstanden af te leggen, maar men moet daarvoor wachten op de vervanging van de borden. Moeten wij daarom niet eens bekijken of wij het voor de wegbeheerders niet gemakkelijker kunnen maken om deze speed pedelecs op bepaalde wegen toe te laten?

*Het incident is gesloten.*

De **voorzitter:** Vragen nrs 13659 van de heer Vanden Burre en 13671 van mevrouw Temmerman worden uitgesteld.

**20 Vraag van mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de impact van de werken op de pendelaars die via Namen reizen" (nr. 13680)**

**20.01 Gwenaëlle Grovonius (PS):** De geplande werken in Neufchâteau en de geplande beveiligingswerken van de rotswanden langs de sporen zijn natuurlijk noodzakelijk, maar ze zullen het leven van de Naamse pendelaars eens te meer zuur maken.

Wat is de precieze timing van de werken? Op lijn 161 zullen dagelijks vier piekurtreinen geschrapt worden, en ook op de lijn Brussel-Luxemburg verdwijnen er vier treinen. Welke maatregelen worden er genomen om ervoor te zorgen dat de reizigers zich in de best mogelijke omstandigheden kunnen verplaatsen?

Volgens Infrabel zouden die werken een vertraging van 5 minuten met zich brengen tussen Ottignies en Brussel. Klopt dat?

**20.02 Minister François Bellot (Frans):** In

conduite d'un vélo électrique rapide. Les Régions sont toutefois compétentes pour modifier à leur guise les formations en la matière et la manière dont celles-ci sont évaluées. Elles ont été étroitement associées à l'élaboration de la réglementation, et ce, dès le début.

Les conducteurs de vélos électriques rapides ne peuvent emprunter que les voies réservées indiquées par le panneau F99. Il appartient aux gestionnaires de la route d'opérer les choix en la matière. Il n'est donc pas question dans ce cas d'un délai dans lequel les panneaux devraient être modifiés.

**19.03 Jef Van den Bergh (CD&V):** Ces voies souvent peu fréquentées sont idéales pour effectuer certains déplacements au moyen de telles bicyclettes mais il faudra attendre le remplacement des panneaux pour pouvoir les emprunter. Ne faudrait-il dès lors pas simplifier la tâche des gestionnaires de la route en autorisant la circulation des vélos électriques rapides sur certaines voies?

*L'incident est clos.*

Le **président:** Les questions n<sup>os</sup> 13659 de M. Vanden Burre et 13671 de Mme Temmerman sont reportées.

**20 Question de Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'impact des travaux sur les navetteurs namurois" (n° 13680)**

**20.01 Gwenaëlle Grovonius (PS):** Les travaux prévus à Neufchâteau et pour sécuriser les parois à proximité de Namur sont certainement nécessaires mais ils vont une fois de plus compliquer la vie des navetteurs namurois.

Quel sera le calendrier précis de ces travaux? Quatre trains de pointe par jour vont être supprimés sur la ligne 161, de même que quatre trains sur la ligne Bruxelles-Luxembourg. Quelles sont les mesures prises pour que les passagers puissent continuer à voyager dans les meilleures conditions?

Les prévisions d'Infrabel indiquaient que ces travaux devraient provoquer cinq minutes de retard entre Ottignies et Bruxelles. Ces prévisions se confirment-elles?

**20.02 François Bellot, ministre (en français):** Pour

Neufchâteau is er sprake van een ernstige verzakking van het talud als gevolg van de uitzonderlijke overstromingen in juni. Er werden dringende verstevigingswerken uitgevoerd om de sporen in dienst te houden, in combinatie met een snelheidsbeperking voor de treinen. De definitieve werken starten volgende week en zullen medio oktober klaar zijn.

De tijd die verlopen is tussen het optreden van de schade en de werken heeft te maken met de inachtneming van de verschillende fasen waarin de wet betreffende de overheidsopdrachten voorziet.

Door deze werkzaamheden worden er vier IC+ treinen tussen Brussel en Luxemburg geschrapt tot 15 oktober – de reizigers kunnen de klassieke IC-trein nemen – en zijn er maar twee treinen Brussel-Libramont – de reizigers moeten in Libramont amper vijf minuten wachten op hun aansluiting.

De voor Beau Vallon aangekondigde planning wordt gerespecteerd. De huidige fase eindigt in mei 2017 en de volgende in november 2017.

Infrabel bouwt een overdekte sleuf op de lijn Namen-Brussel om de sporen te beschermen tegen een reëel risico op verzakkingen. Tijdens deze werkzaamheden, tien maanden voor de eerste fase, moet het treinverkeer over een afstand van zes kilometer op een enkel spoor worden gebracht. Alles wordt in het werk gesteld om de impact voor de reizigers zoveel mogelijk te beperken, maar er zijn nu eenmaal bepaalde aanpassingen nodig. Er worden vier piekurtreinen tussen Namen en Brussel geschrapt. Er zijn alternatieven, meer bepaald treinen die tien minuten voor of na de geschrapte treinen in het station stoppen.

Drie stoptreinen worden beperkt tot Rhisnes, vanwaar vervangende bussen vertrekken naar Namen.

Er werden studies uitgevoerd om te voorkomen dat de treinen overvol zouden zitten.

Naast de gebruikelijke informatiekkanalen (affiches en schermen in de stations, brochures, website, Route Planner) nam de NMBS ook contact op met de scholen in de buurt, met de betrokken gemeenten en de pers.

Sinds de werken ter hoogte van Beau Vallon van start gingen, evolueerde het stiptheidspercentage 90,4% tussen 5 en 11 september naar 89,9% de daaropvolgende week. De voorspellingen van Infrabel zijn dus realistisch.

Neufchâteau, il s'agit d'un éboulement de talus très important suite à des inondations exceptionnelles en juin. Les travaux de consolidation ont été entrepris dans l'urgence pour maintenir les voies en service moyennant une limitation de vitesse des trains. Les travaux définitifs vont débuter la semaine prochaine et se termineront à la mi-octobre.

Le délai entre les événements déclencheurs et les travaux est lié au respect des étapes prévues par la loi sur les marchés publics.

Jusqu'au 15 octobre, ces travaux imposent la suppression de quatre trains IC+ assurant la relation entre Bruxelles et Luxembourg – les voyageurs peuvent prendre les IC classiques – et la limitation de deux trains Bruxelles-Libramont – des correspondances à Libramont sont possibles en cinq minutes.

Le planning annoncé pour Beau Vallon est suivi. La phase en cours se terminera en mai 2017, la suivante se déroulera jusqu'en novembre 2017.

Sur la ligne Namur-Bruxelles, Infrabel construit un caisson pour protéger les voies d'un risque majeur d'éboulement. Ces travaux, de dix mois dans la première phase, imposent une mise à voie unique sur six km. Le maximum est fait pour limiter l'impact pour les voyageurs mais des adaptations sont inévitables. Quatre trains de pointe sont supprimés entre Namur et Bruxelles. Des alternatives existent via des trains circulant moins de dix minutes avant ou après les trains supprimés.

Trois trains omnibus sont limités à Rhisnes où des bus de substitution circulent jusqu'à Namur.

Des études ont été réalisées pour éviter une occupation excessive des trains.

En plus des affiches et écrans en gare, brochures, site internet, *routeplanner*, la SNCB a informé les écoles avoisinantes, les communes et la presse.

Depuis la mise en œuvre du chantier Beau Vallon, la ponctualité entre Namur et Bruxelles était de 90,4 % entre le 5 et le 11 septembre, et de 89,9 % la semaine suivante. Les prévisions d'Infrabel sont donc réalistes.



Er werd in de uurregeling rekening gehouden met de vertragingen als gevolg van de werken: het gaat om 3 minuten op het traject Ottignies - Brussel-Noord.

**20.03** **Gwenaëlle Grovonius** (PS): Werden de reizigers gecompenseerd voor het ongemak dat ze door de afgeschafte treinen hebben ondervonden? Als de zaken worden aangepakt en efficiënt worden geregeld, wat kan men dan nog meer verlangen?

*Het incident is gesloten.*

De **voorzitter**: Vragen nrs 13691 en 13692 van de heer Van den Bergh worden omgezet in schriftelijke vragen.

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.02 uur.*

Les ralentissements causés par les travaux ont été pris en compte dans les horaires; ils s'élèvent à trois minutes pour la section Ottignies – Bruxelles-Nord.

**20.03** **Gwenaëlle Grovonius** (PS): Y a-t-il eu des compensations à la moindre qualité de confort due aux suppressions de trains? Si les choses sont prises en main et gérées de manière efficace, que demander de plus?

*L'incident est clos.*

Le **président**: Les questions n<sup>os</sup> 13691 et 13692 de M. Van den Bergh sont transformées en questions écrites.

*La réunion publique de commission est levée à 17 h 02.*