



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

14-12-2016

Namiddag

Mercredi

14-12-2016

Après-midi

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

Afkortingen bij de nummering van de publicaties :		Abréviations dans la numérotation des publications :	
DOC 54 0000/000	Parlementair stuk van de 54 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer	DOC 54 0000/000	Document parlementaire de la 54 ^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden	QRVA	Questions et Réponses écrites
CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag (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) (witte kaft)	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) (couverture blanche)
PLEN	Plenum	PLEN	Séance plénière
COM	Commissievergadering	COM	Réunion de commission
MOT	Moties tot besluit van interpellaties (op beigeleurig papier)	MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

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

INHOUD

Samengevoegde vragen van	1
- mevrouw Katrin Jadin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het vervoersplan 2017, waarin de Duitstalige Gemeenschap stiefmoederlijk bedeed wordt" (nr. 14921)	1
- de heer Stéphane Crusnière aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de gevolgen van het nieuwe vervoersplan voor het station Tubeke" (nr. 15055)	1
- de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de heropening van drie stopplaatsen in de provincie Luik" (nr. 15201)	1
- de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het station Tubeke" (nr. 15203)	1
- de heer Egbert Lachaert aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de spoorlijn Eeklo-Gent" (nr. 15360)	1
- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de plannen voor rechtstreekse spoorverbindingen tussen grote steden" (nr. 15367)	1
- mevrouw Ann Vanheste aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het treinaanbod in Beernem" (nr. 15371)	2
- mevrouw Karin Temmerman aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de studies naar de verbeterde dienstverlening in het station Gentbrugge" (nr. 15405)	2
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de samenwerking met verschillende OV-maatschappijen" (nr. 15467)	2
<i>Sprekers: Wouter Raskin, Marcel Cheron, Laurent Devin, Karin Temmerman, Jef Van den Bergh, Stéphane Crusnière, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met</i>	

SOMMAIRE

Questions jointes de	1
- Mme Katrin Jadin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le plan de transport 2017 et le délaissement du réseau ferroviaire en Communauté germanophone" (n° 14921)	1
- M. Stéphane Crusnière au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'impact du nouveau plan de transport pour la gare de Tubize" (n° 15055)	1
- M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la réouverture de trois points d'arrêt dans la province de Liège" (n° 15201)	1
- M. Marcel Cheron au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la gare de Tubize" (n° 15203)	1
- M. Egbert Lachaert au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la ligne ferroviaire Eeklo-Gand" (n° 15360)	1
- M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le projet de liaison ferroviaire entre grandes villes" (n° 15367)	1
- Mme Ann Vanheste au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'offre de trains à Beernem" (n° 15371)	1
- Mme Karin Temmerman au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les études relatives à l'amélioration du service à la gare de Gentbrugge" (n° 15405)	2
- 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 collaboration avec diverses entreprises de transport public" (n° 15467)	2
<i>Orateurs: Wouter Raskin, Marcel Cheron, Laurent Devin, Karin Temmerman, Jef Van den Bergh, Stéphane Crusnière, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de</i>	

Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Samengevoegde vragen van	7	Questions jointes de	7
- de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de in het meerjareninvesteringsplan 2016-2020 geormerkte budgetten voor de verbouwing van de site van het station Ottignies" (nr. 14942)	7	- M. Marcel Cheron au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les budgets prévus par le plan pluriannuel d'investissement 2016-2020 dans le cadre de la transformation du plateau de la gare d'Ottignies" (n° 14942)	7
- de heer Stéphane Crusnière aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de inrichting van de stationsomgeving in Waver" (nr. 15056)	7	- M. Stéphane Crusnière au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'aménagement des abords de la gare de Wavre" (n° 15056)	7
- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de gemiddelde leeftijd van het rollend materieel" (nr. 15058)	7	- M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'âge moyen du matériel roulant" (n° 15058)	7
- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het investeringsplan van de federale regering" (nr. 15064)	7	- M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le plan d'investissement du gouvernement fédéral" (n° 15064)	7
- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de door Infrabel geplande besparingsmaatregelen" (nr. 15067)	7	- M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les mesures d'économie envisagées par Infrabel" (n° 15067)	7
- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de beheerscontracten van NMBS en Infrabel" (nr. 15068)	7	- M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les contrats de gestion de la SNCB et d'Infrabel" (n° 15068)	7
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het nieuwe meerjareninvesteringsplan en de nieuwe beheersovereenkomst van de NMBS en Infrabel" (nr. 15085)	7	- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le nouveau plan pluriannuel d'investissement et le nouveau contrat de gestion de la SNCB et d'Infrabel" (n° 15085)	7
- de heer Éric Thiébaud aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de heropening van de spoorlijn Valenciennes-Bergen" (nr. 15153)	8	- M. Éric Thiébaud au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la réouverture de la ligne ferroviaire Valenciennes-Mons" (n° 15153)	7
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de elektrificatie van de lijn Mol-Hamont" (nr. 15163)	8	- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'électrification de la ligne Mol-Hamont" (n° 15163)	8
- mevrouw Inez De Coninck aan de minister van	8	- Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité,	8

Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de beheerscontracten met de NMBS en Infrabel" (nr. 15338)		chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les contrats de gestion avec la SNCB et Infrabel" (n° 15338)	
- de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toestand van het station Antwerpen-Zuid en de toegankelijkheid van het perron" (nr. 15385)	8	- M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'état de la gare d'Antwerpen-Zuid et l'accessibilité du quai" (n° 15385)	8
- de heer Stéphane Crusnière aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de voltooiing van het GEN in Waals-Brabant" (nr. 15413)	8	- M. Stéphane Crusnière au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la finalisation des travaux RER en Brabant wallon" (n° 15413)	8
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de investeringsstop van Infrabel" (nr. 15436)	8	- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la suspension des investissements d'Infrabel" (n° 15436)	8
- de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het meerjareninvesteringsplan 2016-2020 van Infrabel" (nr. 15441)	8	- M. Marcel Cheron au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le plan pluriannuel d'investissement 2016-2020 d'Infrabel" (n° 15441)	8
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de co- en prefinanciering van spoorprojecten" (nr. 15446)	8	- 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 cofinancement et le préfinancement de projets ferroviaires" (n° 15446)	8
- mevrouw Karin Temmerman aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de investeringsstop bij Infrabel en de gevolgen voor het Gentse GEN" (nr. 15455)	8	- Mme Karin Temmerman au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la suspension des investissements chez Infrabel et ses conséquences pour le RER gantois" (n° 15455)	8
- de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de desinvestering in het meerjareninvesteringsplan bij Infrabel" (nr. 15470) <i>Sprekers: Marcel Cheron, Stéphane Crusnière, Laurent Devin, David Geerts, Éric Thiébaud, Inez De Coninck, Marco Van Hees, Karin Temmerman, Jef Van den Bergh, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</i>	8	- M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le désinvestissement dans le plan pluriannuel d'investissement chez Infrabel" (n° 15470) <i>Orateurs: Marcel Cheron, Stéphane Crusnière, Laurent Devin, David Geerts, Éric Thiébaud, Inez De Coninck, Marco Van Hees, Karin Temmerman, Jef Van den Bergh, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</i>	8
Samengevoegde vragen van	16	Questions jointes de	16
- mevrouw Catherine Fonck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "lijn 96" (nr. 14947)	16	- Mme Catherine Fonck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la ligne 96" (n° 14947)	16

<p>- de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "herhaalde storingen op de lijn Doornik-Bergen" (nr. 15050)</p>	16	<p>- M. Paul-Olivier Delannois au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "des perturbations à répétition au niveau de la ligne Tournai-Mons" (n° 15050)</p>	16
<p>- de heer Georges Gilkinet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de dagelijks terugkerende helletocht op lijn 161-162 tussen Ciney en Namen" (nr. 15071)</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 "l'enfer vécu par les navetteurs de la ligne 161-162, entre Ciney et Namur" (n° 15071)</p>	16
<p>- de heer Éric Thiébaud aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de aanhoudende vertragingen op lijn 96 Bergen-Brussel" (nr. 15152)</p>	16	<p>- M. Éric Thiébaud au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les retards persistants sur la ligne 96 Mons-Bruxelles" (n° 15152)</p>	16
<p>- de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stiptheid op de lijnen in Wallonië en in het bijzonder in Henegouwen" (nr. 15202)</p>	16	<p>- M. Marcel Cheron au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la ponctualité sur les lignes wallonnes, en particulier les lignes hennuyères" (n° 15202)</p>	16
<p>- de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het toenemende aantal treinen met vertraging op het Belgische spoorwegnet" (nr. 15318)</p>	16	<p>- M. Jean-Jacques Flahaux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les retards de plus en plus importants sur le réseau ferré belge" (n° 15318)</p>	16
<p>- mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stiptheid bij het eerste vertrek" (nr. 15352)</p>	16	<p>- Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la ponctualité au premier départ" (n° 15352)</p>	16
<p>- de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de woede van de gebruikers van lijn 96" (nr. 15382)</p>	17	<p>- M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la colère des usagers de la ligne 96" (n° 15382)</p>	16
<p>- de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de onvoorspelbare en onverklaarbare verminderingen van het treinaanbod tijdens het weekend op lijn 161" (nr. 15383)</p>	17	<p>- M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les diminutions imprévisibles et inexplicables de fréquence des trains sur la ligne 161 durant le week-end" (n° 15383)</p>	17
<p>- de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het plan om managers aan te stellen bij de NMBS en Infrabel om de stiptheid op bepaalde lijnen te verbeteren" (nr. 15387)</p>	17	<p>- M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le plan d'amélioration de la ponctualité sur certaines lignes de la SNCB et d'Infrabel en engageant des managers" (n° 15387)</p>	17
<p>- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stiptheid van de treinen" (nr. 15415)</p> <p><i>Sprekers:</i> Catherine Fonck, voorzitter van de cdH-fractie, Georges Gilkinet, Éric Thiébaud, Marcel Cheron, Jean-Jacques Flahaux,</p>	17	<p>- M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la ponctualité des trains" (n° 15415)</p> <p><i>Orateurs:</i> Catherine Fonck, présidente du groupe cdH, Georges Gilkinet, Éric Thiébaud, Marcel Cheron, Jean-Jacques</p>	17

Marco Van Hees, Laurent Devin, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Flahaux, Marco Van Hees, Laurent Devin, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Vraag van mevrouw Véronique Caprasse aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de overvolle studententreinen op zondagavond" (nr. 14974)	23	Question de Mme Véronique Caprasse au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les trains bondés d'étudiants du dimanche soir" (n° 14974)	23
<i>Sprekers: Véronique Caprasse, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: Véronique Caprasse, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Samengevoegde vragen van	25	Questions jointes de	25
- de heer David Geerts aan de minister van Middenstand, Zelfstandigen, KMO's, Landbouw en Maatschappelijke Integratie over "het dreigend tekort aan treinbestuurders bij de NMBS" (nr. 14997)	25	- M. David Geerts au ministre des Classes moyennes, des Indépendants, des PME, de l'Agriculture et de l'Intégration sociale, sur "la pénurie imminente de conducteurs de train à la SNCB" (n° 14997)	25
- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de genderpariteit bij de NMBS" (nr. 15057)	25	- M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la parité hommes-femmes à la SNCB" (n° 15057)	25
- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vermindering van het personeelsbestand van de NMBS" (nr. 15365)	25	- M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la réduction du personnel de la SNCB" (n° 15365)	25
<i>Sprekers: David Geerts, Laurent Devin, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: David Geerts, Laurent Devin, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Samengevoegde vragen van	27	Questions jointes de	27
- de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het gebruik van de gsm achter het stuur" (nr. 15008)	27	- M. Gautier Calomne au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'usage du GSM au volant" (n° 15008)	27
- de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de gevaren van geconnecteerde voertuigen" (nr. 15204)	27	- M. Marcel Cheron au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les dangers liés aux voitures connectées" (n° 15204)	27
- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het gebruik van de gsm achter het stuur" (nr. 15369)	27	- M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'utilisation du téléphone portable au volant" (n° 15369)	27
<i>Sprekers: Gautier Calomne, Marcel Cheron, Laurent Devin, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: Gautier Calomne, Marcel Cheron, Laurent Devin, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	

<p>Vraag van de heer Éric Massin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "lijn 130a" (nr. 15048)</p> <p><i>Sprekers:</i> Éric Massin, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	30	<p>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 ligne 130a" (n° 15048)</p> <p><i>Orateurs:</i> Éric Massin, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	30
<p>Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de fietsvergoeding voor het personeel van de Belgische spoorwegen" (nr. 15049)</p> <p><i>Sprekers:</i> David Geerts, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	32	<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'indemnité vélo pour le personnel des chemins de fer belges" (n° 15049)</p> <p><i>Orateurs:</i> David Geerts, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	32
<p>Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de investering van 97 miljoen euro over een periode van 3 jaar" (nr. 15059)</p> <p><i>Sprekers:</i> Laurent Devin, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	33	<p>Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'investissement de 97 millions d'euros en trois ans" (n° 15059)</p> <p><i>Orateurs:</i> Laurent Devin, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	33
<p>Samengevoegde vragen van</p>	34	<p>Questions jointes de</p>	34
<p>- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het einde van de bijzondere pensioenstelsels bij de NMBS" (nr. 15060)</p>	34	<p>- M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la fin des régimes spéciaux de pension à la SNCB" (n° 15060)</p>	34
<p>- de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de aanwervingscampagne van de NMBS" (nr. 15321)</p>	34	<p>- M. Jean-Jacques Flahaux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la campagne de recrutement de la SNCB" (n° 15321)</p>	34
<p>- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de pensionering en de aanwerving van het rijdend personeel van de NMBS" (nr. 15422)</p> <p><i>Sprekers:</i> Laurent Devin, Jean-Jacques Flahaux, Jef Van den Bergh, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	34	<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 "la mise à la retraite et le recrutement du personnel roulant de la SNCB" (n° 15422)</p> <p><i>Orateurs:</i> Laurent Devin, Jean-Jacques Flahaux, Jef Van den Bergh, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	34
<p>Samengevoegde vragen van</p>	36	<p>Questions jointes de</p>	36
<p>- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over</p>	36	<p>- M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le Customer</p>	36

"het Customer Experience Lab" (nr. 15061)		Experience Lab" (n° 15061)	
- de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het Customer Experience Lab" (nr. 15317)	36	- M. Jean-Jacques Flahaux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le Customer Experience Lab" (n° 15317)	36
<i>Sprekers: Laurent Devin, Jean-Jacques Flahaux, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: Laurent Devin, Jean-Jacques Flahaux, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het aantal afgeschafte treinen in 2016" (nr. 15062)	38	Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le nombre de trains supprimés en 2016" (n° 15062)	38
<i>Sprekers: Laurent Devin, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: Laurent Devin, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het nieuwe datacenter van de NMBS" (nr. 15063)	38	Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le nouveau data center de la SNCB" (n° 15063)	38
<i>Sprekers: Laurent Devin, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: Laurent Devin, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de minimale dienstverlening bij de NMBS" (nr. 15065)	39	Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le service minimum à la SNCB" (n° 15065)	39
<i>Sprekers: Laurent Devin, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: Laurent Devin, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de agressie tegen treinbegeleiders" (nr. 15066)	39	Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les agressions des accompagnateurs de train" (n° 15066)	39
<i>Sprekers: Laurent Devin, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: Laurent Devin, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de wijzigingen aan de verkeerswetgeving" (nr. 15069)	40	Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les modifications à la législation routière" (n° 15069)	40
<i>Sprekers: Laurent Devin, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: Laurent Devin, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	

Samengevoegde vragen van	41	Questions jointes de	41
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de aanstelling van de nieuwe CEO van de NMBS" (nr. 15080)	41	- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la désignation du nouveau CEO de la SNCB" (n° 15080)	41
- de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de moeizame aanstelling van een opvolger voor Jo Cornu aan het hoofd van de NMBS" (nr. 15442)	41	- M. Marcel Cheron au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le blocage de la désignation du successeur de Jo Cornu à la tête de la SNCB" (n° 15442)	41
- de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het voortdurende uitstel bij het aanwerven van een nieuwe CEO voor de NMBS" (nr. 15469) <i>Sprekers: Marco Van Hees, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	41	- M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le report constant du recrutement d'un nouveau CEO à la SNCB" (n° 15469) <i>Orateurs: Marco Van Hees, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	41
Samengevoegde vragen van	42	Questions jointes de	42
- de heer Georges Gilkinet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toegang tot de wachtruimte in het station Ciney" (nr. 15169)	42	- M. Georges Gilkinet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'accès à la salle d'attente de la gare de Ciney" (n° 15169)	42
- de heer Georges Gilkinet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toegang tot de wachtruimte in het station Ciney en de toekomst van het station" (nr. 15270) <i>Sprekers: Georges Gilkinet, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	42	- M. Georges Gilkinet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'accès à la salle d'attente de la gare de Ciney et l'avenir de cette gare" (n° 15270) <i>Orateurs: Georges Gilkinet, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	42
Samengevoegde vragen van	44	Questions jointes de	44
- mevrouw Kattrin Jadin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de communicatie over de gevolgen van ongeoorloofd gedrag in een vliegtuig" (nr. 15171)	44	- Mme Kattrin Jadin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la publicité sur les conséquences des actes interdits dans les avions" (n° 15171)	44
- de heer Jean-Jacques Flahaux aan de vice-eersteminister en minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met de Regie der Gebouwen, over "dronken vliegtuigpassagiers" (nr. 15316) <i>Sprekers: Jean-Jacques Flahaux, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	44	- M. Jean-Jacques Flahaux au vice-premier ministre et ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé de la Régie des Bâtiments, sur "les personnes alcoolisées dans les avions" (n° 15316) <i>Orateurs: Jean-Jacques Flahaux, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	44
Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de	45	Question de M. Jean-Jacques Flahaux au ministre	45

minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het verzoek tot betaling van de door een zelfdoding op het spoor veroorzaakte onkosten" (nr. 15175)

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

de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la demande de règlement des frais occasionnés par un suicide sur les voies" (n° 15175)

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

Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toekomstige evolutie van de relaties tussen luchtvaartmaatschappijen en luchthavens" (nr. 15322)

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

47 Question de M. Jean-Jacques Flahaux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'évolution à venir des relations entre compagnies aériennes et aéroports" (n° 15322) 47

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

Samengevoegde vragen van

48 Questions jointes de 48

- de heer Georges Gilkinet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het onthaal en de veiligheid van de reizigers in het station Dinant" (nr. 15332)

48 - M. Georges Gilkinet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'accueil et la sécurité des voyageurs en gare de Dinant" (n° 15332) 48

- mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de loopbrug in het station Dinant" (nr. 15414)

48 - Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la passerelle de la gare de Dinant" (n° 15414) 48

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

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

Vraag van de heer Georges Gilkinet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de dienstverlening aan en de veiligheid van de reizigers in het station Andenne" (nr. 15357)

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

50 Question de M. Georges Gilkinet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le service et la sécurité des voyageurs en gare d'Andenne" (n° 15357) 50

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

Vraag van de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het plan om de rijstroken van de E40 te versmallen aan de grenzen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest" (nr. 15381)

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

51 Question de M. Gautier Calomne au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le projet de réduction des bandes de l'E40 aux frontières de la Région bruxelloise" (n° 15381) 51

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

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 14 DECEMBER 2016

Namiddag

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

du

MERCREDI 14 DÉCEMBRE 2016

Après-midi

De behandeling van de vragen en interpellaties vangt aan om 14.37 uur. De vergadering wordt voorgezeten door mevrouw Karine Lalieux.

De **voorzitter**: Aangezien mevrouw Jadin niet aanwezig is, vervalt haar vraag nr.°14921.

01 **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw Kattrin Jadin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het vervoersplan 2017, waarin de Duitstalige Gemeenschap stiefmoederlijk bedeed wordt" (nr. 14921)
- de heer Stéphane Crusnière aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de gevolgen van het nieuwe vervoersplan voor het station Tubeke" (nr. 15055)
- de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de heropening van drie stopplaatsen in de provincie Luik" (nr. 15201)
- de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het station Tubeke" (nr. 15203)
- de heer Egbert Lachaert aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de spoorlijn Eeklo-Gent" (nr. 15360)
- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de plannen voor rechtstreekse spoorverbindingen tussen grote

La discussion des questions et interpellations est ouverte à 14 h 37 par Mme Karine Lalieux, présidente.

La **présidente**: Mme Jadin n'étant pas présente, sa question n°14921 est supprimée.

01 **Questions jointes de**

- Mme Kattrin Jadin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le plan de transport 2017 et le délaissement du réseau ferroviaire en Communauté germanophone" (n° 14921)
- M. Stéphane Crusnière au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'impact du nouveau plan de transport pour la gare de Tubize" (n° 15055)
- M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la réouverture de trois points d'arrêt dans la province de Liège" (n° 15201)
- M. Marcel Cheron au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la gare de Tubize" (n° 15203)
- M. Egbert Lachaert au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la ligne ferroviaire Eeklo-Gand" (n° 15360)
- M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le projet de liaison ferroviaire entre grandes villes" (n° 15367)
- Mme Ann Vanheste au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'offre de trains à

steden" (nr. 15367)

- mevrouw Ann Vanheste aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het treinaanbod in Beernem" (nr. 15371)

- mevrouw Karin Temmerman aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de studies naar de verbeterde dienstverlening in het station Gentbrugge" (nr. 15405)

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de samenwerking met verschillende OV-maatschappijen" (nr. 15467)

Beernem" (n° 15371)

- Mme Karin Temmerman au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les études relatives à l'amélioration du service à la gare de Gentbrugge" (n° 15405)

- 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 collaboration avec diverses entreprises de transport public" (n° 15467)

01.01 Wouter Raskin (N-VA): In het kader van het nieuwe vervoersplan van de NMBS zouden de stopplaatsen Seraing, Ougrée en Chaudfontaine in de provincie Luik opnieuw worden geopend.

Klopt dat? Hoeveel reizigers worden er op een gemiddelde weekdag verwacht aan deze stopplaatsen? Wat zijn de investeringskosten van de heropening? Seraing en Ougrée liggen op de goederenspoorlijn 125A. Is er extra capaciteit nodig om op die lijn reizigerstreinen te laten rijden? In welk bijkomend treinaanbod is voorzien voor deze lijn?

01.02 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Het station Tubeke verkeert al lang in slechte staat. De gemeentelijke overheid heeft bij de NMBS en Infrabel verzet aangetekend tegen het vervoersplan.

Sinds de invoering van het vervoersplan 2014 rijden er nog slechts vier treinen per uur, wat onvoldoende is. Tal van Tubekenaars moeten langs Halle reizen. Volgens een onderzoek van het reizigersplatform www.navetteurs.be scoort lijn 96 het slechtst van alle Waalse lijnen: tussen november 2015 en oktober 2016 reed minder dan de helft van de treinen op tijd.

Dagelijks moeten bijna 3.500 reizigers die onduidelijke situatie ondergaan. Door de aanleg van nieuwe wijken heeft die regio nochtans grote mobiliteitsnoden.

Zal het vervoersplan 2017 daarin verbetering brengen? Welke investeringen zijn er in het MIP gepland om het treinaanbod in die zone te verbeteren? Zullen er maatregelen worden genomen om de vertragingen op lijn 96 te

01.01 Wouter Raskin (N-VA): Dans le cadre du nouveau plan de transport de la SNCB, les points d'arrêt de Seraing, Ougrée et Chaudfontaine, dans la province de Liège, seraient rouverts.

Confirmez-vous cette information? Combien de voyageurs sont-ils attendus à ces points d'arrêt un jour ouvrable ordinaire? À combien s'élèvent les frais d'investissement de cette réouverture? Les arrêts de Seraing et Ougrée se situent sur la ligne de transport de marchandises 125A. Une capacité supplémentaire est-elle nécessaire pour permettre la circulation de trains de voyageurs sur cette ligne? Quelle offre de trains supplémentaire est-elle prévue pour cette ligne?

01.02 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): La gare de Tubize est dans une situation précaire depuis longtemps. Les autorités communales ont contesté le plan de transport auprès de la SNCB et d'Infrabel.

Depuis le plan de transport 2014, il ne reste que 4 trains par heure, ce qui est insuffisant. De nombreux habitants doivent passer par Halle. Selon une enquête de Navetteurs.be, la ligne 96 est la pire de toutes les lignes wallonnes. Entre novembre 2015 et octobre 2016, moins d'un train sur deux était à l'heure.

Chaque jour, près de 3 500 voyageurs doivent subir cette situation inadmissible. Suite à l'implantation de nouveaux quartiers, cette région a pourtant des besoins importants de mobilité.

Le plan de transport 2017 améliorera-t-il la situation? Quels sont les investissements prévus pour améliorer la desserte de cette zone dans le PPI? Des mesures réduiront-elles les retards de la ligne 96?

verminderen?

01.03 Laurent Devin (PS): Onlangs verklaarde u in de pers dat we de stap moeten durven zetten naar rechtstreekse spoorverbindingen tussen de grote Belgische steden. U dacht bijvoorbeeld aan een verbinding tussen Brussel, Luxemburg, Straatsburg en Zürich.

Hoever zijn de besprekingen met de buitenlandse spoorwegen gevorderd? Wanneer zullen die verbindingen er komen?

01.04 Karin Temmerman (sp.a): In het vorige vervoersplan werd het treinaanbod in het station in Gentbrugge gehalveerd. Tijdens de voorstelling van het ontwerpvervoersplan 12/2017 werden studies gepresenteerd waaruit bleek dat het goed zou zijn om één P-trein per uur toe te voegen in Gentbrugge en in het weekend om de twee uur. Eveneens is er gesproken over een betere bediening van zowel Gentbrugge als Beervelde door de S-trein tussen Antwerpen en Lokeren te laten doorrijden. Naar verluidt zouden deze plannen toch niet doorgaan.

Kan de minister meer uitleg geven?

01.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Het nieuwe vervoersplan kan een uitstekende gelegenheid zijn om, in overleg met de andere vervoersmaatschappijen, de verschillende vormen van openbaar vervoer in real time beter af te stemmen. Vandaag is een busaansluiting niet altijd gegarandeerd als de trein vertraging heeft. Goed overleg kan die situatie verbeteren.

Wordt er op dit moment al overlegd in real time tussen De Lijn en de NMBS over de aansluitingen van bus en trein? Zijn er algemene regels of worden afspraken ad hoc gemaakt? Zijn er contactnummers waarmee een treinbegeleider een buschauffeur kan verwittigen? Welke mogelijkheden ziet de minister om de aansluiting op een andere vervoersvorm beter te garanderen?

01.06 Stéphane Crusnière (PS): Reizigers die gebruikmaken van het station Tubeke klagen over dagelijkse vertragingen en overvolle treinen met te weinig zitplaatsen. Al een jaar geleden heeft een reizigerscomité daar een brief over geschreven naar uw voorganger. Het nieuwe vervoersplan brengt blijkbaar geen zoden aan de dijk.

Hoe zult u die problemen oplossen? Zal het nieuwe vervoersplan toch een oplossing aanreiken?

01.03 Laurent Devin (PS): Vous avez dit dans la presse qu'il fallait avoir l'audace de relier en direct les grandes villes belges et mentionné l'idée d'une liaison entre Bruxelles, Luxembourg, Strasbourg et Zurich.

Où en sont les discussions avec les chemins de fer étrangers? Quand ces liaisons verront-elles le jour?

01.04 Karin Temmerman (sp.a): Dans le plan de transport précédent, l'offre de trains à la gare de Gentbrugge avait été réduite de moitié. La présentation du projet de plan de transport 12/2017 a été l'occasion de présenter des études d'où il ressort qu'il serait opportun d'ajouter à cette offre un train P par heure en semaine et un train P toutes les deux heures le week-end. Il y est également question d'une meilleure desserte à la fois de Gentbrugge et de Beervelde en y faisant passer le train S Anvers-Lokeren. Il me revient que ces projets ne seraient finalement pas concrétisés.

Le ministre peut-il fournir davantage d'explications?

01.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Le nouveau plan de transport peut constituer une excellente occasion de mieux coordonner en temps réel les différentes formes de transport public, en concertation avec les autres sociétés de transport. Aujourd'hui, une correspondance en bus n'est pas toujours garantie en cas de retard du train. Une concertation efficace permettrait d'améliorer la situation.

Les correspondances entre bus et trains font-elles actuellement déjà l'objet d'une concertation entre De Lijn et la SNCB? Des règles générales sont-elles applicables ou des accords ad hoc sont-ils conclus? Existe-t-il des numéros de contact permettant à un accompagnateur de train d'avertir un chauffeur de bus? Quelles possibilités le ministre entrevoit-il pour mieux garantir la correspondance avec un autre mode de transport?

01.06 Stéphane Crusnière (PS): Les navetteurs de la gare de Tubize se plaignent de retards quotidiens et des trains surchargés manquant de places assises. Voici un an déjà, un comité de navetteurs a envoyé un courrier en ce sens à votre prédécesseur. Le nouveau plan de transport n'arrangerait rien.

Quelles réponses comptez-vous apporter à ces problèmes et le nouveau plan de transport les

résoudra-t-il?

01.07 Minister **François Bellot** (*Frans*): Dat er zoveel vragen worden gesteld over het vervoersplan, toont aan hoe moeilijk het is er een op te stellen. De NMBS heeft getracht op zoveel mogelijk vragen in te gaan, rekening houdend met het kostenplaatje van het nieuwe aanbod en de potentiële extra reizigers.

(*Nederlands*) Voor het nieuwe vervoersplan van december 2017 werd er, dankzij de door mij georganiseerde *roadshows*, nog meer geluisterd naar de lokale overheden. De NMBS vergaderde ook met haar stakeholders en nam deel aan de vergaderingen van het ECCM en aan de IKW-vergaderingen.

(*Frans*) Daar zijn 129 dossiers uit naar voren gekomen. Op 28 oktober heeft de NMBS beslist er 63 van te realiseren in het kader van het vervoersplan 2017.

Dat plan beoogt geen rationalisatie maar een herschikking van het aanbod met een verhoging van het aantal treinkilometers met 5% ten opzichte van het plan 2015, wat overeenstemt met meer dan 3.720.000 km op jaarbasis, waarvan 70% op voorstedelijke verbindingen. Dat is alleen maar mogelijk dankzij de bevrozing van de infrastructuurvergoeding en het risico dat de NMBS neemt inzake de respons van haar klanten.

Vorig weekend werd het aanbod met 0,8% verhoogd, wat neerkomt op 600.000 treinkilometers per jaar. Die maatregel heeft hoofdzakelijk betrekking op het voorstedelijke aanbod in Brussel, Waals-Brabant en Vlaams-Brabant (met 562.000 treinkilometers) en Antwerpen (met 38.000 treinkilometers).

(*Nederlands*) Na het onderhandelen van de nodige capaciteit op het spoorweginet wordt momenteel de dienstregeling bestudeerd en op 23 december voorgelegd aan de raad van bestuur.

Het huidige vervoersplan is geen breuk met het vervoersplan van december 2014, maar eerder een optimalisatie met daarbovenop een verhoging van het aantal treinkilometers op bepaalde plaatsen.

(*Frans*) De specifiekere vragen zijn legitiem maar ik wil me niet aan een antwoord wagen zolang de raad van bestuur van de NMBS zich niet definitief heeft uitgesproken en de ministerraad niet met de

01.07 **François Bellot**, ministre (*en français*): Le nombre de questions sur le plan de transport reflète la difficulté d'en élaborer un. La SNCB a tenté de répondre à un maximum de demandes en veillant au coût des nouvelles offres et au potentiel de voyageurs supplémentaires.

(*En néerlandais*) L'avis des autorités locales a encore été davantage pris en compte dans le cadre du nouveau plan de transport de décembre 2017, grâce aux tournées d'informations organisées à mon initiative. La SNCB s'est également réunie avec les parties prenantes et a participé aux réunions du CEMM et du groupe de travail intercabinets.

(*En français*) Il en est ressorti 129 dossiers, dont la SNCB a décidé, le 28 octobre, de réaliser 63 dans le cadre du plan de transport 2017.

Ce n'est pas un plan de rationalisation mais de redéploiement de l'offre avec une augmentation de 5 % de trains-km par rapport au plan 2015, soit plus de 3 720 000 kilomètres sur base annuelle dont 70 % de suburbains. Ce n'est rendu possible que par le gel de la redevance d'infrastructure et le risque que la SNCB prend sur la réponse de la clientèle.

Depuis ce week-end, une augmentation de 0,8 %, c'est-à-dire 600 000 trains-km annuels, a été mise en place. Cela concerne essentiellement l'offre suburbaine à Bruxelles, Brabant wallon et Brabant flamand, avec 562 000 trains-km, et Anvers, avec 38 000 trains-km.

(*En néerlandais*) Les négociations relatives à la capacité requise sur le réseau ferroviaire ont été menées et l'horaire est actuellement à l'étude; il sera soumis au conseil d'administration le 23 décembre.

Le plan de transport existant ne constitue pas une rupture avec le plan de transport de décembre 2014; il en est plutôt une optimisation, qui s'accompagne en outre d'une augmentation du nombre de trains-kilomètres à certains endroits.

(*En français*) Les questions plus spécifiques sont légitimes mais je ne souhaite pas m'avancer tant que le CA de la SNCB ne s'est pas prononcé définitivement et que le Conseil des ministres doit

voorstellen heeft ingestemd. De NMBS zal middels roadshows in het voorjaar van 2017 over de aanpassingen van het aanbod communiceren.

De gewestelijke openbaarvervoersmaatschappijen en de NMBS trachten hun aanbod zoveel mogelijk op elkaar af te stemmen en correct geplande aansluitingen te verzekeren. De NMBS heeft die maatschappijen al zes keer ontmoet en heeft nog drie vergaderingen gepland in de eerste helft van 2017. We hebben voorgesteld dat een vertegenwoordiger van het federale niveau of de NMBS aan de ontwikkeling van de vervoersplannen van de gewestelijke vervoersmaatschappijen zou meewerken.

Voor de internationale verbindingen, die geliberaliseerd zijn, moeten de rekeningen en de resultaten in evenwicht zijn. Met betrekking tot de verbinding Brussel-Zürich hebben we de Franse, Luxemburgse en Zwitserse ministers ontmoet met het oog op de heractivering van de studie over de derde Europese as.

Dan kom ik tot uw vragen over het station Tubeke. Daar de dienstverlening op sommige lijnen waaronder de lijnen 96, 161 en 162 er op achteruitgaat, heb ik een brief geschreven naar de door de Staat aangestelde bestuurders. Ze zijn verantwoordelijk voor het toezicht op het bedrijf en moeten de nodige maatregelen treffen om de stiptheid en de kwaliteit van de dienstverlening op die lijnen te garanderen. Ik heb hun verzocht een verantwoordelijke voor de stiptheid op de verschillende lijnen aan te stellen. Ik heb alleen een ontvangstbevestiging gekregen maar ik verwacht concrete maatregelen. De beide bedrijven wijzen erop dat de externe oorzaken met 50% zijn toegenomen. Ik heb hen gevraagd samen te werken om de interne oorzaken aan te pakken. Tussen 1 januari en 31 oktober 2015 en dezelfde periode in 2016 is het aantal externe incidenten van 31 naar 47% gestegen.

Gisteren werd het verkeer op het spoorwegnet verstoord door vandalisme op lijn 161. Vanmorgen speelden er opnieuw externe oorzaken: personen op het spoor, kabeldiefstallen, vandalisme.

Dat is een zorgwekkend probleem geworden. De NMBS en Infrabel hebben informatiecampagnes opgezet. Er zijn ook interne redenen waarvoor die ondernemingen antwoorden moeten aanreiken.

Als die oorzaken verband houden met werken, moeten ze me een planning met het begin en het einde van de werken bezorgen en meedelen welke

encore donner son accord sur les propositions. La SNCB communiquera sur les évolutions d'offre par des *roadshows*, au printemps 2017.

Les sociétés régionales de transport en commun et la SNCB veillent à harmoniser au mieux leur offre respective et à garantir des correspondances correctement planifiées. La SNCB les a déjà rencontrées à six reprises et prévoit encore trois réunions au premier semestre 2017. Nous avons proposé qu'un représentant du fédéral ou de la SNCB soit associé à l'établissement des plans de transport des sociétés régionales.

Les liaisons internationales, libéralisées, sont soumises aux contraintes d'équilibre des comptes et des résultats. Concernant Bruxelles-Zurich, nous avons rencontré les ministres français et luxembourgeois ainsi que la ministre suisse pour réactiver l'étude sur l'axe 3 européen.

J'en viens à la gare de Tubize. Suite à la dégradation du service sur certaines lignes dont la 96, 161 et 162, j'ai écrit un courrier aux administrateurs désignés par l'État. Leur responsabilité est d'assurer le contrôle de leur société et des mesures indispensables pour la ponctualité et la qualité de service de ces lignes. Je les ai invités à désigner un gestionnaire d'horaire de lignes. J'ai seulement reçu un accusé de réception mais j'attends des mesures concrètes. Les deux entreprises me signalent des causes extérieures en hausse de 50 %. Je leur ai demandé de travailler de concert pour résoudre les causes internes. Entre le 1^{er} janvier et le 31 octobre 2015 et la même période en 2016, les incidents externes sont passés de 31 % à 47 %.

Hier des actes de vandalisme sur la ligne 161 ont perturbé le réseau. Ce matin, il y a de nouveau eu des éléments extérieurs: des personnes sur les voies, des vols de câbles, du vandalisme.

C'est devenu un problème inquiétant. La SNCB et Infrabel ont enclenché des campagnes d'information. Il existe aussi des causes internes auxquelles il appartient à ces entreprises de trouver des réponses.

Si ces causes sont liées à des travaux, elles doivent me communiquer un planning de début et de fin de travaux et des mesures de coordination assurées

maatregelen inzake onderlinge coördinatie er worden genomen om de hinder te beperken.

Wij hebben brieven ontvangen met betrekking tot Tubeke, Quévy-Bergen, voor lijn 161 en voor andere lijnen. In het verzoek dat aan beide ondernemingen werd gericht, wordt er gevraagd om uitleg te geven over de redenen waarom de stiptheid erop is achteruitgegaan en aan te geven welke maatregelen er worden genomen om ervoor te zorgen dat de treinen op tijd aankomen.

01.08 Stéphane Crusnière (PS): Het probleem in het station Tubeke sleept al veel te lang aan. U heeft een inventaris en een planning gevraagd terwijl wij een investeringsplan en een vervoersplan bespreken. Als daar geen rekening mee werd gehouden, wanneer zullen die werken dan kunnen worden uitgevoerd?

Het is een goede zaak dat de administratieve diensten van beide entiteiten worden geresponsabiliseerd, maar dit is in de eerste plaats uw verantwoordelijkheid.

01.09 Wouter Raskin (N-VA): Het Vlaams Gewest bleek toch verwonderd dat het ontwerp van vervoersplan plots werd gecommuniceerd.

Ik begrijp dat de officiële bekrachtiging nog volgt en ik zal de minister binnenkort opnieuw bevragen betreffende een aantal extra stopplaatsen, en ook over het verschil tussen het schitterende station van Luik en het krot in Hasselt.

01.10 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Wat u in herinnering heeft gebracht, was ons al bekend. We weten hoe het vervoersplan tot stand komt en welke rol de regering zal spelen. U mag dan wel een brief over de dalende stiptheid hebben gestuurd en daar – weliswaar pas twee weken later – een ontvangstbevestiging voor hebben ontvangen, toch zal ik u opnieuw vragen moeten stellen. Over het station Tubeke heeft u immers een onduidelijk antwoord gegeven.

01.11 Laurent Devin (PS): U kondigde aan dat u op eigen initiatief uw collega's had gecontact in verband met de verbinding tussen Brussel en Zürich. Ik zal daarop terugkomen en tegelijk ook op de evolutie met betrekking tot de Waalse Thalys richting Parijs.

U vindt dat de Waalse Thalys te veel kost. We zullen zien hoeveel de reis van Luxemburg via Brussel en Antwerpen naar Nederland de Staat zal kosten.

entre elles pour réduire les inconvénients.

Nous avons reçu des courriers pour Tubize, pour Quévy-Mons, pour la ligne 161 et pour d'autres lignes. La demande formulée aux deux entreprises est de comprendre pourquoi il y a eu une dégradation de ponctualité et quelles mesures seront prises pour que les trains arrivent à l'heure.

01.08 Stéphane Crusnière (PS): Le problème à la gare de Tubize dure depuis trop longtemps. Vous avez demandé un inventaire et un planning alors que nous discutons d'un plan d'investissement et d'un plan de transport. Si cela n'a pas été pris en compte, quand allons-nous pouvoir faire ces travaux?

C'est bien de responsabiliser les administratifs des deux entités mais c'est vous qui avez la première des responsabilités.

01.09 Wouter Raskin (N-VA): Il semble que la communication soudaine du projet de plan de transport ait tout de même surpris la Région flamande.

Je comprends que la confirmation officielle suivra et je réinterrogerai le ministre prochainement concernant certains points d'arrêt supplémentaires, ainsi que sur le contraste entre la magnifique gare de Liège et le bâtiment délabré à Hasselt.

01.10 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Vous avez rappelé ce que nous savions déjà. Nous savons comment se conçoit le plan de transport. Nous n'ignorons pas non plus le rôle qu'exercera le gouvernement. Malgré le courrier que vous avez envoyé sur la question de la ponctualité en baisse et l'accusé de réception – pour l'envoi duquel il a fallu 15 jours –, je ne pourrais que vous réinterroger. Votre réponse est imprécise sur le dossier de Tubize.

01.11 Laurent Devin (PS): Vous avez annoncé que, d'initiative personnelle, vous aviez pris les contacts avec vos collègues pour relier Bruxelles à Zurich. Je reviendrai là-dessus, en même temps que sur l'évolution du Thalys wallon vers Paris.

Vous estimez que le Thalys wallon coûte trop cher. On verra ce que coûtera à l'État le voyage du Luxembourg en passant par Bruxelles, Anvers jusqu'aux Pays-Bas.

01.12 Karin Temmerman (sp.a): Er vindt weliswaar overleg plaats met de regio's en met grote steden, maar daar wordt nooit een antwoord gegeven op concrete vragen en in maart of april is het te laat, want dan zal een aantal beslissingen reeds genomen zijn. Ik begrijp dat het niet evident is om punctuele vragen te beantwoorden, maar ook de kleine stations zijn belangrijk in het geheel.

01.13 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijn vraag ging over een goede afstemming op het terrein door betere contacten tussen de verschillende vervoersmaatschappijen, bijvoorbeeld bij vertragingen. Die vraag werd niet beantwoord. Ik zal mijn vraag daarom schriftelijk opnieuw indienen.

Het incident is gesloten.

02 Samengevoegde vragen van

- de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de in het meerjareninvesteringsplan 2016-2020 geormerkte budgetten voor de verbouwing van de site van het station Ottignies" (nr. 14942)
- de heer Stéphane Crusnière aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de inrichting van de stationsomgeving in Waver" (nr. 15056)
- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de gemiddelde leeftijd van het rollend materieel" (nr. 15058)
- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het investeringsplan van de federale regering" (nr. 15064)
- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de door Infrabel geplande besparingsmaatregelen" (nr. 15067)
- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de beheerscontracten van NMBS en Infrabel" (nr. 15068)
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het nieuwe meerjareninvesteringsplan en de nieuwe

01.12 Karin Temmerman (sp.a): Certes, une concertation a lieu avec les Régions et les grandes villes, mais il n'y est jamais répondu aux questions concrètes et il sera trop tard pour le faire en mars ou en avril car une série de décisions auront déjà été prises. J'entends bien qu'il n'est pas évident de répondre aux questions ponctuelles, mais les petites gares ont, dans l'ensemble, également leur importance.

01.13 Jef Van den Bergh (CD&V): Ma question portait sur une meilleure coordination sur le terrain grâce à une amélioration des contacts entre les différentes sociétés de transport, notamment en cas de retards. Vous n'y avez pas répondu. Je réintroduirai dès lors cette question par écrit.

L'incident est clos.

02 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 "les budgets prévus par le plan pluriannuel d'investissement 2016-2020 dans le cadre de la transformation du plateau de la gare d'Ottignies" (n° 14942)
- M. Stéphane Crusnière au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'aménagement des abords de la gare de Waver" (n° 15056)
- M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'âge moyen du matériel roulant" (n° 15058)
- M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le plan d'investissement du gouvernement fédéral" (n° 15064)
- M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les mesures d'économie envisagées par Infrabel" (n° 15067)
- M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les contrats de gestion de la SNCB et d'Infrabel" (n° 15068)
- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le nouveau plan pluriannuel d'investissement et le nouveau contrat de gestion de la SNCB et Infrabel" (n° 15085)
- M. Éric Thiébaud au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la réouverture

beheersovereenkomst van de NMBS en Infrabel" (nr. 15085)

- de heer Éric Thiébaud aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de heropening van de spoorlijn Valenciennes-Bergen" (nr. 15153)

- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de elektrificatie van de lijn Mol-Hamont" (nr. 15163)

- mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de beheerscontracten met de NMBS en Infrabel" (nr. 15338)

- de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toestand van het station Antwerpen-Zuid en de toegankelijkheid van het perron" (nr. 15385)

- de heer Stéphane Crusnière aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de voltooiing van het GEN in Waals-Brabant" (nr. 15413)

- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de investeringsstop van Infrabel" (nr. 15436)

- de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het meerjareninvesteringsplan 2016-2020 van Infrabel" (nr. 15441)

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de co- en prefinanciering van spoorprojecten" (nr. 15446)

- mevrouw Karin Temmerman aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de investeringsstop bij Infrabel en de gevolgen voor het Gentse GEN" (nr. 15455)

- de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de desinvestering in het meerjareninvesteringsplan bij Infrabel" (nr. 15470)

de la ligne ferroviaire Valenciennes-Mons" (n° 15153)

- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'électrification de la ligne Mol-Hamont" (n° 15163)

- Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les contrats de gestion avec la SNCB et Infrabel" (n° 15338)

- M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'état de la gare d'Antwerpen-Zuid et l'accessibilité du quai" (n° 15385)

- M. Stéphane Crusnière au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la finalisation des travaux RER en Brabant wallon" (n° 15413)

- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la suspension des investissements d'Infrabel" (n° 15436)

- M. Marcel Cheron au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le plan pluriannuel d'investissement 2016-2020 d'Infrabel" (n° 15441)

- 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 cofinancement et le préfinancement de projets ferroviaires" (n° 15446)

- Mme Karin Temmerman au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la suspension des investissements chez Infrabel et ses conséquences pour le RER gantois" (n° 15455)

- M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le désinvestissement dans le plan pluriannuel d'investissement chez Infrabel" (n° 15470)

02.01 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Het station

02.01 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): La gare

Ottignies, een belangrijk intermodaal en spoorknoppunt, is niet aangepast aan de alsmaar groeiende reizigersaantallen. In 2015 eisten alle politieke krachten van de gemeente dat er aanpassingen zouden gebeuren. In een motie van de gemeenteraad werd eraan herinnerd dat de middelen deels uit het oude MIP moeten komen – 63,6 van de benodigde 89 miljoen euro voor die werf. Enkele maanden geleden heeft mevrouw Galant dat MIP echter tot de prullenmand veroordeeld! De bedragen die in het nieuwe MIP voor het station Ottignies zijn ingeschreven, zouden drastisch zijn verlaagd.

Welke bedragen worden er nu eigenlijk voor het station Ottignies uitgetrokken? Garandeert u dat het project integraal zal worden gerealiseerd, zoals dat door de stad, de NMBS en Infrabel in het kader van het masterplan werd bestudeerd? Zijn dergelijke werven denkbaar in het kader van een investeringsplan over een periode van slechts drie jaar?

02.02 Stéphane Crusnière (PS): In oktober keurde de Waverse gemeenteraad eensgezind een motie goed om de NMBS nogmaals te verzoeken de nodige werken uit te voeren in de stationsomgeving van Waver. Na het bezoek van mevrouw Galant aan de gemeente waren daar beloftes over gedaan.

Staat de herinrichting van dat station op de agenda? Welke middelen worden er daarvoor uitgetrokken en wanneer zouden de werkzaamheden kunnen starten?

02.03 Laurent Devin (PS): De gemiddelde leeftijd van het rollend materieel van de NMBS zou 21 jaar bedragen, tegenover 16 jaar in de buurlanden. Bovendien zou 17,4% van het materieel permanent stilstaan in de werkplaatsen.

In hoeverre werd het door oud-minister Galant voorgestelde investeringsplan reeds ten uitvoer gebracht?

In het ontwerp van MIP staat te lezen dat de regering tot 2030 enkele tientallen miljarden euro's wil investeren via publieke-private samenwerking.

Kunt u ons meer uitleg geven over de geplande investeringen en bedragen? Hoe staat het met de aanstelling van het comité van experts? Wanneer zullen de geselecteerde projecten worden bekendgemaakt?

We hebben via ACV-Transcom en

d'Ottignies, nœud ferroviaire et intermodal, est inadaptée à son trafic de voyageurs, toujours en croissance. En 2015, l'ensemble des forces politiques ottintoises avaient réclamé des aménagements. Une motion votée par le conseil communal d'Ottignies rappelle qu'une partie des fonds doit provenir de l'ancien PPI – 63,6 millions sur les 89 nécessaires pour ce chantier. Mais Mme Galant a fait table rase de ce PPI il y a quelques mois! Il nous revient que les montants prévus dans le nouveau PPI pour la gare d'Ottignies seraient drastiquement revus à la baisse.

Quels sont les montants finalement prévus pour Ottignies? Garantissez-vous que le projet complet sera réalisé, tel qu'étudié par la ville, la SNCB et Infrabel dans le cadre du masterplan? Peut-on envisager de tels chantiers dans le cadre d'un plan d'investissement sur seulement trois ans?

02.02 Stéphane Crusnière (PS): Une motion a été votée à l'unanimité lors du conseil communal d'octobre afin de réitérer une nouvelle demande auprès de la SNCB pour que les travaux nécessaires soient effectués aux abords de la gare de Wavre – des promesses avaient été faites suite à la visite sur place de Mme Galant.

Le réaménagement de cette gare est-il à l'ordre du jour? Quel budget prévoit-on et quand pourraient commencer les travaux?

02.03 Laurent Devin (PS): L'âge moyen du matériel roulant de la SNCB serait de 21 ans, contre 16 ans dans les pays voisins et 17,4 % du matériel serait en permanence immobilisé à l'atelier.

Où en est-on dans le plan d'investissement présenté par l'ex-ministre Galant?

Dans l'ébauche de PPI figure l'intention du gouvernement de déployer quelques dizaines de milliards jusqu'en 2030 via des partenariats entre le secteur public et le secteur privé.

Pouvez-vous nous donner plus de précisions sur les investissements et les montants prévus? Où en est la désignation du comité d'experts? Quand connaissons-nous les projets sélectionnés?

Nous avons appris par la CSC-Transcom et

www.navetteurs.be vernomen dat Infrabel lijnen wil sluiten om te besparen. Beide organisaties protesteren daartegen en wijzen op de toenemende files en de mobiliteitsnoden. Hoe denkt Infrabel te besparen? Wil het dat doen door lijnen te sluiten of van het elektriciteitsnet af te koppelen? Druist dat niet in tegen het vervoersplan, dat het mobiliteitsaanbod net moet uitbreiden?

Volgens de pers zou men aan een ambitieuze strategie op 30 jaar werken om automobilisten voor de trein te doen kiezen. De NMBS en Infrabel wachten echter nog steeds op hun beheerscontract en investeringsplan, die cruciaal zijn voor de ontwikkeling van de langetermijnstrategie. Hoever staat het met die documenten? Wanneer zullen ze klaar zijn en van toepassing worden? Hoever zijn de besprekingen gevorderd?

02.04 David Geerts (sp.a): We wachten nu al twee jaar op een nieuwe beheersovereenkomst en een meerjarig investeringsplan voor de NMBS en Infrabel. Hoe staat het daarmee? Wanneer komt men ermee naar het Parlement?

Ik heb ook een specifieke vraag over de elektrificatie van de lijn Mol-Hamont. Hoe staat het met de akkoorden daarover? Werd de minister betrokken bij het overleg tussen de provincies en zal hij onderhandelen met Infrabel om dit dossier vlot te trekken?

De investeringsstop bij Infrabel lijkt onverstandig. We zijn tegen die besparingen. Er kan immers zowel een economische winst als een gezondheidswinst worden gerealiseerd.

De minister heeft naar eigen zeggen alle documenten van Infrabel gekregen. Kunnen wij niet beter op basis van die documenten een open discussie voeren in plaats van rondjes draaien, wat alleen maar leidt tot meer frustratie? Daarom vraag ik de minister om hiermee naar het Parlement te komen.

02.05 Éric Thiébaud (PS): Ik maak me vooral zorgen over de heropening van de lijn Valenciennes-Bergen. Uw vijf voorgangers waren daar voorstander van. Ik hoop dat u dat ook bent.

De heropening van die lijn voor het goederenvervoer, waar ook de haven van Antwerpen vragende partij voor is, kan een interessante investering zijn voor het economisch

navetteurs.be qu'Infrabel envisageait de fermer des lignes pour faire des économies. Les deux organisations le dénoncent en mettant en évidence l'augmentation des embouteillages et les besoins en mobilité. Quelles sont les pistes d'économies envisagées par Infrabel? La fermeture et la désélectrification de lignes en sont-elles? N'est-ce pas contradictoire avec le plan de transport visant à élargir l'offre de mobilité?

Selon la presse, on devrait mettre en place une stratégie audacieuse à 30 ans pour attirer les navetteurs automobilistes vers le rail. Mais la SNCB et Infrabel attendent toujours leur contrat de gestion et plan d'investissement, essentiels pour établir la stratégie à long terme. Pouvez-vous nous informer quant à l'élaboration de ces documents? Quand seront-ils prêts et mis en place? Où en sont les discussions?

02.04 David Geerts (sp.a): Nous attendons un nouveau contrat de gestion et un plan d'investissement pluriannuel pour la SNCB et Infrabel depuis deux ans. À quel stade en est ce nouveau contrat? Quand sera-t-il présenté au Parlement?

Parallèlement, je voudrais adresser une question spécifique à propos de l'électrification de la ligne Mol-Hamont. À quel stade en sont les accords à ce sujet? Le ministre a-t-il été associé à la concertation entre les provinces et négociera-t-il avec Infrabel afin de finaliser ce dossier?

Le gel des investissements à Infrabel ne semble pas raisonnable. Nous sommes opposés à ces économies car nous pensons qu'il est possible de réaliser à la fois un gain économique et un gain en termes de santé.

Selon ses propres dires, le ministre a reçu tous les documents d'Infrabel. Ne pourrions-nous pas nous engager dans une discussion ouverte en nous basant sur ces documents plutôt que de tourner en rond, ce qui ne fait qu'exacerber les frustrations? C'est pourquoi je demande au ministre de venir au Parlement avec ces documents.

02.05 Éric Thiébaud (PS): Ce qui me préoccupait c'était la réouverture de la ligne Valenciennes-Mons. Les cinq ministres avant vous étaient favorables à la réouverture de la ligne. J'espère que vous aussi.

La réouverture de cette ligne pour le fret, soutenue par le port d'Anvers, peut être un investissement intéressant pour la relance économique et pour le maintien d'activités économiques et d'échanges

herstel en het behoud van economische activiteiten en verkeer tussen Frankrijk en België.

Gisteren heb ik deelgenomen aan een vergadering die werd georganiseerd door de onderprefect van Valenciennes en waarop alle stakeholders aanwezig waren: de Franse spoorwegen, vertegenwoordigers van de Franse regio Nord, van Infrabel en van uw kabinet. Voor de heropening van die lijn is er een investering nodig van 15 miljoen euro door Frankrijk en van 3 miljoen euro door België. Volgens uw vertegenwoordigers is 3 miljoen euro een zeer groot bedrag.

Dat verbaast me. Als men weet met welke budgetten er wordt gewerkt, is 3 miljoen net een belachelijk laag bedrag. Uw voorganger zei ons dat er 500 miljoen euro zou worden geïnvesteerd in Wallonië en nu krijgen we te horen dat ze in rook zijn opgegaan.

Wat is uw standpunt over dit dossier? Bent u voorstander van een heropening van die lijn? Zal u de vereiste 3 miljoen vinden om die investering concreet te realiseren? De Fransen kunnen klaar zijn in 2019 opdat die lijn opnieuw operationeel zou zijn.

02.06 Inez De Coninck (N-VA): De beheerscontracten van de NMBS en Infrabel lopen vertraging op.

Klopt het dat Infrabel achterblijft met zijn voorstellen? Hoe komt dat? Wat zal de minister ondernemen om verdere vertragingen te vermijden? Kan hij zijn tussenkomsten documenteren? Binnen welke termijn denkt hij de beheerscontracten te kunnen voorleggen aan het Parlement?

02.07 Stéphane Crusnière (PS): Ik heb mevrouw Galant en uzelf vragen gesteld over de afronding van de werkzaamheden voor het GEN. U was aanwezig op onze vergadering met de verkozenen van Waals-Brabant, waar de vrees deels werd weggenomen. Er werden daar echter geen begrotingskader of tijdpad voorgesteld. U kondigde aan dat het aanbod zou worden uitgebreid en dat die lijnen tot 2024 gedeeltelijk en daarna volledig op vier sporen zouden worden gebracht.

Het meerjareninvesteringsplan 2016-2020 bevat geen begrotingsmiddelen voor de afronding van die werkzaamheden. Dat is verontrustend.

Vandaag verklaarde u in de pers dat het Waalse GEN tegen 2027 klaar zou zijn. U noemde ook enkele bedragen.

entre la France et la Belgique.

Hier, j'ai assisté à une réunion organisée par le sous-préfet de Valenciennes où tous les acteurs étaient réunis: les voies ferrées de France, des représentants de la région française du Nord, des représentants d'Infrabel et de votre cabinet. Pour rouvrir cette ligne, il faut un investissement côté français de 15 millions d'euros et côté belge de 3 millions d'euros. D'après vos représentants, il semblerait que 3 millions d'euros soit une très grosse somme.

Je suis étonné. Quand on connaît les montants des budgets utilisés, 3 millions c'est dérisoire. Votre prédécesseur nous avait dit qu'il y avait 500 millions d'investissements prévus en Wallonie. On nous dit maintenant qu'ils se seraient évaporés.

Quelle est votre position sur ce dossier? Êtes-vous favorable à la réouverture de cette ligne? Allez-vous trouver ces 3 millions d'euros pour réaliser concrètement cet investissement? Les Français peuvent être prêts en 2019 pour que la ligne soit à nouveau opérationnelle.

02.06 Inez De Coninck (N-VA): Les contrats de gestion de la SNCB et d'Infrabel ont pris du retard.

Est-il exact qu'Infrabel tarde à présenter ses propositions? Quelle en est la raison? Que compte faire le ministre pour éviter que ces retards s'aggravent? Peut-il prouver par des documents qu'il est bien intervenu? Dans quel délai pense-t-il pouvoir présenter les contrats de gestion au Parlement?

02.07 Stéphane Crusnière (PS): J'ai interrogé Mme Galant et vous-même sur la finalisation des travaux du RER. Vous étiez présent à notre réunion avec les élus du Brabant wallon, où certaines craintes avaient été apaisées. Mais aucun cadre budgétaire ni calendrier n'avaient été présentés. Vous aviez évoqué un accroissement de l'offre avec une mise à quatre voies partielle jusqu'en 2024 avant une mise à quatre voies complète.

Le plan pluriannuel d'investissements 2016-2020 ne prévoit aucun budget pour la finalisation de ces travaux. C'est inquiétant.

Aujourd'hui, je lis dans la presse que selon vos déclarations, le RER wallon serait terminé d'ici 2027, en indiquant certains montants.

Kunt u het tijdspad opnieuw schetsen? Welke bedragen zullen er nodig zijn en welke zijn er beschikbaar? In uw verklaring had u het over een 60/40-compensatie. Wat is daar van aan?

02.08 Marco Van Hees (PTB-GO!): Het aantal vragen weerspiegelt de toenemende problemen waarmee de NMBS te kampen heeft.

De roltrap in het station Antwerpen-Zuid is al 18 jaar defect. In 2014 heeft het reizigersplatform TreinTramBus daar campagne rond gevoerd. Op 21 november heeft de Antwerpse districtsraad op vraag van de PVDA een resolutie ingediend om op de herstelling van de roltrap en de installatie van een lift aan te dringen. De NMBS antwoordt dat die werkzaamheden gepland zijn. Maar in 1998 zei ze dat ook al. Hoever staat het daar nu eigenlijk mee?

Hoe staat het met de overkapping van de perrons?

De districtsraad van Antwerpen zou de plannen voor de opwaardering van het station willen krijgen. Kunt u in die zin actie ondernemen?

Infrabel zal tegen 2020 4,41 miljard in het net investeren in plaats van de geplande 6,2 miljard. Dat is problematisch.

Infrabel heeft inspanningen geleverd om zijn schuld af te bouwen, maar u hebt gezegd dat de schuldenlast nog zou toenemen.

Het Waalse GEN zal tot 2027 worden uitgesteld ondanks een formele verbintenis van de regering, en men vraagt dat de werknemers hun productiviteit opvoeren.

Kan met die beperkte middelen de versleten infrastructuur worden vervangen? Hoeveel procent van de investeringen in veiligheid gaat er naar het ETCS-systeem en hoe zullen de resterende middelen worden verdeeld? Hoeveel VTE's zullen er tijdens deze regeerperiode bij Infrabel verdwijnen? Bevestigt u het in de pers vermelde cijfer van 2.713 VTE's?

02.09 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Infrabel heeft zelf harde commentaar geleverd op zijn MIP. De CEO van Infrabel klaagt dat hij niets meer kan doen voor het GEN.

Hoeveel van de aangekondigde 4 miljard euro zal er daadwerkelijk worden ingezet voor het behoud van de capaciteit? Dat is van groot belang als we de

Pourriez-vous refaire le point sur ce calendrier? Quels montants seront-ils nécessaires et quels moyens sont-ils à disposition? Dans votre déclaration, vous parlez d'une compensation 60/40. Qu'en est-il?

02.08 Marco Van Hees (PTB-GO!): Le nombre de questions est à hauteur des problèmes grandissants qui se posent à la SNCB.

L'escalator de la gare d'Anvers-Sud, ne fonctionne pas depuis 18 ans. En 2014, l'association d'usagers TreinTramBus avait fait campagne. Le 21 novembre, le conseil de district d'Anvers a déposé une résolution à la demande du PTB pour insister pour la réparation et l'installation d'un ascenseur. La SNCB répond que c'est prévu. En 1998, elle répondait déjà cela. Où cela en est-il?

Qu'en est-il de la couverture des quais?

Le conseil de district d'Anvers souhaiterait obtenir les plans de revalorisation de la gare. Pourriez-vous intervenir en ce sens?

Infrabel investira 4,41 milliards dans le réseau d'ici 2020 au lieu des 6,2 milliards prévus. Cela pose problème.

Infrabel a fait des efforts pour réduire sa dette mais vous avez annoncé une croissance de l'endettement.

Le RER wallon serait reporté à 2027 malgré un engagement formel du gouvernement et on demande aux travailleurs d'augmenter leur productivité.

Cette insuffisance budgétaire permettra-t-elle de remplacer l'infrastructure usagée? Dans les investissements de sécurité, quelle est la part de l'ETCS et comment les moyens restants seront-ils distribués? Combien d'ETP d'Infrabel disparaîtront-ils sous cette législature? Confirmez-vous le chiffre de 2 713 ETP avancé par la presse?

02.09 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Le PPI d'Infrabel a poussé Infrabel lui-même à formuler des commentaires désobligeants. Le CEO d'Infrabel se plaint de ne plus pouvoir rien faire en ce qui concerne le RER.

Quels sont les vrais chiffres dans les 4 milliards consacrés au maintien de capacité? C'est un enjeu considérable si nous voulons régler les problèmes

stiptheidsproblemen willen oplossen. Bij de interne factoren gaat het over het rollend materieel en de infrastructuur. Voor Infrabel gaat het over de infrastructuur.

Volgens een artikel dat vandaag in de krant *La Dernière Heure* is verschenen, blijkt de invoering van het GEN op lijn 124 apocalyptische vooruitzichten te bieden. Ik zou dan ook graag uw mening kennen over die onderliggende kwestie in verband met de vergunningen, de vertraging bij de afgifte van de vergunningen en de moeilijkheden om de deadlines te respecteren.

02.10 Karin Temmerman (sp.a): De besparingen die de regering oplegt, hebben gevolgen voor heel veel zaken, onder andere voor het GEN-netwerk rond Gent, Antwerpen, Brussel, Charleroi en Luik.

Gent heeft de haven met de grootste toegevoegde waarde, die de economische pool is van Oost-Vlaanderen. Havenspoorlijn 204 ligt er, maar wordt voor een veel te klein deel ook gebruikt voor goederenvervoer. De installatie van deze lijn kan 10.000 wagens per dag van de weg halen.

Wat is de toekomst van deze lijn? Valt zij ook onder de besparingen? Hoe zit het met de studie die de minister daarover bijkomend zou maken?

02.11 Jef Van den Bergh (CD&V): De zesde staats hervorming heeft de mogelijkheid gecreëerd dat een Gewest op aanvullende wijze investeert in de aanleg, aanpassing of modernisering van spoorlijnen. Daartoe kan een samenwerkingsakkoord worden afgesloten. Vlaams minister Weyts denkt eerder aan prefinanciering als mogelijkheid om bepaalde investeringen sneller te realiseren.

Zal er in het Meerjareninvesteringsprogramma (MIP) rekening worden gehouden met de mogelijkheid van cofinanciering? Dan moet elke overheid geld ter beschikking stellen. Worden er concrete projecten met cofinanciering opgenomen in het MIP?

Heeft de minister van zijn Vlaamse collega al voorstellen ontvangen om bepaalde prioriteiten te prefinancieren? Zullen er concrete projecten met prefinanciering worden opgenomen in het investeringsplan?

Is prefinanciering wettelijk mogelijk of is enkel cofinanciering mogelijk?

de ponctualité. Dans les facteurs internes, il s'agit du matériel roulant et de l'infrastructure. Pour Infrabel, il s'agit de l'infrastructure.

Le RER sur la ligne 124, dans un article de la *DH* de ce matin, semble nous donner des perspectives apocalyptiques. J'aimerais donc vous entendre sur cette question sous-jacente en lien avec les permis, le retard dans les permis et les difficultés de respecter les échéances.

02.10 Karin Temmerman (sp.a): Les économies imposées par le gouvernement ont de très nombreuses conséquences, notamment pour le réseau RER autour de Gand, Anvers, Bruxelles, Charleroi et Liège.

Gand possède le port à la plus grande valeur ajoutée; il constitue le pôle économique de la Flandre orientale. La ligne ferroviaire portuaire 204 est aménagée, mais elle n'est que très partiellement utilisée pour le transport de marchandises. L'installation de cette ligne pourrait délester les routes de 10 000 véhicules par jour.

Quel est l'avenir de cette ligne? Est-elle également concernée par les mesures d'économie? Où en est l'étude supplémentaire que le ministre entendait réaliser à ce sujet?

02.11 Jef Van den Bergh (CD&V): La sixième réforme de l'État a donné aux Régions la possibilité de pourvoir au financement additionnel d'investissements d'aménagement, d'adaptation ou de modernisation des lignes de chemin de fer, sous réserve de la conclusion d'un accord de coopération. Le ministre Weyts songe plutôt à la solution du préfinancement pour accélérer la réalisation de certains investissements.

Le Plan pluriannuel d'investissement (PPI) prévoira-t-il la possibilité d'un cofinancement? Dans ce cas, chaque autorité devra mettre des fonds à disposition. Des projets concrets de cofinancement figureront-ils dans le PPI?

Le ministre a-t-il déjà reçu des propositions de son collègue flamand pour assurer le préfinancement de certaines priorités? Des projets concrets de préfinancement figureront-ils dans le plan d'investissement?

La loi autorise-t-elle le préfinancement ou n'a-t-elle prévu que le cofinancement?

02.12 Minister **François Bellot** (*Frans*): Na de goedkeuring van het investeringsplan, het beheerscontract en het ondernemingsplan zou u de directieleden van de NMBS moeten uitnodigen om hun werkmethode te komen voorstellen. Zij hebben enorm veel vrijheid, de enige doelstelling is de kwaliteit van het aanbod. Ik weiger om te aanvaarden dat er nog nieuwe dure stations worden gebouwd! De reizigers, het personenvervoer en het goederenvervoer moeten centraal staan. De NMBS en Infrabel zijn belangrijke werkgevers en verrichten een vitale activiteit.

De wet van 1991 bepaalt dat het ondernemingsplan eerst moet worden opgesteld alvorens er een beheerscontract kan worden gesloten. Aangezien de entiteiten over een ontwerp van ondernemingsplan beschikken, zitten de onderhandelingen voor het opstellen van hun respectieve beheerscontracten in een nieuwe fase.

(*Nederlands*) Infrabel en NMBS hebben sinds juni kennis van de beschikbare dotaties. Zij stelden bedrijfsplannen en meerjareninvesteringsplannen op. Het NMBS-meerjareninvesteringsplan werd al goedgekeurd. Dat van Infrabel moet nog worden goedgekeurd op de raad van bestuur van 19 december 2016.

(*Frans*) Op 2 december hechtte de ministerraad zijn zegel aan het ontwerp van koninklijk besluit tot bepaling van de werking van de investeringscel voor de spoorwegen, die in eerste instantie op technisch vlak zal werken met de betrokken overheidsdiensten, en vervolgens op strategisch vlak. Het ontwerp van MIP zal aan de Gewesten worden voorgesteld. Hun advies en dat van het uitvoerend comité van de diverse ministers van Mobiliteit zal worden gevraagd.

Het ontwerp werd voor advies aan de Raad van State voorgelegd. We wachten het advies van de Gewesten in.

02.13 **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): Ik heb niets gehoord over het station Ottignies. Wat de stations in het algemeen betreft, begrijp ik maar al te goed wat u bedoelt.

02.14 Minister **François Bellot** (*Frans*): Wanneer ik het over stations heb, denk ik aan perrons en beschuttende wachtruimten.

02.15 **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): In het station Ottignies – dat het tweede station van Wallonië is wat betreft het aantal reizigers – is de doorgang onder de sporen tijdens de spitsuren een ware

02.12 **François Bellot**, ministre (*en français*): Lorsque les plans d'investissement, contrat de gestion et plan d'entreprise auront été adoptés, vous devriez inviter les patrons de la SNCB à venir présenter leur méthode. Ils ont énormément de liberté, le seul objectif étant la qualité de l'offre. Je refuse les nouvelles gares coûteuses! Ce qui compte, c'est le navetteur, le transport de personnes et de marchandises. La SNCB et Infrabel sont des employeurs importants et une activité vitale.

La loi de 1991 prévoit que le plan d'entreprise est une condition préalable à la conclusion du contrat de gestion. Les sociétés ayant un projet de plan d'entreprise, les négociations pour l'élaboration de leurs contrats de gestion respectifs sont entrées dans une nouvelle phase.

(*En néerlandais*) Infrabel et la SNCB ont eu connaissance en juin des dotations disponibles. Elles ont élaboré des plans d'entreprise et des plans pluriannuels d'investissement. Celui de la SNCB a déjà été approuvé et celui d'Infrabel le sera lors du conseil d'administration du 19 décembre 2016.

(*En français*) Le Conseil des ministres du 2 décembre a approuvé le projet d'arrêté royal déterminant le fonctionnement de la cellule d'investissements qui travaillera, dans un premier temps, au niveau technique avec les services publics concernés, et ensuite au niveau stratégique. Le projet de PPI fera l'objet d'une présentation et d'une demande d'avis aux Régions et d'un avis du comité exécutif des différents ministres de la Mobilité.

Le projet a fait l'objet d'une demande d'avis auprès du Conseil d'État. Nous sommes en attente de l'avis des Régions.

02.13 **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): Je n'ai pas entendu de réponse sur la gare d'Ottignies. Concernant les gares, je vois très bien à quoi vous faites allusion.

02.14 **François Bellot**, ministre (*en français*): Pour moi, une gare, ce sont des quais et un espace d'abri.

02.15 **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): À la gare d'Ottignies – deuxième gare de Wallonie en nombre de voyageurs – le passage sous voies aux heures de pointe est un parcours du combattant. Cela

hindernissenkoers. Dit heeft, wat men ook moge beweren, gevolgen voor de treinreizigers die een aansluiting missen. Ik heb het dus wel over het masterplan dat men al jarenlang belooft en dat hiervoor een oplossing moet aanreiken en niet over verfraaiingswerken.

Het station Ottignies hoeft niet te boeten voor wat er elders fout is gelopen. Het hoeft niet tweemaal te worden gestraft omdat het in een bepaalde periode niet heeft gekregen wat het toekomt en omdat het niet het elementaire krijgt doordat het niet heeft gekregen wat het toekomt!

02.16 Stéphane Crusnière (PS): Ik heb geen antwoord op mijn vragen over het station Waver en de financiering van het GEN gekregen.

02.17 Laurent Devin (PS): Deze vergadering gaat lang duren, zonder dat er veel antwoorden komen. Zowel de meerderheid als de oppositie blijven ontredderd achter. Als het kabinet mist wil spuien, kunnen ook de parlementsleden de commissievergadering eindeloos rekken. Wat hier deze namiddag is gebeurd, mag zich niet meer herhalen!

02.18 David Geerts (sp.a): Nadat er vragen over details waren gesteld, hebben wij indertijd samen beslist om het werk te organiseren en nuttig te maken. Zoals het nu verloopt, haalt het volgens mij niet veel uit.

02.19 Éric Thiébaud (PS): Ik heb evenmin enig antwoord gekregen. U heeft met geen woord gerept van de heropening van de lijn Valenciennes-Bergen. Ik zal u daarover opnieuw ondervragen tot wanneer ik daarop een antwoord krijg.

02.20 Inez De Coninck (N-VA): Ik heb geen concreet antwoord, maar ik heb wel gemerkt dat de minister de problemen van vertragingen in de schoenen van Infrabel wil schuiven. Ik weiger mee te gaan in die logica. Ik hoop echt dat de regeringscommissarissen in die raden van bestuur hun mond al hebben opengedaan en ik zal dat schriftelijk navragen. Ik zal ook schriftelijk navragen welke initiatieven de voogdijminister heeft genomen om de beheerscontracten en achterblijvende plannen sneller te laten komen.

02.21 Marco Van Hees (PTB-GO!): Uw gegroepeerd antwoord is een non-antwoord.

Ik had u een concrete vraag gesteld over de roltrap

influence le navetteur qui rate sa correspondance, quoi qu'on puisse dire. Je parle donc bien du masterplan promis depuis des années pour cela et non des embellissements.

La gare d'Ottignies n'a pas à se reprocher ce qui a été mal fait ailleurs. Elle n'a pas à souffrir deux fois pour ne pas avoir reçu son dû à une certaine époque et ne pas recevoir l'élémentaire pour ne pas avoir eu son dû!

02.16 Stéphane Crusnière (PS): Je prends acte de n'avoir pas reçu de réponse sur la gare de Wavre. Je n'ai pas eu de réponse non plus sur le financement du RER.

02.17 Laurent Devin (PS): On va passer beaucoup de temps en cette réunion et on a peu de réponses. La majorité et l'opposition partagent le même désarroi. Si l'option du cabinet ministériel est de noyer la discussion, les parlementaires peuvent aussi utiliser la commission pour y passer beaucoup de temps. Ce qui est arrivé cet après-midi ne peut plus se reproduire!

02.18 David Geerts (sp.a): Après que des questions sur des détails avaient été posées, nous avons conjointement décidé, à l'époque, d'organiser le travail et de le rendre utile. La façon de procéder aujourd'hui n'est à mon sens guère constructive.

02.19 Éric Thiébaud (PS): Je n'ai obtenu aucune réponse non plus. Vous n'avez dit mot sur la réouverture de la ligne Valenciennes-Mons. Je vous la reposerai jusqu'au moment où j'aurai une réponse.

02.20 Inez De Coninck (N-VA): Je n'ai pas obtenu de réponse concrète, mais j'ai constaté en revanche que le ministre pointe dans la direction d'Infrabel pour ce qui concerne les problèmes de retard. Je refuse de m'inscrire dans cette logique. J'espère vraiment que les commissaires du gouvernement se sont déjà exprimés au sein des conseils d'administration et je poserai une question écrite à ce sujet. Je poserai également une question écrite pour m'enquérir des initiatives prises par le ministre de tutelle pour accélérer la finalisation des contrats de gestion et des plans en suspens.

02.21 Marco Van Hees (PTB-GO!): Votre réponse groupée est une non-réponse.

J'avais posé une question précise sur l'escalator de

van het station Antwerpen-Zuid! U heeft het gehad over toiletten die een ver-van-uw-bed-show zijn. Het beheer van roltrappen en toiletten behoort nochtans tot de taken van Infrabel en van de NMBS.

De explosieve toename van het aantal vragen toont aan dat u de opeenstapeling van problemen, veroorzaakt door de situatie en door uw voorgangers, niet aankunt. U zou ook boos moeten worden op uzelf. Door het beleid van deze regering wordt er te weinig geïnvesteerd in de spoorbedrijven, en dat is de oorzaak van de huidige problemen.

02.22 Jef Van den Bergh (CD&V): Ik heb geen antwoord gekregen op de vraag over de cofinanciering. Dat komt misschien later nog?

Het incident is gesloten.

03 **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw Catherine Fonck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "lijn 96" (nr. 14947)
- de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "herhaalde storingen op de lijn Doornik-Bergen" (nr. 15050)
- de heer Georges Gilkinet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de dagelijks terugkerende helletocht op lijn 161-162 tussen Ciney en Namen" (nr. 15071)
- de heer Éric Thiébaud aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de aanhoudende vertragingen op lijn 96 Bergen-Brussel" (nr. 15152)
- de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stiptheid op de lijnen in Wallonië en in het bijzonder in Henegouwen" (nr. 15202)
- de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het toenemende aantal treinen met vertraging op het Belgische spoorwegnet" (nr. 15318)
- mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stiptheid bij het eerste

la gare d'Anvers-Sud! Vous avez parlé de toilettes qui sont le cadet de vos soucis. Escalator et toilettes relèvent pourtant du travail d'Infrabel et de la SNCB.

L'explosion de questions montre que vous êtes dépassé par l'explosion de problèmes, causés par la situation et vos prédécesseurs. Vous devriez vous fâcher aussi contre vous-même. La politique du gouvernement conduit à un sous-investissement dans les sociétés ferroviaires, cause des problèmes actuels.

02.22 Jef Van den Bergh (CD&V): Je n'ai pas obtenu de réponse à la question relative au cofinancement. Je l'obtiendrai peut-être plus tard?

L'incident est clos.

03 **Questions jointes de**

- Mme Catherine Fonck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la ligne 96" (n° 14947)
- M. Paul-Olivier Delannois au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "des perturbations à répétition au niveau de la ligne Tournai-Mons" (n° 15050)
- M. Georges Gilkinet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'enfer vécu par les navetteurs de la ligne 161-162, entre Ciney et Namur" (n° 15071)
- M. Éric Thiébaud au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les retards persistants sur la ligne 96 Mons-Bruxelles" (n° 15152)
- M. Marcel Cheron au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la ponctualité sur les lignes wallonnes, en particulier les lignes hennuyères" (n° 15202)
- M. Jean-Jacques Flahaux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les retards de plus en plus importants sur le réseau ferré belge" (n° 15318)
- Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la ponctualité au premier départ" (n° 15352)
- M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la colère des usagers de la ligne 96" (n° 15382)

vertrek" (nr. 15352)

- de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de woede van de gebruikers van lijn 96" (nr. 15382)

- de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de onvoorspelbare en onverklaarbare verminderingen van het treinaanbod tijdens het weekend op lijn 161" (nr. 15383)

- de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het plan om managers aan te stellen bij de NMBS en Infrabel om de stiptheid op bepaalde lijnen te verbeteren" (nr. 15387)

- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stiptheid van de treinen" (nr. 15415)

03.01 Catherine Fonck (cdH): Ik heb het over lijn 96 en ik wens specifiek daarover een antwoord. Wat stiptheid betreft is deze lijn rampzalig. Tijdens de spits rijdt er minder dan één op twee treinen op tijd. Mevrouw Galant had twee jaar geleden krachtige maatregelen op deze lijn beloofd. Vandaag is de situatie nog verergerd.

Lijn 96 gaat tot Frameries en Quévy. We moeten vermijden dat reizigers de auto nemen tot in Bergen, want dan lopen de invalswegen van de grote steden vast.

Een jaar geleden werd de rechtstreekse lijn tussen Quévy en Brussel afgeschaft. In het nieuwe transportplan wordt deze rit nog langer: voor driekwart van de ritten vanuit Quévy-Frameries tot in Brussel zullen er voor de heen – en terugrit tien minuten bijkomen. Sinds 2014 zal er dus zowel voor de heen – als voor de terugrit in totaal 20 minuten zijn bijgekomen.

Op een traject van één uur, neemt de rijtijd dus met 30% toe. Is het mogelijk de dienstregeling te herzien? Welke maatregelen zal u nemen, afgezien van de aanstelling van een lijnmanager, om de stiptheid op lijn 96 te verbeteren?

03.02 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen): Op lijn 162, meer bepaald tussen Ciney en Namen is de situatie kritiek door de werkzaamheden en doordat het treinverkeer tussen Ciney en

- M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les diminutions imprévisibles et inexpliquées de fréquence des trains sur la ligne 161 durant le week-end" (n° 15383)

- M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le plan d'amélioration de la ponctualité sur certaines lignes de la SNCB et d'Infrabel en engageant des managers" (n° 15387)

- M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la ponctualité des trains" (n° 15415)

03.01 Catherine Fonck (cdH): Je parle de la ligne 96 et j'entends avoir une réponse spécifique sur cette ligne-là. C'est une des lignes les plus catastrophiques en terme de ponctualité. En heures de pointe, moins d'un train sur deux est à l'heure. Mme Galant avait promis des mesures fortes sur cette ligne il y a deux ans. Aujourd'hui la situation a empiré.

Cette ligne 96 va jusque Frameries et Quévy. Il faut éviter que les navetteurs viennent en voiture jusque Mons, car cela engorge les entrées des grandes villes.

Il y a un an, il y a eu une suppression de la ligne directe de Quévy à Bruxelles. Dans le nouveau plan de transport, le trajet se rallonge encore: pour trois quarts des trajets depuis Quévy-Frameries jusque Bruxelles, il y aura une augmentation de 10 minutes à l'aller et au retour. Depuis 2014, il y aura donc eu une augmentation de 20 minutes pour l'aller et autant pour le retour.

Sur un trajet d'une heure, cela augmente la durée de 30%. Est-il possible de revoir les horaires? Au-delà d'un gestionnaire par ligne, quelles sont les dispositions que vous allez prendre pour faire respecter la ponctualité sur la ligne 96?

03.02 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen): Sur la ligne 162, plus particulièrement entre Ciney et Namur, la situation est critique en raison des travaux et de la mise en place d'un service à voie

Sart-Bernard op één spoor werd gebracht.

Op dat baanvak worden de stoptreinen vervangen door bussen. Treinreizigers missen regelmatig die bus door de vertraging van de trein. Bovendien zijn de omstandigheden op het vlak van comfort en veiligheid niet toereikend.

Kunt u de stand van zaken geven van de werkzaamheden op het spoor tussen Ciney en Namen? Kunnen de werken versneld worden? Wanneer zal de situatie genormaliseerd zijn? Is het mogelijk om de treindienst, die efficiënter is dan de bussen, te hervatten? Kan de NMBS de rijtijden niet inkorten, aangezien de GEN-werken nog niet opgestart zijn? Het traject wordt immers verlengd zonder dat dit nodig is voor de werken.

Hoe zal de NMBS ervoor zorgen dat de hinder voor de reizigers tot een minimum beperkt wordt? Welke compenserende maatregelen worden er gepland? Wordt er gewerkt aan aangepaste dienstregelingen en aan een betere samenwerking met de TEC? Overweegt men tijdens de spitsuren bijkomende P-treinen in het station Courrière te laten stoppen om reizigers extra mogelijkheden te geven om Brussel en Namen te bereiken? Kan men de aansluitingen naar Brussel vanuit Namen verbeteren om vertragingen te vermijden?

03.03 **Éric Thiébaud** (PS): De reizigers die gebruikmaken van de lijn Quiévrain-Bergen-Brussel zijn de vertragingen beu. Met gemiddeld acht minuten vertraging per dag is ze één van de lijnen met de meeste vertraging. Ondanks de petites, interpellaties, werkgroepen en rapporten blijft de situatie problematisch en uw recente verklaringen geven weinig hoop op verbetering. Volgens u zijn de vertragingen te verklaren door de keuze voor een gigantisch station in Bergen, dat ten koste gaat van het spoornet, maar u komt niet met oplossingen.

Welke stappen neemt u om de situatie voor de reizigers te verbeteren? Hoever staat de werkgroep die zich over de stiptheid op lijn 96 buigt?

03.04 **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): De officiële cijfers van Infrabel en de NMBS voor 2016 zijn niet zo slecht aangezien gemiddeld 88,6% van de treinen tijdens de piekuren, 's ochtends en 's avonds, op tijd rijdt. Volgens de methode van de ernstige vereniging navetteurs.be komt men echter tot cijfers die een moderne spoorwegmaatschappij onwaardig zijn. Volgens die vereniging reed er tussen 2015 en 2016 48% van de treinen op de lijn Bergen-Brussel op tijd, dus met minder dan zes minuten vertraging. Voor de lijn Binche-Brussel was dat 47% en voor de lijn Aarlen-Brussel 50%.

unique entre Ciney et Sart-Bernard.

Sur ce tronçon, les trains omnibus sont remplacés par des bus. Les navetteurs manquent régulièrement ce bus en raison du retard enregistré par le train. De plus, les conditions de confort et de sécurité sont insuffisantes.

Pouvez-vous faire le point sur l'avancement des travaux entre Ciney et Namur? Ce chantier peut-il être accéléré? Dans quel délai la situation sera-t-elle normalisée? Est-il envisageable de rétablir le service de trains, plus efficace que les bus? Les travaux du RER n'ayant pas encore débuté, la SNCB peut-elle envisager un resserrement des horaires? En effet, on allonge les trajets sans que cela ne soit utile pour les travaux.

Quelles solutions la SNCB apportera-t-elle aux navetteurs pour limiter les désagréments? Quelles sont les mesures compensatoires envisagées? Travaille-t-on à des aménagements d'horaires et à une meilleure coordination avec le TEC? Est-il envisagé de prévoir des arrêts supplémentaires aux heures de pointe de train P à Courrière pour assurer une possibilité supplémentaire d'accès à Namur et à Bruxelles des navetteurs? Peut-on mieux assurer les correspondances vers Bruxelles au départ de Namur pour éviter les retards?

03.03 **Éric Thiébaud** (PS): Les navetteurs de la ligne Quiévrain-Mons-Bruxelles sont excédés par les retards, en moyenne huit minutes par jour, ce qui en fait une des lignes les plus touchées. La situation reste difficile malgré les pétitions, interpellations, groupes de travail ou rapports, et vos récentes déclarations ne font pas espérer d'améliorations. Vous expliquez les retards par le choix d'une gigantesque gare à Mons au détriment du réseau mais vous n'apportez pas de solution.

Quelles actions entreprenez-vous pour améliorer la situation des navetteurs? Où en est le groupe de travail "Ponctualité ligne 96"?

03.04 **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): Les chiffres officiels d'Infrabel et de la SNCB en 2016 ne sont pas si mauvais, puisque la ponctualité moyenne est de 88,6 % aux heures de pointe, matin et soir. Cependant, la méthodologie de la sérieuse association navetteurs.be arrive à des chiffres indignes d'un chemin de fer moderne. Entre 2015 et 2016, selon cette association, les trains ponctuels – moins de six minutes de retard – sur la ligne Mons-Bruxelles étaient de 48 %. Pour Binche-Bruxelles, la ponctualité est de 47 %, et de 50 % sur la ligne Arlon-Bruxelles.

Ik ken uw antwoord al. U heeft een brief met ontvangstbevestiging gestuurd. Verwacht u echte antwoorden? Zal u specifieke oplossingen voor die Henegouwse lijnen uitwerken? Ik hoop dat u zal nagaan of het meerjareninvesteringsplan oplossingen bevat om de situatie op die lijnen te verbeteren.

03.05 Jean-Jacques Flahaux (MR): Toen het vorige plan eind 2014 werd ingevoerd, werd de reisduur verlengd om het grotere aantal passagiers en treinen op te vangen.

De reisduur is soms echter verdubbeld. De treinen bestaan vaak uit minder rytuigen en beschikken dus over minder plaatsen dan het door de NMBS zelf vooropgestelde aantal. Die ondermaatse capaciteit wordt nog in de hand gewerkt door de schrapping of vertraging van sommige treinen.

Hebt u de verantwoordelijken van de NMBS en Infrabel gevraagd dat ze hun persoonlijke geschillen staken en u zeggen wat de oorzaken van die vertragingen zijn en hoe ze verholpen kunnen worden?

In hoeverre zijn die vertragingen toegenomen door oorzaken die losstaan van de NMBS en Infrabel? Welke oorzaken zijn dat? Hebben ze te maken met het uitvoeren van de werken ter verbetering of ter uitbreiding van het spoornet? Wanneer zullen de bestelde nieuwe rytuigen en locomotieven operationeel zijn?

U hebt gevraagd dat er voor elke lijn een verantwoordelijke zou worden aangesteld. Wanneer zullen die personen actief zijn?

03.06 Marco Van Hees (PTB-GO!): Wat lijn 96 betreft, werp ik me op als spreekbuis van de opstellers van een petitie over de vertragingen, die in enkele dagen tijd meer dan 1.000 keer werd ondertekend.

Bevestigt u de vermelde cijfers of beschikt u over andere cijfers? Wat zijn de belangrijkste oorzaken van die vertragingen op lijn 96? Zult u specifieke maatregelen voor lijn 96 nemen om dat probleem te verhelpen? Zult u initiatieven nemen om te voorkomen dat de treinfrequentie in de stations voorbij Bergen verder wordt teruggeschoefd?

Op lijn 161 is er een situatie die vergelijkbaar is met het GEN, namelijk onvoorziene en onaangekondigde verminderingen van de treinfrequentie in het weekend op het traject tussen

Je connais déjà votre réponse. Vous avez envoyé un courrier avec accusé de réception. Attendez-vous de vraies réponses? Envisagez-vous des solutions particulières pour ces lignes hennuyères? Je suppose que vous serez attentifs à vérifier si le PPI comprend des solutions pour améliorer ces lignes.

03.05 Jean-Jacques Flahaux (MR): Lors du précédent plan mis en place fin 2014, la durée des trajets avait été allongée pour faire face à l'augmentation du nombre de passagers et du nombre de trains.

Mais le temps de transport a parfois été multiplié par deux. Les trains sont souvent en sous-capacité en regard du nombre de wagons et de places prévus par la SNCB elle-même. Cette sous-capacité est augmentée par la suppression ou le retard de certains trains.

Avez-vous demandé aux responsables de la SNCB et d'infrabel d'arrêter leurs querelles d'egos et de vous indiquer les raisons de ces retards et les moyens d'y remédier?

Quelle est la part des raisons indépendantes de la SNCB et Infrabel dans la multiplication de ces retards? Quelles sont les raisons évoquées? Est-ce la réalisation des travaux d'amélioration ou d'augmentation du réseau ferré? À quelles échéances les nouvelles voitures et motrices commandées seront-elles sur les rails?

Vous avez demandé à ce qu'un responsable soit nommé par ligne. Quand ces personnes seront-elles opérationnelles?

03.06 Marco Van Hees (PTB-GO!): Concernant la ligne 96, je me fais le relais d'une pétition pour se plaindre des retards, qui a reçu plus de 1 000 signatures en quelques jours.

Confirmez-vous les chiffres qui ont été cités ou pouvez-vous en avancer d'autres? Quelles sont les causes principales de ces retards sur la ligne 96? Envisagez-vous des mesures spécifiques à la ligne 96 pour régler la situation? Envisagez-vous des initiatives pour éviter l'isolement que subissent les gares en aval de Mons?

Sur la ligne 161, on a un peu une situation de RER, des diminutions imprévisibles et inexplicables de la fréquence des trains le week-end sur le tronçon entre Boitsfort et Rixensart. Le week-end, un train

Bosvoorde en Rixensart. In het weekend wordt er om de twee uur een trein afgeschaft, zonder enige uitleg.

Wat is de oorzaak van die verminderde frequentie? Dat doet mobiliteitsproblemen rijzen en brengt de betrouwbaarheid van de NMBS in het gedrang. Is dat ook op andere lijnen het geval? Welke maatregelen zal u nemen?

U verklaart dat u maatregelen wil treffen om de stiptheid te verbeteren. Ik voeg eraan toe dat de situatie verergerd is in vergelijking met vorig jaar. U zegt dat u lijnmanagers wil aanstellen. Wat zullen zij concreet doen? Hoeveel zullen er worden aangesteld? Zullen er bijkomende aanwervingen plaatsvinden of zal er daarvoor geput worden uit het personeelsbestand van de vervoersmaatschappijen? Over welke competenties zullen zij moeten beschikken? Zullen dat personeelsleden van de NMBS of Infrabel zijn?

03.07 **Laurent Devin** (PS): De pers maakte onlangs gewag van een dringende vergadering van de gedelegeerd bestuurders van de NMBS en Infrabel en uzelf over het jongste stiptheidsverslag van navetteurs.be.

In dat verslag worden onder meer de recurrenente vertragingen op de lijn Bergen-Brussel gehekelde. Er circuleert een petitie in dat verband. Wijzelf dragen kennis van het gebrek aan sanitaire voorzieningen in de stations en van de slechte staat van de parkings. Nog andere lijnen in Wallonië verkeren in hetzelfde geval.

Wat was het resultaat van die vergadering? Welke korte- en langetermijmaatregelen werden er genomen? Ik kan me moeilijk inbeelden dat er op een dergelijke vergadering geen belangrijke beslissingen zouden worden genomen.

03.08 **Minister François Bellot** (*Frans*): De stiptheid van de treinen is er op onaanvaardbare wijze op achteruitgegaan, inzonderheid op de lijnen 94, 96, 161, 162, 89 en 50A. Het stiptheidscijfer voor vorige week, bijvoorbeeld, ligt 8,2% lager dan in dezelfde week van 2015.

(*Nederlands*) Bijgevolg heb ik op 23 november 2016 de stiptheidsverantwoordelijken van beide ondernemingen op mijn kabinet ontboden. Ik heb geopperd om lijnmanagers aan te stellen die de 'zieke' lijnen moeten analyseren en oplossingen moeten aanreiken om zo snel mogelijk resultaten te boeken.

toutes les deux heures est supprimé, sans explication.

Quelle est la cause de ces diminutions de fréquences? Cela pose des problèmes de mobilité et remet en question la fiabilité de la SNCB. Cela se produit-il aussi sur d'autres lignes? Quelles dispositions comptez-vous prendre?

Vous déclariez vouloir prendre des mesures sur les retards. J'ajouterai que la situation s'est aggravée par rapport à l'année dernière. Vous dites vouloir nommer des managers par ligne. Que vont-ils faire concrètement? Combien sont prévus? Il y aura des embauches supplémentaires ou cela va-t-il se faire sur les effectifs des sociétés de transport? Quelles compétences devront-ils avoir? Viendront-ils de la SNCB ou d'Infrabel?

03.07 **Laurent Devin** (PS): La presse faisait récemment part d'une réunion d'urgence entre les administrateurs délégués de la SNCB et d'Infrabel et vous-même concernant le dernier rapport de ponctualité de navetteurs.be.

Ce rapport dénonce notamment des retards récurrents sur la ligne Mons-Bruxelles, une pétition circule à ce sujet. Nous-mêmes avons connaissance du manque de sanitaires dans les gares et de l'état déplorable des parkings. D'autres lignes sont affectées en Wallonie.

Qu'est-il sorti de cette réunion? Quelles mesures à court et à moyen terme comptez-vous prendre? Je ne peux pas penser qu'une telle réunion se conclue sans décisions importantes.

03.08 **François Bellot**, ministre (*en français*): La ponctualité des trains s'est dégradée d'une manière inacceptable, particulièrement sur les lignes 94, 96, 161, 162, 89 et 50A. Le taux de ponctualité de la semaine dernière a, par exemple, perdu 8,2 % par rapport à la même semaine de 2015.

(*En néerlandais*) Par conséquent, j'ai invité le 23 novembre 2016 les responsables en matière de ponctualité des deux entreprises à se rendre à mon cabinet. J'ai suggéré de désigner des managers de ligne qui seront chargés d'analyser la situation des lignes ferroviaires mises en cause et de proposer des remèdes afin d'obtenir des résultats dans les meilleurs délais.

Tegenover de CEO's van NMBS en Infrabel en de leden van de beide raden van bestuur heb ik per brief benadrukt dat er dringend maatregelen moeten worden uitgewerkt die de negatieve spiraal kunnen doorbreken.

Op 6 december 2016 vergaderden de gedelegeerde bestuurders van de NMBS en Infrabel; de oorzaken van de lage stiptheid kwamen aan bod en de te nemen maatregelen werden besproken. Beide ondernemingen hebben beslist om de implementatie van hun actieplan Stiptheid voort te zetten en om acties te ondernemen om de impact van de werken te beperken en het aantal incidenten met de infrastructuur en het materieel te doen verminderen.

(Frans) Infrabel en de NMBS signaleren me dat ze permanent aandacht zullen besteden aan de eerste vertrekken, dat de discipline en de waakzaamheid van het operationele personeel zullen worden verhoogd en dat ze het issue van het spoorlopen zullen aanpakken.

Vanaf 2017 zullen er lijnmanagers worden ingezet die concrete oplossingen zullen moeten uitwerken voor de lijnen waarop er terugkerende stiptheidsproblemen zijn.

Met betrekking tot lijn 96 is Infrabel begonnen met de modernisering van de infrastructuur op één spoor tussen Bergen en Quévy. Tussen december 2016 en april 2017 wordt de dienstregeling tijdens de daluren met tien minuten aangepast opdat Infrabel aan het spoor zou kunnen werken. Die werkzaamheden zullen inderdaad vier maanden in beslag nemen en enkel tijdens de daluren plaatsvinden. De vertraging op die lijn is te wijten aan de werkzaamheden in het station Bergen, een snelheidsbeperking tussen Hennuyères en Tubeke – die vandaag zou moeten aflopen – maar ook aan externe, tamelijk verontrustende factoren.

Op de lijnen 161 en 162 zijn er momenteel zes werven. Tussen Namen en Ciney zijn er lange enkelsporige baanvakken waardoor het minste incident tot grote vertragingen leidt. Werkzaamheden en vertragingen verstoren de aansluiting met het busnet. De NMBS werd verzocht een oplossing aan te reiken opdat de reizigers niet op de volgende bus zouden moeten wachten. Ik heb van Infrabel geen planning van de werkzaamheden op die beide lijnen ontvangen. Ik zal er nogmaals op aandringen.

Wat de vergaderingen tussen de minister en de verantwoordelijken van de NMBS aangaat,

J'ai souligné par courrier aux CEO de la SNCB et d'Infrabel, ainsi qu'aux membres des conseils d'administration des deux entreprises, la nécessité de développer d'urgence des mesures pour briser la spirale négative dans laquelle nous sommes pris.

Le 6 décembre 2016, les administrateurs délégués de la SNCB et d'Infrabel se sont réunis; les causes de la ponctualité insuffisante ont été évoquées et les mesures à prendre ont été discutées. Les deux entreprises ont décidé de poursuivre la mise en œuvre de leur plan d'action Ponctualité et d'entreprendre des actions pour réduire l'incidence des travaux ainsi que le nombre d'incidents liés aux infrastructures et au matériel.

(En français) Infrabel et la SNCB me signalent qu'une attention continue sera accordée aux premiers départs, que la discipline et la vigilance au sein du personnel opérationnel seront accrues et qu'on luttera contre le phénomène des personnes se trouvant sur les voies.

Des managers de lignes, opérationnels dès 2017, seront chargés d'élaborer des solutions concrètes pour les lignes qui connaissent un problème récurrent de ponctualité.

Concernant la ligne 96, Infrabel a lancé un chantier de modernisation de l'infrastructure sur une voie entre Mons et Quévy. Entre décembre 2016 et avril 2017, le service des trains en heure creuse est adapté de dix minutes pour permettre les travaux d'Infrabel. Les affirmations sont donc exactes concernant les quatre mois de travaux et uniquement durant les heures creuses. Les causes de retard sur cette ligne sont les travaux en gare de Mons, un avis de ralentissement entre Hennuyères et Tubize, qui doit prendre fin aujourd'hui, mais aussi des causes externes, relativement inquiétantes.

La ligne 161-162 compte actuellement six chantiers. Entre Namur et Ciney, il y a de longs tronçons à voie unique; le moindre incident y entraîne des retards conséquents. Travaux et retards perturbent la correspondance avec les bus. Il a été demandé à la SNCB de trouver une solution pour que les personnes ne doivent pas attendre le bus suivant. Je n'ai pas reçu d'Infrabel la planification des travaux sur ces deux lignes; j'insisterai.

Concernant les réunions entre ministre et responsables de la SNCB et d'Infrabel, j'attends

verwacht ik in januari concrete maatregelen om de achteruitgang van de stiptheid te verhelpen.

03.09 Catherine Fonck (cdH): Laten we aannemen dat het traject op lijn 96 nu langer duurt door de aanwezigheid van een werf. Allemaal goed en wel, maar de reisduur was in 2015 al fors toegenomen! Ik maak u dus aan om de reisduur terug te brengen naar die van vóór december.

Met betrekking tot de stiptheid wijs ik u erop dat Infrabel reeds over lijnmanagers beschikt. Ik wacht af welk nut de nieuwe lijnmanagers zullen hebben. Waarom is de stiptheid er zo op achteruitgegaan? Omdat de regering heeft beslist drastisch in de begroting te snoeien!

Door het gebrekkige onderhoud van het spoor wordt het treinverkeer vertraagd om incidenten te voorkomen.

Indien u de stiptheid wil verbeteren, draagt u de verantwoordelijkheid om te herinvesteren opdat men de sporen degelijk zou kunnen onderhouden. Met uw schrijven naar de bestuurders probeert u uzelf in te dekken maar de reizigers blijven het slachtoffer van de budgettaire beslissingen en van het ontbreken van een beleidsvisie inzake mobiliteit bij deze regering.

03.10 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen): De problemen vloeien voort uit het desinvesteringsbeleid. Wanneer u een schrijven aan de NMBS richt of lijnmanagers wil aanstellen, schuift u de hete aardappel door.

U voelt u wellicht meer aangesproken door de problemen van de treinreizigers tussen Ciney en Namen, maar ik ben ontgoocheld over uw antwoorden. U hebt om een planning van de werken gevraagd. Zou het niet mogelijk zijn om die werken ook te versnellen, om sommige baanvakken terug op twee sporen te brengen, om voorrang te geven aan de reizigers die moeten overstappen en zelfs om een commerciële geste te doen ten aanzien van de betrokkenen, zoals gevraagd door de gemeenteraad van Assesse?

03.11 Éric Thiébaud (PS): We hebben geen nieuws van de werkgroep die onder impuls van mevrouw Galant werd opgericht om de stiptheid te verbeteren en dat is jammer. Veel vertragingen zouden te wijten zijn aan een gebrekkig onderhoud van het spoor en een te weinig vooruitziend beleid, wat het gevolg is van het gebrek aan investeringen in de spoorwegen.

03.12 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Zoals Léo

qu'en janvier des mesures concrètes permettent de lutter contre la dégradation de la ponctualité.

03.09 Catherine Fonck (cdH): Admettons qu'un chantier explique l'augmentation de la durée du trajet sur la ligne 96. Une première augmentation importante avait déjà eu lieu en 2015! Je vous mets donc en demeure de ramener la durée du trajet à celle qui existait jusque fin novembre.

Concernant la ponctualité, je vous fais remarquer qu'Infrabel dispose déjà de managers de ligne. J'attends de voir le bénéfice qu'apporteront les nouveaux. Pourquoi la ponctualité s'est-elle à ce point dégradée? Parce que ce gouvernement a décidé d'amputer gravement le budget!

Il y a un défaut d'entretien des voies, ce qui oblige les trains à ralentir pour éviter des accidents.

Si vous voulez corriger la ponctualité, votre responsabilité est de réinvestir pour que les voies puissent être entretenues. Par le courrier adressé aux administrateurs, vous tentez de vous couvrir mais les navetteurs sont les victimes des décisions budgétaires et de l'absence de vision politique de mobilité de votre gouvernement.

03.10 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen): Les problèmes découlent du désinvestissement. Écrire à la SNCB, désigner des managers, c'est refiler la patate chaude.

Vous êtes peut-être plus sensible aux problèmes des navetteurs entre Ciney et Namur mais vos réponses me laissent sur ma faim. Vous avez demandé un agenda des travaux mais ne peut-on aussi les accélérer, remettre des tronçons à deux voies, donner priorité aux personnes qui doivent prendre une correspondance, voire faire un geste commercial pour les personnes concernées, comme le conseil communal d'Assesse vous le demande?

03.11 Éric Thiébaud (PS): On est sans nouvelles du groupe de travail sur la ponctualité mis en œuvre par Mme Galant et c'est dommage. Nombre de retards seraient dus à un manque d'entretien de la ligne et à un défaut de prévision, résultat du désinvestissement du rail.

03.12 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Comme

Ferré zei: "Wanhoop is een hogere vorm van kritiek!"

03.13 Jean-Jacques Flahaux (MR): De frustratie is groot als men een trein met drie in plaats van zes rijtuigen ziet aankomen en de treinbegeleider er mee dreigt hem niet te laten vertrekken als de reizigers blijven proberen om erop te raken. Men mag dan wel sporen en bruggen vervangen, vaak wordt daar te weinig over gecommuniceerd. Het is begrijpelijk dat er vertragingen optreden maar men moet zich de moeite getroosten om die verklaren.

03.14 Marco Van Hees (PTB-GO!): Waarom wordt er in het weekend een trein op twee geschrapt? Nog een vraag die ik opnieuw zal moeten stellen! Het is al te makkelijk zich achter werken te verschuilen om vertragingen te rechtvaardigen, en ruim onvoldoende als antwoord. Wie gelooft er nog dat lijnmanagers een oplossing zullen brengen? De eerste oorzaak van de vertragingen is het terugschroeven van de investeringen. Ook de aanwezigheid van personen op de sporen is te wijten aan een gebrek aan investeringen, waardoor de nodige infrastructuur ontbreekt om ze te beletten op de sporen te komen.

Het zal van kwaad naar erger gaan en de minister zal in steeds nauwere schoentjes raken.

03.15 Laurent Devin (PS): U erkent dat de reizigers met onaanvaardbare problemen worden opgehad. U hebt de mogelijke oplossingen uiteengezet, maar uiteindelijk zult u zelf moeten erkennen dat dit nog maar het begin van de problemen is. Tot slot hebt u aangekondigd welke moeilijkheden er ons nog te wachten staan. Het is begrijpelijk dat werken het treinverkeer verstoren, maar indien alle werken tot onoverkomelijke problemen leiden, zal men uiteindelijk geen werken meer uitvoeren. Hoe kan men dan het spoornet verbeteren?

Het incident is gesloten.

04 Vraag van mevrouw Véronique Caprasse aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de overvolle studententreinen op zondagavond" (nr. 14974)

04.01 Véronique Caprasse (DéFI): De studenten uit de provincie Luxemburg en uit de regio ten zuiden van Namen die op zondagavond naar de studentensteden reizen zitten regelmatig in overvolle treinen. De IC-trein 2141 is vooral problematisch tot in Namen, zeker als de aansluiting in Marloie naar Luik niet verzekerd is.

disait Léo Ferré: "Le désespoir est une forme supérieure de la critique!"

03.13 Jean-Jacques Flahaux (MR): La frustration est grande quand arrive un train de trois wagons au lieu de six et que le contrôleur menace de ne pas le faire démarrer si on persiste à vouloir y monter. Certes, on change les rails, on remplace des ponts mais souvent, l'information est déficiente. On peut comprendre des retards mais il faut se donner la peine d'expliquer.

03.14 Marco Van Hees (PTB-GO!): Pourquoi, le week-end, un train sur deux est-il supprimé? Encore une question qui devra être posée à nouveau! Invoquer des travaux pour justifier des retards, c'est facile et insuffisant comme explication. Qui croit que des managers de ligne vont être la solution? La première cause de retard, c'est la politique de désinvestissement. Même les personnes sur les voies sont le fait du manque d'infrastructures empêchant l'accès aux voies.

La situation ne peut que s'aggraver, mettant le ministre dans une position de plus en plus difficile.

03.15 Laurent Devin (PS): Vous reconnaissez les difficultés inacceptables auxquelles sont confrontés les navetteurs. Vous avez exposé les solutions possibles mais vous finirez également par reconnaître que ce n'est que le début des problèmes. Enfin, vous venez nous annoncer les prochaines difficultés inacceptables. On peut comprendre que des travaux entraînent des perturbations mais si chaque chantier crée des problèmes insurmontables, on va finir par ne plus faire de travaux du tout. Comment alors améliorer le réseau?

L'incident est clos.

04 Question de Mme Véronique Caprasse au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les trains bondés d'étudiants du dimanche soir" (n° 14974)

04.01 Véronique Caprasse (DéFI): Les étudiants de la province de Luxembourg et du Sud-Namurois qui rejoignent les villes universitaires le dimanche soir sont régulièrement confrontés à des trains bondés. L'IC 2141 pose particulièrement problème jusque Namur, surtout si la correspondance vers Liège n'est pas assurée à Marloie. Des situations

Op andere lijnen bestaan er gelijkaardige situaties.

analogues existent sur d'autres liaisons.

Het gebruik van oude internationale rytuigen doet vragen rijzen. Wat is de reden daarvoor? Over hoeveel dubbeldekstreinen beschikt de NMBS en hoe worden deze verdeeld tussen de twee Gewesten?

L'utilisation d'anciennes voitures internationales pose question. Comment l'expliquez-vous? De combien de rames à double étage dispose la SNCB et comment ces rames sont-elles réparties entre les deux Régions du pays?

Overweegt u bepaalde aanpassingen te laten aanbrengen om aan de verwachtingen van de studenten te voldoen? Bestaat er een kadaster van alle overvolle treinen op vrijdag- en zondagavond in Wallonië?

Envisagez-vous certains aménagements afin de répondre aux attentes des étudiants? Existe-t-il un cadastre des trains circulant en Wallonie le dimanche et le vendredi soir qui posent un problème de sur-occupation?

04.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): De IC-trein 2141 bestaat uit vijf M6-dubbeldeksrytuigen en zes internationale eendeksrytuigen, met een totale capaciteit van 1010 plaatsen.

04.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): L'IC 2141 est composé de cinq voitures à double étage M6 et de six voitures internationales à simple étage, pour une capacité totale de 1010 places.

Aangezien de dubbeldekse rytuigen nodig zijn op maandagmorgen, kan de NMBS op zondagavond geen negen dubbeldekstreinen inzetten op dit traject naar Brussel. Dit kan wel voor het traject met vertrek vanuit Aarlen om 16.32 uur en om 18.00 uur, waar er 1.152 plaatsen beschikbaar zijn.

Étant donné le besoin de voitures à double étage à l'aube du lundi matin, la SNCB ne peut assurer ce parcours du dimanche soir vers Bruxelles avec neuf voitures à double étage, contrairement aux départs d'Arlon de 16 h 32 et de 18 h, qui comptent 1 152 places.

De NMBS beschikt over 56 treinstellen met M6 of M5-dubbeldekkers. 38% van die stellen rijden op lijnen die over verschillende Gewesten lopen, zoals bijvoorbeeld op de verbinding Charleroi-Brussel-Antwerpen, terwijl 41% van de overige stellen verbindingen tussen twee stations in Vlaanderen of tussen Vlaanderen en Brussel verzorgen en 21% van de stellen tussen Wallonië en Brussel gebruikt worden. De ratio tussen Vlaanderen en Wallonië is dus 65-35. Volgens de NMBS stemt dit overeen met de verhoudingen aan vraagzijde.

La SNCB dispose de 56 rames double étage M6 ou M5. 38 % de ces rames circule sur des relations régionalement mixtes, comme Charleroi-Bruxelles-Anvers. 41 % des autres rames circulent sur des relations Flandre-Flandre ou Flandre-Bruxelles, contre 21 % des rames dans des relations Wallonie-Bruxelles. Il y a donc une répartition Flandre-Wallonie de 65-35. Selon la SNCB, cela correspond à la répartition de la demande.

De NMBS stelt vast dat de IC-trein 2141 soms overbezet is op zondag. De P-trein 8621 wordt specifiek voor studenten ingelegd en telt 1.152 zitplaatsen. Noch deze trein, noch de IC 2142, die één uur later dan de IC 2141 rijdt, is overbezet.

La SNCB constate occasionnellement une sur-occupation du IC 2141 certains dimanches. Le train P 8621 circule spécifiquement pour les étudiants avec 1 152 places assises. Ce train n'est pas sur-occupé, ni l'IC 2142 circulant une heure après l'IC 2141.

Ik heb dit ter plaatse kunnen vaststellen. Er zijn in de voorste en achterste rytuigen plaatsen beschikbaar. Ik vraag aan de NMBS dat ze de klanten beter informeert over alternatieven voor de IC 2141.

J'en ai fait le constat en me rendant sur place. Des places sont disponibles dans les voitures en tête et en queue du train. Je demande à la SNCB de mieux informer sa clientèle sur les alternatives à l'IC 2141.

De NMBS bekijkt dagelijks de bezetting op het spoorwegnet en maakt iedere maand een nieuwe evaluatie van de manier waarop het materieel wordt ingezet. Een verslag met een overzicht van alle overbezette treinen en van de toegepaste maatregelen wordt maandelijks aan het directiecomité van de onderneming voorgesteld.

La SNCB étudie quotidiennement les occupations sur son réseau et réévalue chaque mois la mise en service de son matériel. Un rapport détaillant l'ensemble des trains sur-occupés et les mesures appliquées est présenté chaque mois au comité de direction de l'entreprise.

04.03 Véronique Caprassé (DéFI): Er is toch wel een groot verschil tussen 65 en 35%. U zegt dat er lege treinstellen zijn. Dat blijkt niet uit de getuigenissen. Zelfs de eerste klas zit stampvol. Er is een veiligheidsprobleem. Stel u voor dat de trein plots moet remmen of botst. Dan bent u aansprakelijk. Die situatie moet worden rechtgetrokken.

Het incident is gesloten.

05 Samengevoegde vragen van

- de heer David Geerts aan de minister van Middenstand, Zelfstandigen, KMO's, Landbouw en Maatschappelijke Integratie over "het dreigend tekort aan treinbestuurders bij de NMBS" (nr. 14997)
- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de genderpariteit bij de NMBS" (nr. 15057)
- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vermindering van het personeelsbestand van de NMBS" (nr. 15365)

05.01 David Geerts (sp.a): Er is een tekort aan treinbegeleiders en -bestuurders aan Nederlandstalige zijde. Er zouden bovendien veel aanvragen zijn om naar private operatoren te gaan, omdat de loon- en arbeidsvoorwaarden beter zouden zijn.

Hoeveel kandidaten zijn er bezig aan de opleiding om treinbestuurder te worden? Zijn er bijkomende initiatieven om het tekort weg te werken?

Is er een exitgesprek met mensen die weggaan? Waarom willen ze vertrekken? Is het omdat ze in de toekomst langer zullen moeten werken?

Op 3 december organiseerde de NMBS een jobbeurs. Hoeveel geïnteresseerden waren er en hoeveel kandidaten mogen er aan de opleiding beginnen?

05.02 Laurent Devin (PS): Naar verluidt zijn 4.593 van de 32.357 personeelsleden van de NMBS vrouwen en telt het spoorwegbedrijf 157 vrouwelijke treinbestuurders, tegenover 4.020 mannen. Wat vindt u van die situatie en welke acties onderneemt u in dat verband?

04.03 Véronique Caprassé (DéFI): Entre 65 % et 35 % l'écart est grand. Vous dites qu'il y a des rames vides. Ce n'est pas ce que les témoignages rapportent. Même en première classe, c'est bondé. Il y a un problème de sécurité. Imaginons un choc imprévu. Vous devenez responsable. Il faut revoir la situation.

L'incident est clos.

05 Questions jointes de

- M. David Geerts au ministre des Classes moyennes, des Indépendants, des PME, de l'Agriculture et de l'Intégration sociale, sur "la pénurie imminente de conducteurs de train à la SNCB" (n° 14997)
- M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la parité hommes-femmes à la SNCB" (n° 15057)
- M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la réduction du personnel de la SNCB" (n° 15365)

05.01 David Geerts (sp.a): Il y a un manque d'accompagnateurs de train et de conducteurs de train du côté néerlandophone. De plus, beaucoup d'agents flamands de ces deux catégories auraient introduit une demande pour aller travailler chez des opérateurs privés parce que les conditions salariales et de travail y seraient meilleures.

Combien de candidats sont en formation pour devenir conducteur de train? D'autres initiatives sont-elles prises pour pallier ce manque?

Un entretien de sortie avec les agents qui s'en vont est-il organisé? Pourquoi veulent-ils quitter la SNCB? Est-ce parce qu'ils devront travailler plus longtemps?

Le 3 décembre, la SNCB a organisé une bourse de l'emploi. Combien de personnes se sont dites intéressées par une carrière à la SNCB et combien de candidats pourront participer à la formation?

05.02 Laurent Devin (PS): Nous avons appris que sur les 32 357 employés que compte la SNCB, 4 593 sont des femmes; 157 femmes conduisent les trains contre 4 020 hommes. Que pensez-vous de cette situation et quelles sont vos actions en la matière?

Het nieuwe ondernemingsplan van de NMBS voorziet in een personeelsformatie van 16.955 ambtenaren in 2020. In het oorspronkelijke plan werd er nog uitgegaan van 17.241 ambtenaren.

Vanwaar die inkrimping van het personeelsbestand? Hoe zal ze worden doorgevoerd? Zijn er toch aanwervingen gepland?

05.03 Minister **François Bellot** (*Nederlands*): Momenteel zijn er 179 personen in opleiding als treinbestuurder bij de NMBS. De NMBS zal haar wervingscampagne intensiveren door filmpjes op tv, in bioscopen en op sociale fora en door haar aanwezigheid op jobbeurzen. Er zal nauwer worden samengewerkt met de VDAB. Ook zal de effectiviteit van het huidige wervingsproces onder de loep worden genomen.

Naast de reeds aangehaalde publiciteitscampagne om meer kandidaat-treinbestuurders aan te trekken en de samenwerking met de VDAB en aanwezigheid op jobbeurzen, worden er ook schoolbezoeken gepland. De komende maanden zijn er verschillende informatiesessies, er werd een jobdag georganiseerd en er wordt een jobtrein ingelegd.

De arbeidsmarkt van technici is zeer krap, vooral in Vlaanderen. Jongeren zien ook meer op tegen onregelmatige uren en weekendwerk. De andere operatoren zouden gelijkaardige problemen hebben.

(*Frans*) Op 1 november 2016 had de NMBS 32.165 werknemers in dienst, onder wie 4.591 vrouwen. Het treinbesturingspersoneel telt 4.163 personen, onder wie 159 vrouwen.

Er worden acties georganiseerd om meer vrouwen en treinbestuurders aan te werven. De acties worden aangekondigd op de website www.despoorwegenwervenaan.be.

Om budgettaire redenen en om de productiviteit te verhogen zal het personeel tegen 2020 ingekrompen worden. Dit zal, vooral in niet-operationele diensten, via natuurlijke afvloeiingen gebeuren.

Het geplande aantal voltijdequivalenten tegen 2020 bedraagt 17.251, wat bijna gelijk is aan het oorspronkelijke plan, rekening houdend met de overheveling van personeelsleden naar NMBS

Le nouveau plan d'entreprise de la SNCB prévoit un effectif de 16 955 agents en 2020. Or, dans son plan initial, 17 241 agents étaient prévus.

Pouvez-vous nous donner les raisons de cette réduction d'effectif? Pouvez-vous nous préciser comment cette réduction de personnel sera opérée? Des engagements sont-ils prévus?

05.03 **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): 179 personnes suivent actuellement une formation de conducteur de train. La SNCB intensifiera sa campagne de recrutement en diffusant des vidéos à la télévision, dans les cinémas et sur les forums sociaux et par sa présence dans les salons de l'emploi. Elle renforcera par ailleurs sa collaboration avec le VDAB et examinera scrupuleusement l'efficacité du processus d'embauche actuel.

Outre la campagne publicitaire déjà citée en vue d'attirer un plus grand nombre de candidats conducteurs de train, la coopération avec le VDAB et la présence de HR Rail dans différents salons de l'emploi, des visites sont également prévues dans les écoles. Différentes sessions d'information seront organisées au cours des mois à venir, une journée de l'emploi a déjà été organisée et un "train de l'emploi" sera lancé.

Le marché de l'emploi des techniciens est très étroit, en particulier en Flandre. Les jeunes reculent aussi plus facilement qu'avant devant les horaires irréguliers et les prestations de week-end. Les autres opérateurs seraient confrontés à des problèmes analogues.

(*En français*) Le 1^{er} novembre 2016, les chemins de fer employaient 32 165 personnes, dont 4 591 femmes. Le cadre de conduite des trains emploie 4 163 personnes, dont 159 femmes.

Des actions visent à recruter davantage de femmes et de conducteurs de train. Les événements sont annoncés sur le site www.lescheminsdeferengagent.be.

Pour des raisons budgétaires et afin d'augmenter la productivité, la réduction des effectifs pour 2020 se fera par le biais de départs naturels, surtout dans les services non opérationnels.

Le nombre d'équivalents temps plein prévu fin 2020 sera de 17 251 travailleurs, ce qui est presque identique au plan initial, en tenant compte du transfert d'agents vers SNCB Logistics. Le nombre

Logistics. Het aantal personeelsleden zal verminderd worden door samenvoegingen van kantoren, taakverdeling en digitalisering.

In 2016 heeft de NMBS 1.782 nieuwe medewerkers aan HR Rail gevraagd. Op 30 november waren er 1.162 nieuwe medewerkers aangeworven. HR Rail heeft selectierondes georganiseerd die gericht waren op knelpuntberoepen, technici, treinbestuurders en treinbegeleiders.

Er zal vooral operationeel personeel in dienst worden genomen. Voor 2017 heeft het directiecomité van de NMBS ingestemd met de indienstneming van 1.239 vte's: 1.001 voor B-Transport, 175 voor B-Technics en 63 voor B-Stations.

05.04 David Geerts (sp.a): Veel bedrijven hebben te kampen met de krapte op de arbeidsmarkt voor technische profielen. Dat probleem zou er niet mogen zijn voor de treinbegeleiders. In de zomer worden er bijkomende treinen ingelegd. Als de tekorten niet worden weggewerkt, zal de werkdruk voor het personeel zo hoog worden dat er nog meer personeel zal afhaken.

Het incident is gesloten.

06 Samengevoegde vragen van

- de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het gebruik van de gsm achter het stuur" (nr. 15008)
- de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de gevaren van geconnecteerde voertuigen" (nr. 15204)
- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het gebruik van de gsm achter het stuur" (nr. 15369)

06.01 Gautier Calomne (MR): In 2016 zou men 110.000 overtredingen wegens bellen achter het stuur hebben vastgesteld, wat een lichte daling tegenover 2015 is. Volgens de woordvoerder van het BIVV neemt dit aantal gestaag toe omdat veel mensen intussen over een smartphone beschikken.

Ondanks allerlei technieken blijft het moeilijk om de overtreding vast te stellen en zijn de controles ontoereikend. Bellen achter het stuur is een gevaarlijke gewoonte, namelijk omdat men hierdoor

d'agents sera réduit par la fusion de bureaux, la répartition des tâches et la numérisation.

En 2016, la SNCB a sollicité 1 782 nouveaux collaborateurs à HR Rail. Le 30 novembre, 1 162 nouveaux collaborateurs avaient été recrutés. HR Rail a organisé des sélections ciblant les métiers en pénurie, les techniciens, les conducteurs et accompagnateurs de train.

Les engagements porteront essentiellement sur du personnel opérationnel. Pour 2017, le comité de direction de la SNCB a marqué son accord au recrutement de 1 239 équivalents temps plein: 1 001 pour B-Transport, 175 pour B-Technics et 63 pour B-Stations.

05.04 David Geerts (sp.a): De nombreuses entreprises souffrent de la pénurie de profils techniques sur le marché du travail. Il ne faudrait pas que ce problème se pose pour les conducteurs de train. Des trains supplémentaires seront mis en service l'été prochain. Si la pénurie n'est pas comblée d'ici là, la pression du travail sur le personnel deviendra tellement élevée que les départs se multiplieront.

L'incident est clos.

06 Questions jointes de

- M. Gautier Calomne au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'usage du GSM au volant" (n° 15008)
- M. Marcel Cheron au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les dangers liés aux voitures connectées" (n° 15204)
- M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'utilisation du téléphone portable au volant" (n° 15369)

06.01 Gautier Calomne (MR): Pour 2016, le nombre d'infractions pour utilisation du téléphone au volant s'élèverait à 110 000, soit une légère baisse par rapport à 2015. Selon le porte-parole de l'IBSR, ce nombre ne cesse d'augmenter depuis la généralisation des smartphones.

Malgré diverses techniques envisagées, l'infraction reste difficile à constater et le contrôle est insuffisant. De nombreux dangers découlent de cette pratique, notamment un freinage plus tardif et

later remt en bovendien is het risico op een ongeval bij het sms'en zelfs 23 keer groter.

un risque d'accident multiplié par 23 lorsqu'on envoie un sms.

Welke maatregelen overweegt u te nemen om dit fenomeen beter te voorkomen en te controleren? Wat is de planning? Volgens het BIVV zouden jongeren meer geneigd zijn om achter het stuur te bellen. Bent u van plan om specifieke maatregelen te nemen?

Quelles mesures envisagez-vous pour mieux prévenir et contrôler? Selon quel agenda? Selon l'IBSR, les jeunes feraient davantage usage de leur gsm au volant. Comptez-vous prendre des mesures spécifiques?

06.02 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Volgens een studie zullen er in 2018 78 miljoen verbonden wagens zijn. Los van de zelfrijdende auto's doel ik hiermee op de multimediatoepassingen voor sociale media en gps.

06.02 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Selon une étude, 78 millions de voitures seront connectées en 2018. En dehors des voitures autonomes, je fais allusion aux applications multimédia des médias sociaux et de navigation.

Binnenkort zullen deze applicaties op alle multimediasystemen van verbonden voertuigen staan. Er is reden tot ongerustheid over de gevolgen voor de verkeersveiligheid. Deze toepassingen leiden de aandacht van de bestuurder af. Zelfs al zijn de nieuwste auto's uitgerust met technologieën waarmee de bestuurder de handen op het stuur kan houden, toch wordt er steeds meer druk gelegd op de hersenen en de concentratie van de bestuurder.

Bientôt, elles seront sur tous les systèmes multimédias des voitures connectées. Il y a lieu de s'inquiéter des répercussions en matière de sécurité routière. Ces applications détournent l'attention du conducteur. Même si les véhicules les plus récents sont équipés de technologies permettant aux conducteurs de garder les mains sur le volant, les cerveaux et la concentration sont de plus en plus sollicités.

Na een aanhoudende daling van het aantal verkeersongevallen, wordt in de Verenigde Staten nu de sterkste stijging in 50 jaar geregistreerd. De verzekeringsmaatschappijen houden vol dat het gebruik van elektronische accessoires de grootste oorzaak is van de stijging van het aantal verkeersongevallen.

Après une baisse régulière des accidents de la route, les États-Unis ont connu leur plus forte hausse depuis 50 ans. Les sociétés d'assurance maintiennent que l'usage des accessoires électroniques est la plus grande cause de la hausse des accidents de la route.

Studies tonen aan dat er in België steeds meer gebruik gemaakt wordt van multimedia achter het stuur. Eén op vijf jongeren gebruikt zijn smartphone achter het stuur tijdens elke autorit. Eén op tien personen gebruikt de smartphone op de autosnelweg.

Des études prouvent que ce type de comportement tend à se développer en Belgique. Un jeune sur 5 utilise son smartphone au volant lors de chaque trajet. Une personne sur 10 utilise son smartphone sur l'autoroute.

Men stelt vast dat een bestuurder die belt, ook al is dat met een handenvrijkit, twee keer minder naar de verkeersborden kijkt en minder aandacht heeft voor andere weggebruikers. Deze studies tonen aan dat systemen die in de voertuigen geïntegreerd zijn geen oplossing vormen.

On constate que, même en utilisant un kit mains libres, un conducteur qui téléphone au volant regarde deux fois moins les signaux routiers et prête moins attention aux autres usagers de la route. Ces études nous démontrent que ces systèmes intégrés au véhicule ne sont pas une solution.

We weten dat die technologieën alsmaar meer worden gebruikt, ook in België. Er moet dan ook dringend worden ingegrepen om het gebruik ervan achter het stuur te reguleren.

Nous savons que ce phénomène est en progression et frappera bientôt la Belgique, il est urgent d'agir pour mieux encadrer l'usage de ces technologies au volant.

Welke maatregelen zult u nemen? Welke middelen kunt u daartoe inzetten? Hoe kunnen de ontwerpnormen voor voertuigen worden bijgestuurd

Quelles mesures comptez-vous prendre? Quels sont vos leviers d'action? Quelles sont les possibilités d'orienter les normes de conception de

zodat de installatie van bepaalde toepassingen in goede banen kan worden geleid? Beschikt het BIVV over cijfers daaromtrent?

06.03 **Laurent Devin** (PS): Tijdens het eerste trimester van dit jaar werden er 27.675 overtredingen wegens gsm-gebruik achter het stuur vastgesteld. Naar verluidt neemt dat hand over hand toe.

23% van de 34-minners gebruikt minstens één keer zijn smartphone tijdens elke verplaatsing, maar eigenlijk zijn alle leeftijdsgroepen achter het stuur met hun gsm bezig. Het BIVV herinnert eraan dat gsm'en achter het stuur even gevaarlijk is als rijden onder invloed van alcohol.

De reactietijd in het verkeer verhoogt met 20 tot 40% als men niet handsfree belt. Daardoor remt men slecht en stijgt het risico op ongevallen met 23%.

Welke maatregelen zult u op korte en lange termijn nemen om gsm'en achter het stuur tegen te gaan? Zal die overtreding zwaarder worden beboet?

06.04 Minister **François Bellot** (*Frans*): De eerste hefboom in de strijd tegen het gebruik van de gsm achter het stuur houdt sensibilisering en verspreiding van informatie over de gevaren in. Dat valt onder de bevoegdheid van de Gewesten.

Ten tweede bespreek ik met mijn collega van Binnenlandse Zaken een verhoging van het aantal controles op het gebruik van de gsm achter het stuur.

Ten derde neemt de FOD Mobiliteit en Vervoer deel aan Europese en internationale vergaderingen om de technische normen van voertuigen te verbeteren. België steunt de standaard invoering van technologieën die een positieve impact hebben op de verkeersveiligheid.

Ten vierde bestaan er privé-initiatieven die het gebruik van de gsm achter het stuur ontraden. Zo zijn er verzekeringsmaatschappijen die lagere premies aanrekenen voor voertuigen die zijn uitgerust met *event data recorders*. Er bestaan ook contactsleutels die bij het starten het gebruik van de gsm verhinderen.

Het is noch mijn bevoegdheid noch mijn bedoeling om toepassingen te verbieden die het rijcomfort of de veiligheid niet ten goede komen. Daar is geen wettelijke basis voor. De internationale normen leggen de minimumvoorschriften vast.

véhicule pour encadrer l'installation de certaines applications? L'IBSR dispose-t-elle de chiffres sur le sujet?

06.03 **Laurent Devin** (PS): 27 675 infractions pour utilisation du téléphone portable au volant ont été enregistrées au premier trimestre de cette année. Le phénomène serait en recrudescence.

23 % des jeunes de moins de 34 ans utilisent au moins une fois leur smartphone lors de chaque trajet, mais cela concerne tous les conducteurs. L'IBSR rappelle le danger de l'usage du téléphone au volant – au même titre que l'alcool.

Le temps de réaction sur la route augmente de 20 à 40 % lorsqu'on téléphone sans kit main libres. Cela entraîne un mauvais freinage et une augmentation de 23 % du risque d'accident.

Quelles mesures comptez-vous mettre en place à court et à long terme pour contrer l'utilisation du téléphone au volant? Des amendes plus lourdes sont-elles prévues?

06.04 **François Bellot**, ministre (*en français*): Contre l'usage du gsm au volant, le premier levier rassemble la sensibilisation et la communication aux dangers d'une telle pratique. C'est de la compétence des Régions.

Deuxièmement, je discute avec mon collègue de l'Intérieur pour augmenter le nombre de contrôles d'utilisation du gsm au volant.

Troisièmement, le SPF Mobilité et Transports participe aux réunions européennes et internationales pour améliorer les normes techniques des véhicules. La Belgique soutient l'introduction, de série, de technologies à l'impact positif sur la sécurité routière.

Quatrièmement, il existe des initiatives privées freinant l'usage du gsm au volant. Ainsi, des compagnies d'assurance prévoient-elles des primes moins élevées pour les véhicules équipés de *event data recorders*. Il y a aussi des clés de contact évitant l'utilisation du gsm au démarrage.

Il n'est ni de ma compétence ni de ma volonté d'interdire les applications non nécessaires au confort de conduite ou à la sécurité. Il n'y a pas de base légale en ce sens. Les normes internationales fixent des prescriptions minimales.

Anderzijds moet de individuele vrijheid gerespecteerd worden.

D'autre part, il faut respecter la liberté individuelle.

Het BIVV beschikt over gegevens betreffende de verstrooidheid tijdens het rijden. Ik raad u aan het statistisch rapport 2016 "Gedrag in het verkeer" te raadplegen en nooit uw gsm te gebruiken achter het stuur.

L'IBSR dispose de données sur la distraction pendant la conduite. Je vous recommande le rapport statistique 2016 sur le comportement dans le trafic et de ne jamais utiliser de gsm au volant.

06.05 Gautier Calomne (MR): Het is belangrijk naar een evenwicht te streven tussen sensibilisering en sanctionering, te meer dat de controle terzake moeilijk is. Ik neem er nota van dat u de controles wil versterken in plaats van het bedrag van de boetes te verhogen.

06.05 Gautier Calomne (MR): Il est important d'avoir cet équilibre entre sensibilisation et sanction, d'autant que le contrôle est difficile. Je note votre volonté de le renforcer plutôt que d'augmenter le montant de la sanction.

06.06 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): U hebt goede argumenten aangevoerd over wat kan en wat niet kan. Bovendien opent u een maatschappelijk debat over de scheiding tussen de persoonlijke vrijheid en het gebruikmaken ervan terwijl de technologie in het voertuig is ingebouwd. We merken dat de cijfers in de Verenigde Staten verontrustend zijn.

06.06 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Vous avez bien argumenté sur le possible et ce qui ne l'est pas. Par ailleurs, vous amenez un débat de société sur le partage entre la liberté et son usage alors que la technologie est embarquée à l'initial. On voit que les chiffres, aux États-Unis, sont très inquiétants.

Verbonden voertuigen worden dikwijls voorgesteld als een vooruitgang, maar gezien de situatie in de VS zijn we genoodzaakt om de juiste vragen te stellen en oplossingen te vinden.

On présente souvent les voitures connectées comme source de progrès, mais la situation aux États-Unis nous oblige à poser les bonnes questions et à trouver des solutions.

06.07 Laurent Devin (PS): U geeft een evenwichtig antwoord. Ik vraag dat u aandacht zou hebben voor deze kwestie, want bellen achter het stuur is levensgevaarlijk!

06.07 Laurent Devin (PS): Votre réponse est équilibrée. Je vous demande d'être attentif à cette problématique car le gsm tue!

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

07 Vraag van de heer Éric Massin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "lijn 130a" (nr. 15048)

07 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 ligne 130a" (n° 15048)

07.01 Éric Massin (PS): Ik had uw voorgangster mevrouw Galant een vraag gesteld over de lijn 130a tussen Charleroi en Erquelinnes, die toen net opnieuw in gebruik genomen werd. Ik had haar gevraagd of er bijgevolg geen rechtstreekse lijn tussen Charleroi-Sud en Parijs via Maubeuge en Saint-Quentin kon worden overwogen, middels een eventuele samenwerking met de SNCF. Mevrouw Galant had me geantwoord dat de mogelijkheid werd onderzocht.

07.01 Éric Massin (PS): J'avais posé une question à votre prédécesseur Mme Galant concernant la ligne 130a Charleroi-Erquelinnes qui venait d'être réhabilitée. Je lui avais demandé si en conséquence une ligne directe reliant Charleroi-Sud à Paris en passant par Maubeuge et Saint-Quentin ne pouvait être envisagée à nouveau, moyennant un éventuel partenariat avec la SNCF. Mme Galant m'avait précisé que la possibilité était examinée.

Op 9 juni 2016 hebt u op een andere vraag geantwoord dat de Thalys die Charleroi met Parijs verbindt, via Maubeuge een langere reistijd zou opleveren dan via Brussel, en dat de NMBS

Le 9 juin dernier, à l'occasion d'une autre question, vous avez indiqué que le Thalys reliant Charleroi-Paris via Maubeuge résulte en un temps de parcours plus long pour le voyageur que s'il

bovendien niet over de nodige hogesnelheidstreinen beschikte.

Ik kom terug op het door mij voorgestelde alternatief, dat me interessanter lijkt.

Die verbinding is goedkoper en sneller en er is geen reservering vereist.

Werd de door uw voorganger bestelde studie gerealiseerd? Zo ja, kunt u ons de details ervan meedelen, eventueel langs schriftelijke weg? Wordt er in die studie verwezen naar het partnerschap met de SNCF en de eventuele kosten die uit de verlenging van die lijn tot Charleroi zouden voortvloeien? Zult u de lijn Parijs-Maubeuge tot in Charleroi verlengen door middel van een akkoord met de SNCF?

07.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): Op 21 maart 2016 werd er een studie aan het directiecomité van de NMBS voorgelegd. Er werden zeven bedieningsscenario's onder de loep genomen.

Daar die documenten betrekking hebben op een commerciële dienst, is de NMBS geen voorstander van een gedetailleerde verspreiding ervan.

De studie werd in samenwerking met de SNCF uitgevoerd.

De conclusie ervan is dat het scenario van een verbinding Parijs-Maubeuge-Charleroi op korte termijn technisch niet haalbaar is omdat noch de NMBS noch de SNCF over het passende gehomologeerde materieel beschikken.

Ik heb de NMBS niettemin verzocht de haalbaarheid te onderzoeken van een bediening tussen Charleroi, Maubeuge, Aulnois, Bergen, La Louvière die aansluiting zou verzekeren met de treinen naar Parijs vanuit Maubeuge en Aulnois.

Het kostenplaatje van deze optie werd nog niet meegedeeld aangezien dit verzoek pas een maand geleden werd geformuleerd.

07.03 **Éric Massin** (PS): De NMBS bezorgt de studie niet onder voorwendsel dat ze betrekking heeft op commerciële aspecten. Nochtans is de NMBS een vennootschap van publiek recht die verantwoording moet afleggen. Volgens de informatie die ik uit Frankrijk kreeg, is het heel goed mogelijk om hierover te communiceren.

Er bestaan reeds locomotieven die tegelijk op de Belgische en de Franse sporen kunnen rijden. Aan

passe via Bruxelles. En outre, la SNCB ne dispose pas de rames à grande vitesse.

J'en reviens à l'alternative que j'avais proposée, qui me semble plus intéressante.

Elle est moins chère, plus rapide et ne nécessite pas de place réservée.

L'étude envisagée par votre prédécesseur a-t-elle été réalisée? Si oui, pourriez-vous nous en communiquer les détails, éventuellement par écrit? Fait-elle référence au partenariat avec la SNCF et aux coûts éventuels qu'occasionnerait cette prolongation de ligne jusque Charleroi? Envisagez-vous de prolonger la ligne Paris-Maubeuge jusqu'à Charleroi, moyennant un accord avec la SNCF?

07.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): Une étude a été présentée au comité de direction de la SNCB le 21 mars 2016. Sept scénarios de desserte ont été étudiés.

S'agissant de documents relevant d'un service commercial, la SNCB n'est pas favorable à la diffusion en détail de ces documents.

L'étude a été menée en collaboration avec la SNCF.

Elle conclut que le scénario d'une relation Paris-Maubeuge-Charleroi n'est techniquement pas possible à court terme car ni la SNCB, ni la SNCF ne possède le matériel homologué adéquat.

Néanmoins, j'ai demandé à la SNCB d'examiner la faisabilité d'une desserte entre Charleroi, Maubeuge, Aulnois, Mons, La Louvière qui offrirait une correspondance avec les trains vers Paris au départ de Maubeuge et d'Aulnois.

Le coût de cette option ne m'a pas encore été communiqué puisque cette demande date d'il y a un mois.

07.03 **Éric Massin** (PS): La SNCB ne transmet pas l'étude sous prétexte qu'il s'agit d'aspects commerciaux. Or, c'est une société de droit public qui doit rendre des comptes. Selon les informations qui me viennent des Français, la communication est tout à fait envisageable.

Des bimotrices qui peuvent circuler sur les rails français et belges, il en existe déjà. L'adaptation

de aanpassing van de veiligheidssystemen hangt er weliswaar een kostenplaatje maar zeggen dat dit onmogelijk kan, is toch wat kort door de bocht!

Inzake het alternatief dat u naar voren schuift stel ik vast dat men, vanuit Bergen of Charleroi, er alle belang bij heeft om naar Brussel te reizen om de Thalys te nemen. Ik ben er niet zeker van dit een oplossing biedt op het stuk van reizigersaantallen en rentabiliteit. De treinverbinding tussen Charleroi, Maubeuge en Parijs biedt daarentegen veel betere mogelijkheden.

De minister laat zich door de NMBS rollen!

Het incident is gesloten.

Voorzitter: de heer Jef Van den Bergh.

08 **Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de fietsvergoeding voor het personeel van de Belgische spoorwegen" (nr. 15049)**

08.01 **David Geerts** (sp.a): Blijkbaar is de fietsvergoeding nog steeds niet van kracht bij de Belgische spoorwegen.

Waarom niet? Hebben de verschillende ondernemingen cijfers bezorgd aan de minister over het aantal werknemers dat met de fiets naar het werk komt, zodat men de kostprijs zou kunnen berekenen als men vandaag een fietsvergoeding zou uitkeren? Is er een studie om bijvoorbeeld een fietsvergoeding toe te kennen in het raam van de *last mile*?

08.02 **Minister François Bellot** (*Nederlands*): HR Rail hield in 2011 en 2014 een mobiliteitsenquête, waarin werd gepeild naar de gewoonten inzake woon-werkverkeer. Meer dan 45% van het personeel nam deel aan de enquête in 2014 tegen slechts 27% in 2011. Telkens bleek 6% de fiets te gebruiken als belangrijkste verplaatsingsmiddel. Het aantal medewerkers met de trein als belangrijkste transportmiddel steeg van 52% naar meer dan 56%. Het aandeel van de auto zakte van 31% naar 30%.

Volgens Infrabel gebruikt 24% van de medewerkers de fiets om naar hun belangrijkste verplaatsingsmiddel te rijden en 15% gebruikt de fiets als belangrijkste verplaatsingsmiddel naar het werk. Momenteel hebben ze daarvoor geen recht

aux systèmes de sécurité a un coût mais dire que c'est impossible est un peu court!

Concernant l'alternative que vous proposez, venant de Mons ou de Charleroi on a alors tout intérêt à se rendre à Bruxelles pour prendre le Thalys. Je ne suis pas sûr de la fréquentation ni de la rentabilité. Par contre, la liaison entre Charleroi, Maubeuge et Paris offre de bien meilleures possibilités.

La SNCB vous roule dans la farine!

L'incident est clos.

Président: M. Jef van den Bergh.

08 **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'indemnité vélo pour le personnel des chemins de fer belges" (n° 15049)**

08.01 **David Geerts** (sp.a): Il semble qu'aucun régime d'indemnité vélo ne soit encore en vigueur aux chemins de fer belges.

Pourquoi? Les diverses entreprises ont-elles transmis au ministre des chiffres relatifs au nombre de travailleurs se rendant sur le lieu de travail à bicyclette, de sorte à pouvoir calculer le coût d'une éventuelle indemnité vélo? Existe-t-il une étude qui permettrait par exemple d'octroyer une indemnité vélo dans le cadre du *last mile*?

08.02 **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): HR Rail a organisé une enquête de mobilité en 2011 et en 2014 pour sonder les habitudes en matière de trajets entre le domicile et le lieu de travail. Plus de 45 % du personnel a participé à cette enquête en 2014, contre seulement 27 % en 2011. Lors de chaque sondage, il est apparu que 6 % des travailleurs ayant répondu utilisaient la bicyclette comme moyen de transport principal. Le pourcentage de collaborateurs dont le moyen de transport principal était le train a augmenté de 52 % à plus de 56 %. La part de la voiture a baissé de 31 % à 30 %.

D'après Infrabel, 24 % du personnel des chemins de fer utilisent le vélo pour se rendre vers leur moyen de transport principal et 15 % l'utilisent comme moyen de transport principal pour se rendre au travail. À l'heure actuelle, ces personnes n'ont

op een fietsvergoeding. Het sociaal protocolakkoord van 2016-2018 voorziet in een modernisering van het beleid inzake toelagen, premies en vergoedingen. Een fietsvergoeding en de toekenningsvoorwaarden ervan kunnen in dat kader worden onderzocht.

08.03 David Geerts (sp.a): Ik hoop dat deze cijfers aanleiding geven tot aandacht voor de fietsvergoeding tijdens de syndicale onderhandelingen. Dat past in de *modal shift* die we willen bewerkstelligen.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 15052 van de heer Geerts wordt in een schriftelijke vraag omgezet.

09 Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de investering van 97 miljoen euro over een periode van 3 jaar" (nr. 15059)

09.01 Laurent Devin (PS): Het investeringsprogramma van 97 miljoen euro over drie jaar van Belgocontrol heeft tot doel het navigatiesysteem met bakens aan de grond in te ruilen voor een navigatiesysteem dat van satellietgegevens gebruikmaakt.

Kunt u ons meer informatie verschaffen over dat investeringsprogramma? Omvat het maatregelen om de veiligheid van het luchtruim te verbeteren?

09.02 Minister François Bellot (*Frans*): Sinds 2015 beschikt Belgocontrol opnieuw over een investeringscapaciteit om zijn uitrustingen te moderniseren. Dankzij het investeringsplan van 97 miljoen euro zullen ILS-navigatiehulpmiddelen en bakens bij het einde van hun levensduur kunnen worden vervangen en zullen de grond-grond- en grond-luchtcommunicatiemiddelen kunnen worden gemoderniseerd.

Het Europese CESAR-programma voor de modernisering van de luchtvaartnavigatie voorziet in de ontwikkeling van nieuwe toezichtsprogramma's op de Waalse regionale luchthavens om de luchtvaartveiligheid te verbeteren bij slechte zichtbaarheid.

Dankzij die investeringen wordt de modernisering van het luchtverkeersleidingscentrum in Steenokkerzeel tegen 2020-2025 voorbereid, en wordt het uitgerust met de functionaliteiten die vereist worden door de regelgeving betreffende het

pas droit à une indemnité vélo. Le protocole d'accord social de 2016-2018 prévoit une modernisation de la politique en matière d'allocations, primes et indemnités. L'indemnité vélo et ses conditions d'octroi pourraient être examinées dans ce cadre.

08.03 David Geerts (sp.a): J'espère que grâce à ces chiffres, l'accent sera mis sur l'indemnité vélo au moment des négociations syndicales. Cette mesure s'inscrit dans le *modal shift* ou glissement modal que nous souhaitons mettre en place.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 15052 de M. Geerts est transformée en question écrite.

09 Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'investissement de 97 millions d'euros en trois ans" (n° 15059)

09.01 Laurent Devin (PS): Le programme d'investissement de 97 millions d'euros sur trois ans de Belgocontrol a pour objectif de passer du système de navigation avec balises au sol au système de navigation utilisant les données satellitaires.

Pouvez-vous nous donner plus d'informations sur ce programme d'investissement? Comporte-t-il des mesures pour renforcer la sécurité du ciel?

09.02 François Bellot, ministre (*en français*): Depuis 2015, Belgocontrol dispose de nouveau d'une capacité d'investissement pour moderniser ses équipements. Elle a lancé un plan d'investissement de 97 millions d'euros. Ils permettront de remplacer certaines aides à la navigation aérienne ILS et balises arrivées en fin de vie et de moderniser les systèmes de communication sol-sol et sol-air.

Le programme européen CESAR de modernisation de la navigation aérienne prévoit le développement de nouveaux programmes de surveillance sur les aéroports régionaux wallons pour améliorer la sécurité aérienne en cas de mauvaise visibilité.

Ces investissements prépareront la modernisation du centre de contrôle aérien de Steenokkerzeel à l'horizon 2020-2025 pour offrir les nouvelles fonctionnalités requises par la réglementation du ciel unique européen.

gemeenschappelijk Europees luchtruim.

Een nieuwe technische infrastructuur zal de continuïteit van de diensten en de luchtvaartveiligheid waarborgen in geval van technische storingen. In 2016 werd al een eerste luik van die strategie ten uitvoer gelegd, om ervoor te zorgen dat de luchthavens hun activiteiten kunnen voortzetten wanneer zich in Steenokkerzeel een storing voordoet.

Het incident is gesloten.

10 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het einde van de bijzondere pensioenstelsels bij de NMBS" (nr. 15060)
- de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de aanwervingscampagne van de NMBS" (nr. 15321)
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de pensionering en de aanwerving van het rijdend personeel van de NMBS" (nr. 15422)

10.01 **Laurent Devin** (PS): Vanaf 2018 zullen de bijzondere pensioenstelsels van het rijdend personeel van de NMBS zoals gepland verdwijnen, terwijl deze spoorwegmannen tegenwoordig op hun 55ste met pensioen kunnen gaan.

Door de moeilijke arbeidstijden, werkomstandigheden en werkplekken is het beroep van spoorwegman een zwaar beroep. Hoe vindt u van de beslissing dat spoorwegmannen pas met 63 jaar met pensioen zullen kunnen gaan? Welke denksporen overweegt u te volgen om het loopbaaneinde te verlichten?

10.02 **Jean-Jacques Flahaux** (MR): In 2018 zullen spoorwegmannen niet meer op hun 55ste maar wel op 57 jaar met pensioen kunnen gaan. Later zal de pensioenleeftijd jaarlijks worden opgetrokken, tot 63 jaar in 2030. De vakbonden vrezen dat deze arbeidsplaatsen na de hervorming te weinig attractief zullen worden.

Welke impact zal de hervorming hebben op de vacatures? Is het aantal pensioenaanvragen na de aankondiging van de hervorming toegenomen? Kan de minister meer zeggen over de promotiecampagne voor deze beroepen en over de

Une nouvelle architecture technique garantira la continuité des services et la sécurité aérienne en cas de défaillances techniques. Un premier volet de cette stratégie a été mis en œuvre en 2016 pour permettre aux aéroports de continuer leurs activités en cas de défaillance de Steenokkerzeel.

L'incident est clos.

10 **Questions jointes de**

- M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la fin des régimes spéciaux de pension à la SNCB" (n° 15060)
- M. Jean-Jacques Flahaux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la campagne de recrutement de la SNCB" (n° 15321)
- 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 mise à la retraite et le recrutement du personnel roulant de la SNCB" (n° 15422)

10.01 **Laurent Devin** (PS): À partir de 2018 entrera en application la fin programmée des régimes spéciaux de pension dont bénéficiait le personnel roulant de la SNCB, aujourd'hui admissible à la pension à l'âge de 55 ans.

Le métier de cheminot est un métier pénible en matière d'horaire, de conditions de travail et d'espace de travail. Que pensez-vous de la décision de reporter leur pension à 63 ans? Quelles pistes envisagez-vous pour alléger les fins de carrière?

10.02 **Jean-Jacques Flahaux** (MR): La pension des cheminots sera portée de 55 à 57 ans en 2018, puis relevée annuellement jusqu'à atteindre 63 ans en 2030. Les syndicalistes ont évoqué leur crainte de voir ces postes devenir trop peu attractifs suite à cette réforme.

Quel impact aura la réforme sur les postes à pourvoir? L'annonce de la réforme a-t-elle entraîné une augmentation des demandes de pension? Pouvez-vous nous informer sur la campagne de promotion des métiers et la campagne de

wervingscampagne van de NMBS? Spreken de betrokken personen over dat aspect en vrezen ze dat als gevolg van de verhoging van de pensioenleeftijd de vermoeidheid zal toenemen en de waakzaamheid zal verminderen? Zullen deze wijzigingen het werven van personeelsleden bemoeilijken?

10.03 Jef Van den Bergh (CD&V): De pensioenhervorming, de leeftijdspiramide van het personeel en de extra treinkilometers vanaf eind 2017 leiden ertoe dat er heel wat nieuw NMBS-personeel moet worden geworven in het komende jaar. Is er al meer duidelijkheid over de pensioenhervorming? Heeft dit impact op het aantal mensen dat eventueel nog van zijn rechten gebruik zal maken?

Hoeveel treinbestuurders en treinbegeleiders heeft de NMBS op dit moment nodig om comfortabel te kunnen functioneren? Is er momenteel een tekort aan treinbestuurders en -begeleiders? Zorgt dit tekort vandaag al voor operationele problemen? Klopt het dat men vandaag al niet meer al zijn verlof- of compensatiedagen kan opnemen? Over hoeveel dagen gaat het dan? Hoeveel treinbestuurders en treinbegeleiders zullen er naar verwachting nog voor eind 2017 met pensioen gaan? Welke maatregelen plant de NMBS om extra treinbestuurders en treinbegeleiders aan te werven?

10.04 Minister François Bellot (Frans): Het pensioenstelsel van het rijdend personeel, dus hoofdzakelijk de treinbestuurders en -begeleiders, werd aangepast. Het overige spoorwegpersoneel genoot al een ander stelsel. Sinds de aankondiging van de hervorming is het aantal pensioenaanvragen van het rijdend personeel lichtjes gestegen.

De waarborgen die recentelijk inzake pensioenen en verworven rechten werden gegeven zouden het personeel moeten geruststellen. Bij de planning van de wervingen voor alle functies bij de spoorwegen voor 2016 en 2017 wordt er binnen de budgettaire mogelijkheden van de betrokken ondernemingen met dat verschijnsel rekening gehouden.

HR Rail organiseert tal van acties om zoveel mogelijk kandidaten warm te maken voor een job bij de spoorwegen (job days, sociale en klassieke media, communicatiecampagnes, treinsimulator, samenwerking met de VDAB en FOREM, enz.) en zal begin 2017 een jobtrein inleggen.

recrutement de la SNCB? Les personnes intéressées évoquent-elles cet aspect ainsi qu'une crainte de fatigue accrue et de vigilance moindre liées à un départ plus tardif à la pension? Ces modifications vont-elles compliquer le recrutement des membres du personnel?

10.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Il va falloir procéder à de nombreux recrutements à la SNCB, l'an prochain, en raison de la réforme des pensions, de la pyramide des âges du personnel et de l'augmentation des trains-kilomètres à partir de la fin de 2017. En sait-on déjà un peu plus sur la réforme des pensions? Celle-ci aura-t-elle une incidence sur le nombre de travailleurs qui feront éventuellement encore valoir leurs droits à la pension?

De combien de conducteurs et d'accompagnateurs de train la SNCB a-t-elle besoin actuellement pour pouvoir fonctionner aisément? Observe-t-on une pénurie de conducteurs et d'accompagnateurs de train pour l'instant? Cette pénurie entraîne-t-elle déjà des problèmes sur le plan opérationnel? Est-il exact qu'il est déjà impossible pour le personnel, actuellement, de prendre les jours de congé ou de compensation auquel il a droit? Dans l'affirmative, de combien de jours s'agit-il? Combien de conducteurs et d'accompagnateurs de train devraient-ils encore partir à la retraite avant 2017? Quelles mesures la SNCB projette-t-elle de prendre pour recruter de nouveaux conducteurs et accompagnateurs de train?

10.04 François Bellot, ministre (en français): C'est le personnel roulant, c'est-à-dire principalement les conducteurs de train et les accompagnateurs, qui ont vu leur régime de pension adapté. Les autres cheminots étaient déjà sous un autre régime. Depuis l'annonce de la réforme, une légère augmentation des demandes de pension a été constatée au sein de ce personnel.

Les récentes garanties apportées en matière de pensions et de droits acquis devraient rassurer le personnel. Les contingents de recrutement de tous les métiers ferroviaires pour 2016 et 2017 tiennent compte de ce phénomène dans la mesure des possibilités budgétaires des entreprises concernées.

HR Rail organise de multiples actions pour attirer un maximum de candidats vers les métiers du rail (job days, médias sociaux et classiques, campagnes de communication, simulateur de train, collaborations avec le VDAB et le FOREM, etc.) et organisera début 2017 le "train de l'emploi".

Tot op heden hebben de kandidaten het zelden over de eindeloopbaanaspecten gehad en het is voorbarig op de vraag van de vakbonden in te gaan. Ik zal erop toezien dat men als men de kwestie van zware arbeid behandelt, rekening zal houden met de moeilijkheden die inherent zijn aan die functies.

Bij de spoorwegen stelt men vast dat de website minder vaak wordt bezocht, maar dat er meer mensen zich kandidaat stellen voor een betrekking. De kandidaten solliciteren voor de inhoud van de job, maar ook voor de voordelen van een stabiele statutaire loopbaan. Het grootste wervingsprobleem heeft te maken met de verschillende situatie op de arbeidsmarkt in Vlaanderen en in Wallonië.

(Nederlands) Momenteel zijn er 2.413 operationele treinbegeleiders, waarvan 1.390 Nederlandstaligen en 1.105 Franstaligen. Om comfortabel te kunnen werken zijn er 2.466 nodig, 1.351 Nederlandstaligen en 1.115 Franstaligen. Er zijn 2.974 operationele treinbestuurders, waarvan 1.649 Nederlandstaligen en 1.327 Franstaligen. Om comfortabel te werken zijn er 2.893 nodig, waarvan 1.615 Nederlandstaligen en 1.278 Franstaligen. Er is dus een tekort van een veertigtal Nederlandstalige treinbegeleiders, maar dat veroorzaakt nog geen operationele problemen en de verlopen kunnen nog worden toegekend.

Voor eind 2017 zullen er 174 treinbegeleiders en 272 treinbestuurders met pensioen gaan. De NMBS moet – ook al om de extra kilometers van het nieuwe vervoersplan op te vangen – tegen eind 2017 472 nieuwe treinbestuurders en 312 nieuwe treinbegeleiders aanwerven.

Het incident is gesloten.

Voorzitter: de heer Jean-Jacques Flahaux.

11 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het Customer Experience Lab" (nr. 15061)
- de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het Customer Experience Lab" (nr. 15317)

11.01 **Laurent Devin** (PS): De NMBS heeft een klantenbevragsings- en testcentrum, het Customer Experience Lab, opgericht om naar de wensen van

Jusqu'à présent, les éléments relatifs à la fin de carrière sont peu évoqués par les candidats et il est prématuré de répondre à la question des syndicats. Je veillerai à ce que les difficultés inhérentes à ces métiers soient prises en compte lors des travaux sur la pénibilité.

Les chemins de fer constatent une diminution du nombre de visites sur le site Internet mais une augmentation du nombre de candidatures déposées. Les candidats postulent pour le contenu du job mais aussi pour les avantages qu'offre une carrière statutaire stable. La principale difficulté de recrutement est liée à la différence entre le marché de l'emploi en Flandre et en Wallonie.

(En néerlandais) La SNCB compte actuellement 2 413 accompagnateurs de train opérationnels, 1 390 néerlandophones et 1 105 francophones. Il en faudrait 2 466, 1 351 néerlandophones et 1 115 francophones pour pouvoir travailler confortablement. On compte 2 974 conducteurs de train opérationnels, 1 649 néerlandophones et 1 327 francophones. Il en faudrait 2 893, 1 615 néerlandophones et 1 278 francophones, pour pouvoir travailler confortablement. Il manque donc une quarantaine d'accompagnateurs néerlandophones mais cette situation ne provoque pas encore de problèmes opérationnels et les congés peuvent encore être octroyés.

Il y aura 174 accompagnateurs de train et 272 conducteurs de train qui partiront à la retraite d'ici à la fin 2017. La SNCB devra donc recruter d'ici là 472 nouveaux conducteurs de train et 312 nouveaux accompagnateurs, y compris pour pouvoir faire face au nouveau plan de transport.

L'incident est clos.

Président: M. Jean-Jacques Flahaux.

11 **Questions jointes de**

- M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le Customer Experience Lab" (n° 15061)
- M. Jean-Jacques Flahaux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le Customer Experience Lab" (n° 15317)

11.01 **Laurent Devin** (PS): La SNCB a créé un centre de test et de consultation de la clientèle, le Customer Experience Lab, pour analyser les

de klanten te peilen en de nieuwe producten en diensten van de NMBS te evalueren. Sinds medio juli werd er een veertigtal klanten bevroegd.

Kunt u nadere informatie hierover verstrekken? Wanneer zullen de eerste resultaten beschikbaar zijn?

11.02 Jean-Jacques Flahaux (MR): Teneinde het aanbod beter op de wensen van de klanten af te stemmen, heeft de NMBS in juli een Customer Experience Lab geopend. Groepen vrijwilligers hebben aan de test deelgenomen, die bedoeld is om de diensten te verbeteren en de klanten te betrekken bij de ontwikkeling van de nieuwe producten van de NMBS, en betrekking heeft op aspecten zoals de gebruiksvriendelijkheid van de website, het gebruik van de parkings of de inhoud en de lay-out van de e-bijetten. Welke feedback hebt u ontvangen in verband met die test?

Wat vinden de betrokken NMBS-medewerkers, die het niet gewend zijn om met mensen van buitenaf te werken, van de test? Welke aspecten van het bedrijf werden er onderzocht of zullen er binnenkort aan bod komen? Wanneer zullen de voorgestelde verbeteringen worden doorgevoerd? Wanneer zullen ze geëvalueerd worden, zowel door het spoorwegpersoneel als de gebruikers? Zal het Customer Experience Lab een vaste tool worden?

11.03 Minister François Bellot (Frans): Met deze tool heeft de NMBS willen anticiperen op de verwachtingen van de klanten. Om te weten wat de klanten wensen heeft de NMBS besloten om hen op transparante wijze te betrekken bij de ontwikkeling en evaluatie van de nieuwe diensten: dankzij het *Customer Test Center* wil de NMBS de dialoog met haar klanten aangaan en zo samen verbeteringen uitdenken. Via discussiegroepen en individuele gesprekken wordt op een objectieve manier gepeild naar de verwachtingen van klanten. De NMBS kan hiervoor putten uit een uitgebreide database van vrijwillige klanten.

De verkoops- en informatiekkanalen worden onder de loep genomen, aangezien het lab uitgerust is met zowel een operationeel loket als een verkoopsautomaat. Dankzij de *eyetracking*-methode werden bijvoorbeeld al aanpassingen aan de automaat doorgevoerd, in functie van waar de klant aandacht aan besteedt.

De klanten waarderen het dat er naar hen wordt geluisterd. het *Customer Experience Lab* vormt een stap in het proces voor de transformatie van de NMBS tot een organisatie die zich meer bekommert om haar klanten.

souhaits des clients et évaluer les nouveaux produits et services de la SNCB. Depuis la mi-juillet, une quarantaine de clients ont été consultés.

Pouvez-vous nous donner plus d'informations? Quand aurons-nous les premiers résultats?

11.02 Jean-Jacques Flahaux (MR): Dans un souci d'amélioration de l'offre en fonction du client, la SNCB a lancé, en juillet, un Customer Experience Lab. Des groupes de volontaires ont participé à l'expérience pour améliorer les services et co-créeer les nouveaux produits de la SNCB, comme l'ergonomie du site web, l'utilisation des parkings ou le contenu et la mise en page des billets internet. Quel retour d'expérience avez-vous?

Quelle perception les professionnels de la SNCB, habitués à travailler en vase clos, ont-ils de l'expérience? Quels champs de l'entreprise ont-ils été abordés ou vont-ils l'être? Dans quel délai les améliorations proposées seront-elles appliquées? Quand seront-elles évaluées tant par le personnel ferroviaire que par les utilisateurs? Ce laboratoire deviendra-t-il un outil permanent?

11.03 François Bellot, ministre (en français): Avec cet outil, la SNCB a voulu anticiper les attentes des clients. Pour savoir ce qu'ils souhaitent, la SNCB a décidé de les impliquer de façon transparente dans le développement et l'évaluation des nouveaux services: grâce au *Customer Test Center*, elle dialogue et réfléchit avec eux. Via des groupes de discussion et des entretiens individuels, la SNCB sonde ses clients, puisés dans une large base de données de volontaires.

Les canaux de vente et d'information existants sont examinés car le laboratoire est équipé d'un guichet et d'un automate de vente. L'appareil d'*eye tracking* suit le mouvement des yeux et a déjà permis d'adapter l'automate en fonction des zones où le client porte son attention.

Les clients apprécient le fait d'être écoutés. Le *Customers Experience Lab* constitue une étape de la transformation de la SNCB en une organisation plus soucieuse de sa clientèle.

In juli werden de volgende onderwerpen behandeld: het nieuwe thuis te printen *onlineticket*, dat eerst bij een doelgroep werd getest en na opmerkingen van de betrokkenen werd aangepast, de vereenvoudiging van de vervoersvoorwaarden, de website, de parkings aan de stations, het nieuwe design van de website en de verbetering van het onlinecontactformulier.

Afhankelijk van de bevindingen van de studies zullen er prioriteiten worden gesteld op basis van de planning of de middelen. Zo werd het design van de website al een week na het onderzoek voor het eerst aangepast, ook al zullen die nieuwe aanpassingen pas in de tweede helft van 2017 echt worden ingevoerd. Elke actie die na zo een onderzoek wordt ondernomen, zal worden geëvalueerd.

De NMBS wil in dat proces investeren om die onderzoeken permanent te kunnen uitvoeren.

Het incident is gesloten.

12 Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het aantal afgeschafte treinen in 2016" (nr. 15062)

12.01 Laurent Devin (PS): Tussen januari en juli 2016 werden er 31.816 treinen afgeschaft op het Belgische spoornet, d.i. duizend meer dan in 2015.

Om welke redenen?

12.02 Minister François Bellot (*Frans*): De stijging van het aantal afgeschafte treinen is voornamelijk te wijten aan een forse toename van het aantal sociale acties en aan de gevolgen van de aanslagen in Brussel, met inbegrip van de door de politie gevraagde veiligheidsmaatregelen.

Het incident is gesloten.

13 Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het nieuwe datacenter van de NMBS" (nr. 15063)

13.01 Laurent Devin (PS): De NMBS wil 75 miljoen euro investeren in een nieuw datacenter. Er werd een offerteaanvraag uitgeschreven.

Kan u toelichting geven bij de procedure en de termijn voor de toewijzing van de opdracht

Depuis juillet, les sujets suivants ont été abordés: le nouvel *online home print ticket*, d'abord auprès d'un groupe cible puis dans sa version adaptée d'après les remarques; la simplification des conditions de transport; le site web; les parkings des gares; les nouveaux designs du site web; l'amélioration du formulaire de contact en ligne.

En fonction des conclusions des études, une priorité sera accordée en termes de timing ou de moyens. Ainsi, le design du site web a déjà été adapté une première fois dès la semaine suivant l'enquête, même si l'implémentation réelle de ces nouveautés aura lieu au second semestre 2017. Chaque action entreprise à la suite d'une telle enquête sera évaluée.

La SNCB veut investir dans ce processus afin de pouvoir réaliser ces enquêtes de façon permanente.

L'incident est clos.

12 Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le nombre de trains supprimés en 2016" (n° 15062)

12.01 Laurent Devin (PS): Entre janvier et juillet 2016, 31 816 trains ont été supprimés sur le réseau ferroviaire belge, 10 000 de plus qu'en 2015.

Quelles en sont les raisons?

12.02 François Bellot, ministre (*en français*): Les raisons principales de cette augmentation du nombre de trains supprimés sont l'explosion des actions sociales et les conséquences des attentats de Bruxelles, y compris les mesures de sécurité à la demande de la police.

L'incident est clos.

13 Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le nouveau data center de la SNCB" (n° 15063)

13.01 Laurent Devin (PS): La SNCB compte investir 75 millions d'euros dans un nouveau *data center*. Un appel d'offres a été lancé.

Pouvez-vous préciser la procédure et le délai d'attribution du marché?

meedelen?

13.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): De NMBS informeert mij dat de overheidsopdracht bekendgemaakt werd in het Bulletin der Aanbestedingen voor de opdrachten van 7 augustus 2015 en in het Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen van 12 augustus 2015. De uiterste datum was 18 september 2015.

Aangezien de procedure loopt, kan de NMBS geen details vermelden krachtens de vertrouwelijkheidsregels. De evaluatie van de offertes is momenteel aan de gang. De toewijzing wordt niet verwacht voor medio 2017.

Het incident is gesloten.

14 Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de minimale dienstverlening bij de NMBS" (nr. 15065)

14.01 Laurent Devin (PS): U heeft vier modellen voor een minimale dienstverlening aan de NMBS voorgesteld. Daarin zijn er twee constanten: de opijsting van werkwilligen en stakers en de sancties tegen wie wou komen werken maar op de stakingsdag forfait geeft.

Op 24 juni raakten de werkwilligen niet op hun werkplek door de staking: zullen zij ook worden gestraft?

14.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): De bedrijven moeten in samenspraak met de vakbonden een haalbare formule voor een gegarandeerde dienstverlening uitwerken. In de voorgestelde modellen gaan we ervan uit dat wie zich vrijwillig heeft aangeboden alles in het werk zal stellen om op het werk te raken, op het gevaar af als ongewettigd afwezig te worden beschouwd. De sancties die in die gevallen kunnen worden opgelegd, maken deel uit van wat ik een 'haalbare formule' noem.

De administratieve overheid zal de tuchtstraffen wegens ongewettigde afwezigheid steeds moeten beoordelen en rechtvaardigen, ook tijdens stakingen.

Het incident is gesloten.

15 Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische

13.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): La SNCB m'informe que le marché public a été publié au Bulletin des adjudications le 7 août 2015 et au Journal officiel des Communautés européennes le 12 août 2015. La date limite était le 18 septembre 2015.

La procédure étant en cours, la SNCB ne peut communiquer de détails en vertu des règles de confidentialité. L'évaluation des offres est en cours. L'attribution n'est pas attendue avant la mi-2017.

L'incident est clos.

14 Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le service minimum à la SNCB" (n° 15065)

14.01 Laurent Devin (PS): Vous avez présenté quatre modèles de service minimum à la SNCB avec deux constantes: le système de recensement des travailleurs et des grévistes et les sanctions contre ceux qui ne se présentent pas au travail le jour de la grève alors qu'ils avaient convenu de travailler.

Le 24 juin, les non-grévistes n'ont pu se rendre sur leur lieu de travail à cause de la grève: seront-ils aussi pénalisés?

14.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): Il appartient aux sociétés d'élaborer en concertation avec les syndicats une formule praticable de service garanti. Les modèles proposés partent du principe que ceux qui se sont portés volontaires mettront tout en œuvre pour se présenter à leur travail sous peine d'être considérés comme illégalement absents. Prévoir des sanctions dans ces cas fait partie de ce que j'appelle "une formule praticable".

Il appartiendra toujours à l'autorité administrative d'apprécier et de justifier les sanctions disciplinaires pour cause d'absence illégale, y compris lors des grèves.

L'incident est clos.

15 Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur

Spoorwegen, over "de agressie tegen treinbegeleiders" (nr. 15066)

15.01 **Laurent Devin** (PS): Leder jaar worden er 1.000 gevallen van agressie tegen treinbegeleiders geteld. In 70% van de gevallen worden ze tijdens de controle aangevallen.

Wat zult u ondernemen om die gewelddaden te voorkomen?

15.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): De NMBS deelt me mee dat de agressie tegen het personeel een van haar topprioriteiten is. Met een masterplan tegen agressie wil men de zorg voor de personeelsleden die er het slachtoffer van werden, bevorderen. Dat plan wordt geëvalueerd en aangepast door een stuurgroep die uit medewerkers van de NMBS en de vakbonden bestaat.

De NMBS voert onderzoek uit bij haar personeel. De cijfers inzake de gevallen van agressie worden gevolgd en de maatregelen van het masterplan worden in de werkgroepen besproken. De NMBS werkt samen met de politiediensten.

15.03 **Laurent Devin** (PS): Ik vraag nadrukkelijk dat u dat masterplan ten uitvoer legt. Deze kwestie verdient bijzondere aandacht.

Het incident is gesloten.

16 **Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de wijzigingen aan de verkeerswetgeving" (nr. 15069)**

16.01 **Laurent Devin** (PS): De minister van Justitie heeft een ontwerp tot wijziging van de verkeerswetgeving in het vooruitzicht gesteld. Er zou een kruispuntbank komen om recidive beter op te volgen en de straffen zouden worden aangescherpt.

Kunt u meer informatie verschaffen over de maatregelen in dat ontwerp? Werd het BIVV geraadpleegd bij de opstelling daarvan? Welke concrete sancties komen er in geval van recidive? Welk soort informatie zal de nieuwe kruispuntbank bevatten? Hoe zal ze werken?

16.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): Er vindt overleg plaats over een voorontwerp van wet tussen de kabinetten van Justitie en Mobiliteit. Doel is de straffen te verzwaren voor inbreuken met betrekking

"les agressions des accompagnateurs de train" (n° 15066)

15.01 **Laurent Devin** (PS): Chaque année, plus de 1 000 cas de violences envers les accompagnateurs de train sont répertoriés. Dans 70 % des cas, les attaques se déclenchent lors du contrôle.

Que mettez-vous en place pour prévenir ces actes de violence?

15.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): La SNCB m'informe que les agressions envers le personnel constituent l'une de ses priorités absolues. Un master plan anti-agression entend favoriser la prise en charge du personnel victime. Ce plan est évalué et adapté par un groupe de pilotage composé de la SNCB et des organisations syndicales.

La SNCB mène des enquêtes auprès de son personnel. Les chiffres des agressions sont suivis et les mesures du master plan sont discutées dans les groupes de travail. La SNCB collabore avec les services de police.

15.03 **Laurent Devin** (PS): Je vous encourage à réaliser le master plan. Cette question mérite une attention particulière.

L'incident est clos.

16 **Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les modifications à la législation routière" (n° 15069)**

16.01 **Laurent Devin** (PS): Le ministre de la Justice a annoncé un projet modifiant la législation routière. Une banque-carrefour serait créée pour mieux suivre la récidive et les sanctions seraient plus sévères.

Pouvez-vous nous informer plus précisément sur les mesures de ce projet? L'IBSR a-t-il été concerté lors de sa rédaction? Quelles seront les sanctions concrètes prises contre un récidiviste? Quels types d'informations contiendra la nouvelle banque-carrefour? Comment fonctionnera-t-elle?

16.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): Un avant-projet de loi fait l'objet de concertation entre les cabinets Justice et Mobilité. Il vise à alourdir les peines pour les infractions en matière de permis de

tot het rijbewijs en vluchtmisdrijf; het ontwerp voorziet ook in een verruimde toepassing van het alcoholslot en het vergroot de aansprakelijkheid van de houders van de nummerplaat in geval van vluchtmisdrijf. Het ontwerp zou in 2017 bij het Parlement worden ingediend.

De kruispuntbank van de rijbewijzen, die werd opgericht bij de wet van 14 april 2011, is de Mercuriuskruispuntbank waaraan in de pers aandacht werd besteed.

Het incident is gesloten.

17 Samengevoegde vragen van

- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de aanstelling van de nieuwe CEO van de NMBS" (nr. 15080)
- de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de moeizame aanstelling van een opvolger voor Jo Cornu aan het hoofd van de NMBS" (nr. 15442)
- de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het voortdurende uitstel bij het aanwerven van een nieuwe CEO voor de NMBS" (nr. 15469)

17.01 Marco Van Hees (PTB-GO!): Deze vraag betreft de benoeming van de nieuwe CEO van de NMBS, waarop we nog altijd wachten. Er wordt een naam genoemd in de pers, maar binnen de meerderheid bestaan er meningsverschillen over die persoon.

Welke politieke krachten zijn verantwoordelijk voor die vertraging? Is die benoeming gekoppeld aan andere benoemingen bij de NMBS of Infrabel? Is wat u betreft de beslissing al genomen?

17.02 Minister François Bellot (*Frans*): De aanwerving van de CEO van de NMBS is een dossier waarover ik mij ontfemd heb zodra ik daartoe een mandaat van het kernkabinet kreeg waarbij de te volgen methode werd gepreciseerd.

Er waren verschillende methoden mogelijk. Om de keuze te objectiveren werd er na een aanbestedingsprocedure een headhunter aangesteld. Tijdens het zomerreces werden er verschillende stappen gedaan.

conduire et délit de fuite, il étend davantage l'éthylotest anti-démarrage et accroît la responsabilité des titulaires de la plaque lors d'un délit de fuite. Ce projet devrait être déposé en 2017.

La banque-carrefour des permis de conduire, créée par la loi du 14 avril 2011, est la banque-carrefour Mercurius évoquée dans la presse.

L'incident est clos.

17 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 désignation du nouveau CEO de la SNCB" (n° 15080)
- M. Marcel Cheron au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le blocage de la désignation du successeur de Jo Cornu à la tête de la SNCB" (n° 15442)
- M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le report constant du recrutement d'un nouveau CEO à la SNCB" (n° 15469)

17.01 Marco Van Hees (PTB-GO!): Cette question concerne le CEO de la SNCB que l'on attend toujours. Le nom d'une personne circule dans la presse. Mais il y a des oppositions au sein de la majorité à son égard.

Quelles forces politiques sont-elles responsables de ce retard? Cette nomination est-elle liée à d'autres nominations, au sein de la SNCB ou Infrabel? Pour vous, la décision est-elle prise?

17.02 François Bellot, ministre (*en français*): Le recrutement du CEO de la SNCB est un dossier que j'ai pris en main dès que j'en ai reçu le mandat du cabinet restreint précisant la méthode.

Plusieurs méthodes étaient possibles. L'objectivation du choix a été poursuivie par la désignation d'un chasseur de têtes à l'issue d'une procédure de marchés publics. Pendant les grandes vacances, différentes étapes ont été franchies.

Er werd een advocatenkantoor geselecteerd om de keuze voor de headhunter te begeleiden. Uit zeven headhunters hebben we er één gekozen. De opdracht verliep als volgt: identificatie van de potentiële kandidaten, selectie van de meest geschikte personen en de voorstelling van de beste profielen met een volledig dossier. We hebben het hier over de vier kandidaten die op de shortlist staan.

Aangezien een kandidaat zich heeft teruggetrokken, zijn er nog drie namen over. Het kernkabinet heeft het dossier in behandeling genomen en zal binnenkort een beslissing nemen. Het kabinet zal van de gelegenheid gebruikmaken om de langverwachte bestuurders die de Gewesten vertegenwoordigen en een voorzitter van Infrabel aan te stellen.

17.03 Marco Van Hees (PTB-GO!): Ik heb geen antwoorden gekregen op mijn vragen met betrekking tot de redenen waarom dit zo lang aansleept. Als het dossier aan het kernkabinet werd voorgelegd, dan betekent dat dat er politieke moeilijkheden rijzen binnen de meerderheid waardoor een en ander maar niet afgerond geraakt!

Het incident is gesloten.

18 Samengevoegde vragen van
 - de heer **Georges Gilkinet** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toegang tot de wachtruimte in het station Ciney" (nr. 15169)
 - de heer **Georges Gilkinet** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toegang tot de wachtruimte in het station Ciney en de toekomst van het station" (nr. 15270)

18.01 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen): Naar verluidt gaat de wachtruimte van het station Ciney voortaan doordeweeks om 20.00 uur en tijdens het weekend om 20.30 uur dicht. Studenten die op zondagavond naar hun kot reizen, zullen er dus niet meer op hun trein kunnen wachten. Bovendien zijn de roltrappen defect.

Op een vraag over de restauratiezaal antwoordde u een jaar geleden dat de NMBS nadacht over een gemengde uitbating: een horeca-activiteit in combinatie met persverkoop. Daar is echter niets van terechtgekomen.

U kondigde tevens aan dat er een tweede parking, met een capaciteit van 88 plaatsen, zou worden

Un cabinet d'avocats a été sélectionné pour accompagner le choix du chasseur de têtes. Nous avons recruté un chasseur de têtes parmi sept consultés. La mission a été menée ainsi: identification des candidats potentiels, sélection des plus aptes, présentation en dossier complet des meilleurs profils. Nous parlons des quatre candidats retenus dans la *short list*.

Un candidat s'étant retiré, nous nous retrouvons donc avec trois noms. Le cabinet restreint est saisi du dossier, et une décision sera prise prochainement. Il en profitera pour mettre en place les administrateurs régionaux attendus et un président d'Infrabel.

17.03 Marco Van Hees (PTB-GO!): Sur le retard et les causes de ce retard, je n'obtiens aucune réponse. Si le cabinet restreint est saisi du dossier, c'est que des difficultés politiques au sein de la majorité empêchent d'arriver à une conclusion!

L'incident est clos.

18 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 "l'accès à la salle d'attente de la gare de Ciney" (n° 15169)
 - M. **Georges Gilkinet** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'accès à la salle d'attente de la gare de Ciney et l'avenir de cette gare" (n° 15270)

18.01 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen): On a appris la fermeture du hall de la gare de Ciney dès 20 h en semaine et à 20 h 30 le week-end. Les étudiants rejoignant leur université le dimanche soir ne pourront plus y attendre leur train. On peut aussi évoquer les escaliers mécaniques en panne.

Voici un an, à propos de l'ancien buffet, vous indiquiez que la SNCB envisageait une exploitation combinant une activité horeca avec la vente de presse. Depuis lors, il n'y a rien.

Vous annonciez un second parking de 88 places qui a vu le jour sans être terminé.

aangelegd. Die is nog steeds niet klaar.

Toen de lokale televisie u onlangs vragen stelde, kwam u plots aanzetten met een masterplan voor het station Ciney. U zei dat het station 200 tot 300 meter in de richting van Namen zou worden verplaatst maar zo'n hypothese werd nooit aan de gemeenteraad van Ciney voorgelegd.

Zal de wachtruimte van het station Ciney inderdaad gelijktijdig met de loketten sluiten? Vanwaar die beslissing? Hoeveel denkt u zo te besparen? Welk overleg is er geweest met de stad Ciney? Welke oplossingen zullen er worden aangereikt om het comfort en de veiligheid van de reizigers tijdens de winter of bij grote vertragingen te blijven garanderen?

Hoe staat het met heropstarten van een horeca-activiteit of een dagbladkiosk in het station Ciney? Wanneer zal de parking die bij het busstation aansluit klaar zijn? Zal de NMBS de roltrappen die al enige tijd buiten dienst zijn herstellen?

Waarom wil de NMBS het station verplaatsen? Hoeveel zal dat kosten? Werd er overleg gepleegd met de lokale overheden? Op welk terrein zal het nieuwe station gebouwd worden? Wanneer zal dat gebeuren en hoeveel zal die operatie kosten? Hoeveel personen zullen er onthaald kunnen worden? Hoe zal men er ondertussen voor zorgen dat de reizigers op een kwaliteitsvolle, veilige en comfortabele manier onthaald kunnen worden?

18.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): Vanaf 15 december zal de wachtruimte in Ciney toegankelijk zijn in functie van de openingsuren van de loketten omdat het personeel van het seinhuis, dat die ruimte beheerde, niet langer in het station aanwezig zal zijn. Een private beveiligingsonderneming zal die taak verzekeren tot het loketpersoneel het doet zoals dat in alle stations met meer dan 10.000 passagiers per week gebeurt. Er wordt een nachtsluis gebouwd om toegang te krijgen tot de onderdoorgang.

De kandidaat die geselecteerd werd om de concessie van het oude buffet over te nemen heeft geen gevolg gegeven aan het contract dat door de NMBS werd opgestuurd. De NMBS blijft de markt verkennen. Men is niet van plan de parking af te werken aangezien er op die plaats in het kader van de bouw van het nieuwe station in 2019-2020 een parkeertoren zal komen. De roltrap kan niet meer hersteld worden. Infrabel is van plan de perrons te verplaatsen en in 2019-2020 nieuwe toegangen aan te leggen.

Interrogé dernièrement par la télévision locale, vous avez surpris en évoquant un masterplan pour la gare de Ciney en précisant qu'elle serait déplacée de 200 à 300 mètres vers Namur. Une telle hypothèse n'a été jamais présentée au conseil communal de Ciney.

Confirmez-vous la fermeture du hall de la gare de Ciney à la même heure que les guichets? Quelle est la raison de cette décision? Quelle est l'économie escomptée? Quelle concertation fut-elle organisée avec la Ville de Ciney? Quelles seront les solutions pour maintenir le confort et la sécurité des navetteurs, en hiver ou lors de retards importants?

Qu'en est-il de la relance d'une activité horeca ou de distribution de presse en gare de Ciney? Quand le parking dans le prolongement de la gare des bus sera-t-il fini? La SNCB réparera-t-elle les escalators hors service depuis un certain temps?

Pour quelle raison la SNCB veut-elle déplacer la gare, avec quel coût? Y a-t-il eu concertation avec les autorités locales? Sur quel terrain sera construite la nouvelle gare, quand et pour quel coût? Quel sera sa capacité d'accueil? Qu'est-ce qui sera mis en place, dans l'intervalle, pour garantir la qualité de l'accueil, la sécurité et le confort?

18.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): Dès le 15 décembre, l'accès à la salle d'attente de Ciney se fera selon les heures d'ouverture des guichets car le personnel de la cabine de signalisation qui la gérait ne sera plus en gare. Une entreprise privée de sécurité assurera cette tâche jusqu'à ce que le personnel du guichet le fasse comme cela se fait dans toutes les gares de plus de 10 000 voyageurs par semaine. Un sas de nuit est en cours de réalisation pour accéder au couloir sous voies.

Le candidat retenu pour reprendre la concession de l'ancien buffet n'a pas donné suite au contrat envoyé par la SNCB qui continue à prospecter le marché. Aucune finition n'est prévue pour le parking car un garage à étages est prévu à cet endroit dans le projet de la nouvelle gare en 2019-2020. L'escalator est irréparable. Infrabel prévoit de déplacer les quais et de construire de nouveaux accès en 2019-2020.

Infrabel moet werkzaamheden uitvoeren om as 3 te moderniseren en dat heeft ingrijpende gevolgen voor het station Ciney: de perrons zullen meer dan 150 meter in de richting van Namen opschuiven en er zal een nieuwe loopbrug komen die toegang geeft tot de perrons en de parking. Het totale budget bedraagt 6 miljoen euro en komt ten laste van Infrabel en de NMBS. De lokale overheden werden geraadpleegd. Alle nieuwe voorzieningen zullen toegankelijk zijn voor personen met een beperkte mobiliteit. De NMBS zal de hinder zoveel mogelijk proberen te beperken. Wat de toegang tot de wachtzaal in afwezigheid van de loketbedienden betreft, wordt er overwogen om de deuren 's morgens vroeg automatisch te laten opengaan en 's avonds te sluiten na de aankomst van de laatste trein. De politie zal regelmatig patrouilleren.

18.03 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen): Betreft het een project of een toezegging?

18.04 Minister François Bellot (*Frans*): We zijn deze oplossing met het stadsbestuur van Ciney overeengekomen. De NMBS moet ons de uitvoeringsdatum meedelen.

18.05 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen): De NMBS kan de treinreizigers in dit belangrijk station toch niet in de kou laten staan, buiten of in slecht verlichte en tochtige gangen! Het is winter!

Ik noteer dat er op middellange termijn plannen zijn om de stationsinrichting aan te passen. In afwachting daarvan moeten er voorlopige oplossingen uitgewerkt worden opdat de reizigers in behoorlijke omstandigheden zouden worden opgevangen.

Het incident is gesloten.

19 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Kattrin Jadin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de communicatie over de gevolgen van ongeoorloofd gedrag in een vliegtuig" (nr. 15171)
- de heer Jean-Jacques Flahaux aan de vice-eersteminister en minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met de Regie der Gebouwen, over "dronken vliegtuigpassagiers" (nr. 15316)

19.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Een vliegtuig met bestemming Alicante moest onlangs later vertrekken nadat 41 dronken passagiers bij het opstijgen voor problemen zorgden.

Infrabel doit exécuter des travaux pour la modernisation de l'axe 3 avec des conséquences importantes sur la gare de Ciney: les quais seront reculés de plus de 150 mètres vers Namur et il y a aura une nouvelle passerelle d'accès aux quais et au parking. Le budget total est de 6 millions d'euros, répartis entre Infrabel et SNCB. Les autorités locales ont été consultées. Toutes les nouvelles infrastructures seront accessibles aux personnes à mobilité réduite. La SNCB cherchera à limiter le plus possible les désagréments. Pour l'accès à la salle des pas perdus en l'absence d'un guichetier, on envisage l'ouverture automatique des portes tôt le matin et leur fermeture après l'arrivée du dernier train. La police fera des rondes régulières.

18.03 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen): Est-ce un projet ou un engagement?

18.04 François Bellot, ministre (*en français*): Nous avons convenu de cette solution avec la Ville de Ciney. La SNCB doit nous communiquer sa date de mise en œuvre.

18.05 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen): La SNCB ne peut laisser à l'extérieur ou dans des couloirs mal éclairés, ouverts à tout vent, des voyageurs fréquentant une gare aussi importante! Nous sommes en plein hiver!

Je prends note des projets à moyen terme visant la modification de la configuration de la gare. Les solutions provisoires doivent fournir aux voyageurs, dans l'attente, des conditions convenables.

L'incident est clos.

19 Questions jointes de

- Mme Kattrin Jadin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la publicité sur les conséquences des actes interdits dans les avions" (n° 15171)
- M. Jean-Jacques Flahaux au vice-premier ministre et ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé de la Régie des Bâtiments, sur "les personnes alcoolisées dans les avions" (n° 15316)

19.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Un avion à destination d'Alicante a récemment dû différer son départ suite à des troubles causés par 41 passagers ivres au moment du décollage.

Dat soort problemen doen zich steeds vaker voor, bemoeilijken de werkomstandigheden van het boordpersoneel en leiden tot een vertraging voor de passagiers. Tijdens de vlucht kan het gevaar nog groter zijn.

Houdt dat verschijnsel verband met het belastingvrij winkelen in de *duty free* shop en met het feit dat men geen vloeistoffen aan boord mag meenemen?

Hoe kan dat fenomeen worden verholpen? Kan men een alcoholtest uitvoeren bij bepaalde passagiers vóór zij aan boord van het vliegtuig gaan? Hoe kan de hoeveelheid alcohol die aan die passagiers wordt verkocht, worden ingeperkt zonder dat men daarmee de andere shoppende reizigers of de handelsactiviteit in de luchthavenwinkels treft?

19.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): In het luchtvaartjargon worden ongedisciplineerde passagiers *unruly passengers* genoemd. Daartoe behoren onder meer dronken passagiers, passagiers die agressief zijn tegen het personeel en passagiers die verdovende middelen hebben gebruikt.

Het Verdrag van Tokio bepaalt dat enkel de autoriteiten van het land waar het luchtvaartuig is ingeschreven dat de storende passagier vervoert, de rechtsmacht uitoefent. Dat verdrag werd in 2014 gewijzigd door het protocol van Montreal, waardoor het vestigen van de rechtsmacht in bepaalde gevallen verplicht wordt voor het land waar het vliegtuig landt. In het protocol zijn compenserende maatregelen opgenomen voor de kosten die daaruit voortvloeien. België heeft het nog niet geratificeerd.

In 2015 werden er 136 *unruly passengers* geregistreerd. Het DGLV zal nagaan hoe het probleem kan worden voorkomen.

Het personeel van de luchtvaartmaatschappijen kan nu al weigeren dat personen die de veiligheid van de vlucht in het gedrang kunnen brengen aan boord komen. Tijdens de vlucht kan de piloot alle noodzakelijke veiligheidsmaatregelen opleggen.

Er kunnen al sancties worden opgelegd voor dergelijk gedrag. Volgens mij is het niet nodig om in bijkomende sancties te voorzien.

Het incident is gesloten.

20 Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der

Ce genre de problème arrive de plus en plus régulièrement, mettant en difficulté le personnel volant et en retard les passagers. En vol, le danger peut être plus grand encore.

Le phénomène est-il lié aux détaxations dans la zone *free shop* ou *duty free* et au fait qu'il n'est pas possible d'embarquer en cabine avec des liquides?

Comment remédier à ce phénomène? Peut-on contrôler l'alcoolémie de certains passagers préalablement à l'embarquement? Comment limiter la quantité d'alcool vendue à ces passagers sans pénaliser les autres voyageurs qui font leurs achats, ni l'activité commerciale des boutiques de l'aéroport?

19.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): Dans le jargon aérien, on qualifie les passagers indisciplinés de "turbulents" (*unruly passengers*). Les passagers en état d'imprégnation alcoolique en font partie, de même que ceux qui agressent le personnel ou ont consommé des narcotiques.

La Convention de Tokyo de 1963 prévoit que seules les autorités de l'État où a été enregistré le passager fautif ont juridiction. Le protocole de Montréal a amendé cette convention en 2014 en étendant la compétence juridictionnelle obligatoire à l'État d'atterrissage. Ce protocole propose des façons de compenser les coûts liés à de telles mesures. La Belgique n'a pas encore ratifié ce protocole.

En 2015, 136 cas de passagers turbulents ont été comptabilisés. La DGTA analysera comment les éviter.

Le personnel des compagnies aériennes peut déjà refuser l'embarquement des personnes mettant en danger la sécurité du vol. En vol, le pilote peut imposer toutes les mesures de sécurité nécessaires.

Des sanctions sont déjà prévues pour ce type de comportement: il ne semble pas nécessaire d'en ajouter de nouvelles.

L'incident est clos.

20 Question de M. Jean-Jacques Flahaux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer

Belgische Spoorwegen, over "het verzoek tot betaling van de door een zelfdoding op het spoor veroorzaakte onkosten" (nr. 15175)

20.01 **Jean-Jacques Flahaux** (MR): Op 17 augustus is een van mijn medeburgers uit 's Gravenbrakel in Hennuyères van een brug onder een trein gesprongen. Voor de nabestaanden is zo'n gebeurtenis altijd een groot drama. Als de overledene een verzekering burgerlijke aansprakelijkheid heeft afgesloten of als de nalatenschap de kosten kan dragen, stuurt de NMBS na zo'n voorval een brief waarin ze een schadeloosstelling vraagt voor de gemaakte kosten. In andere gevallen ziet de NMBS daarvan af. Infrabel vraagt alleen dan een schadeloosstelling als een verzekering de kosten kan betalen. De NMBS behandelt deze dossiers met de nodige soepelheid. Als ze geen antwoord krijgt, beschouwt ze die dossiers als niet-terugvorderbare bedragen.

De gevraagde reparaties bedragen 3.000 à 5.000 euro. Met wat stemt dat bedrag overeen? Als dat loonkosten betreft, zou het dan mogelijk zijn om de eis te beperken tot de vergoeding voor materiële schade of om niets te doen?

In totaal zou het gaan over 2 miljoen euro per jaar. De terugbetalingsprocedure lijkt te zijn aangescherpt. Heeft deze evolutie te maken met het begrotingsbeleid van de NMBS? Hoe moet men deze kwestie volgens u behandelen?

20.02 **Minister François Bellot** (*Frans*): Het beleid van de NMBS inzake de vergoeding van de geleden schade is niet strenger geworden. Elk dossier wordt geval per geval bekeken, met respect voor de nabestaanden. Ik nodig u uit de antwoorden van mijn voorganger op de mondelinge vragen nr. 662 en 865 na te lezen.

De situatie van Infrabel en de NMBS is niet vergelijkbaar. Infrabel neemt de kosten ten laste van het personeel dat de situatie beheert. De door de NMBS geleden schade varieert in functie van velerlei factoren, bijvoorbeeld of het ongeval zich tijdens de spits of op een drukke lijn heeft voorgedaan, of het schade heeft veroorzaakt en of de evacuatie lang heeft geduurd.

Men moet rekening houden met de herstelling van het materieel, de treinen die de impact ondervinden van het verstoorde verkeer, het aantal minuten vertraging, de kosten van de alternatieve vervoersoplossingen en de psychologische ondersteuning van de bestuurder. De loonkosten vertegenwoordigen slechts een klein deel van de gemaakte kosten.

Belges, sur "la demande de règlement des frais occasionnés par un suicide sur les voies" (n° 15175)

20.01 **Jean-Jacques Flahaux** (MR): Le 17 août, un de mes concitoyens brainois s'est jeté d'un pont sous un train à Hennuyères. Pour les proches, c'est toujours un drame absolu. Lorsqu'une telle tragédie se produit, la SNCB demande la réparation des frais occasionnés par courrier, si le défunt avait souscrit une assurance en responsabilité civile ou si la succession peut supporter les frais. Sinon, elle abandonne la demande. Infrabel ne réclame des indemnités que si des assurances existent. La SNCB traite ces dossiers avec souplesse et, en l'absence de réponse, classe les dossiers au titre des sommes non récupérables.

La somme demandée oscille entre 3 000 et 5 000 euros. À quoi correspond ce montant? Si c'est un coût salarial, serait-il possible de réduire la demande aux réparations matérielles ou de ne rien faire?

Le montant total s'élèverait à 2 millions d'euros par an. La procédure de remboursement semble se durcir. Est-ce lié à la politique budgétaire de la SNCB? Quelle orientation comptez-vous donner au traitement de cette question?

20.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): La politique de récupération du préjudice subi de la SNCB ne s'est pas durcie. Chaque dossier est examiné au cas par cas dans le respect des familles endeuillées. Je vous invite à relire les réponses de mon prédécesseur aux questions orales n°662 et n°865.

La situation d'Infrabel et de la SNCB n'est pas comparable. Infrabel supporte les frais du personnel qui gère la situation. Les dommages subis par la SNCB varient en fonction de nombreux facteurs, notamment si l'accident est survenu en heure de pointe, sur une voie fréquentée, s'il a engendré un dommage et si l'évacuation a tardé.

Il faut prendre en compte la réparation du matériel, les trains impactés par la perturbation du trafic, les minutes de retard, les factures du transport alternatif et le soutien psychologique du conducteur. Le coût salarial ne représente qu'une petite partie des frais encourus.

Het incident is gesloten.

21 Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toekomstige evolutie van de relaties tussen luchtvaartmaatschappijen en luchthavens" (nr. 15322)

21.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Gezien de belangrijke plaats die Ryanair bekleedt, stel ik mij vragen over de uitspraken van de baas van de luchtvaartmaatschappij, de heer O'Leary. Volgens hem zouden een groot aantal vluchten binnenkort misschien gratis zijn omdat de luchthavens hun taksen verlagen en enkel rekenen op de door de groeiende reizigersaantallen gegenereerde omzet. Experts herinneren er echter aan dat de taksen voornamelijk de operationele kosten en de infrastructuurinvesteringen dekken.

Wat zeggen de andere topmannen van luchtvaartmaatschappijen? En de diensten belast met de prospectieve analyses in de luchtvaartsector? Heeft de toename van het luchtverkeer al tot een verlaging van de luchthaventaksen geleid? Hebben de luchthavens die hun taksen verlaagd hebben dit gedaan dankzij de stijgende omzet in de luchthavenwinkels?

Zijn die uitspraken volgens u realistisch?

21.02 Minister François Bellot (Frans): Voor zover wij dat weten, werden de verklaringen van de heer O'Leary niet door andere bedrijfsleiders herhaald.

De voorbije jaren hebben de belangenorganisaties van de luchtvaartmaatschappijen druk uitgeoefend om de luchthaventarieven te doen zakken, zonder evenwel de kosteloosheid te vragen. De diensten die belast zijn met prospectivisme op dat stuk geven niet aan dat de zaken in die richting zullen evolueren.

Een luchthaven moet competitieve tarieven kunnen aanbieden, maar moet daarbij ook in staat blijven de infrastructuur en de operationele kosten te betalen – ook al ontvangen bepaalde gewestelijke luchthavens daarvoor subsidies.

De Europese en nationale regelgeving stipuleert hoe de tarieven moeten worden bepaald. De luchthavenkosten evolueren trapsgewijs: ze liggen over het algemeen vast, omdat ze niet veranderen afhankelijk van het gebruik van de infrastructuur,

L'incident est clos.

21 Question de M. Jean-Jacques Flahaux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'évolution à venir des relations entre compagnies aériennes et aéroports" (n° 15322)

21.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Vu la place importante occupée par Ryanair, je m'interroge sur les déclarations de son patron, M. O'Leary: selon lui, beaucoup de vols pourraient bientôt être gratuits, les aéroports abaissant leurs taxes pour reposer uniquement sur le chiffre d'affaires généré par l'augmentation de la fréquentation. Des experts rappellent toutefois que les taxes couvrent surtout les frais opérationnels et les investissements d'infrastructure.

Que disent les autres dirigeants de compagnies aériennes? Et les services chargés de la prospective dans le transport aérien? L'augmentation du trafic a-t-elle déjà fait baisser le montant des taxes d'aéroport? Les aéroports qui ont diminué leurs taxes l'ont-ils fait grâce à l'augmentation de la fréquentation des boutiques?

Ces propos vous paraissent-ils réalistes?

21.02 François Bellot, ministre (en français): À notre connaissance, les déclarations de M. O'Leary ne sont pas reprises par d'autres dirigeants.

Ces dernières années, les organisations représentatives des compagnies aériennes ont fait pression pour diminuer les tarifs aéroportuaires, sans aller jusqu'à demander la gratuité. Les services en charge de la prospective n'indiquent pas d'évolution en ce sens.

Un aéroport doit pouvoir offrir des tarifs compétitifs tout en restant capable de financer l'infrastructure et les coûts opérationnels – même si certains aéroports régionaux reçoivent des subsides pour cela.

Une réglementation européenne et nationale décrit comment les tarifs doivent être fixés. Les coûts aéroportuaires évoluent par paliers: ils sont largement fixes car ils ne varient pas en fonction de l'usage de l'infrastructure, mais dès que la capacité

maar zodra de capaciteit ontoereikend is en de infrastructuur moet worden uitgebreid, moet er worden geïnvesteerd.

In Europa stijgen de heffingen eerder. Enkele luchthavens (Nice en Zürich) hebben ze onder bepaalde voorwaarden lichtjes verminderd om aantrekkelijker te zijn. In Straatsburg hebben de lokale instanties in 2014 een daling van de heffingen met 60% gefinancierd, maar dat heeft het aantal passagiers slechts met 10% doen stijgen.

De luchthavens die hun taksen hebben verlaagd, hebben dat niet gedaan dankzij een stijging van de omzet in de luchthavenwinkels. We moeten een onderscheid maken tussen – gereguleerde – luchthavenactiviteiten en commerciële activiteiten.

Gelet op de bestaande wetgeving lijken deze voorstellen niet uitvoerbaar. De inkomsten van de luchthavens zijn nodig voor een correct beheer van een niet-ge subsidieerde luchthaven.

Het incident is gesloten.

22 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Georges Gilkinet** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het onthaal en de veiligheid van de reizigers in het station Dinant" (nr. 15332)
- mevrouw **Gwenaëlle Grovonius** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de loopbrug in het station Dinant" (nr. 15414)

22.01 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen): Tot voor kort was het station Dinant toegankelijk voor personen met een beperkte mobiliteit en hielpen personeelsleden van de NMBS hen bij het oversteken van de sporen. De NMBS zou de beslissing genomen hebben om de aanwezigheid van personeel in dit station te beperken.

Er werd een tijdelijke metalen loopbrug gebouwd, maar die is weinig bruikbaar voor senioren, mensen met een kinderwagen of zware bagage. Mensen met een beperkte mobiliteit zullen de assistentieverlening door de diensten van de NMBS 48 uur voor de geplande reis moeten aanvragen.

Bevestigt u dat de stationshal in Dinant op hetzelfde tijdstip als de loketten zal worden gesloten? Waarom heeft de NMBS die beslissing genomen? Welke alternatieven heeft men onderzocht naar aanleiding van het vertrek van de personeelsleden van Infrabel, dat blijkbaar aan de basis van het

est insuffisante et qu'il faut augmenter l'infrastructure, des investissements s'imposent.

En Europe, le montant des taxes a plutôt tendance à augmenter. Quelques aéroports (Nice et Zurich) l'ont un peu diminué, sous condition, afin d'être plus attractifs. À Strasbourg, les collectivités locales ont financé une baisse des redevances de 60 % en 2014 mais qui n'a fait augmenter le nombre de passagers que de 10 %.

Les aéroports qui ont diminué leurs taxes ne l'ont pas fait grâce à une hausse de la fréquentation des boutiques. Il faut distinguer les activités aéroportuaires – régulées – des activités commerciales.

Vu la législation actuelle, ces propositions ne semblent pas réalisables. Les revenus aéroportuaires sont nécessaires à la gestion correcte d'un aéroport non subsidié.

L'incident est clos.

22 **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 "l'accueil et la sécurité des voyageurs en gare de Dinant" (n° 15332)
- **Mme Gwenaëlle Grovonius** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la passerelle de la gare de Dinant" (n° 15414)

22.01 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen): Jusqu'il y a peu, la gare de Dinant était accessible aux personnes à mobilité réduite et les agents les aidaient à traverser les voies. La SNCB aurait décidé de diminuer la présence humaine à la gare de Dinant.

Une passerelle métallique provisoire a été construite, peu praticable pour des personnes âgées, des poussettes ou des usagers avec des bagages lourds. Les personnes à mobilité réduite devront solliciter l'assistance de la SNCB 48 heures avant leur déplacement.

Confirmez-vous la fermeture du hall de la gare de Dinant à la même heure que les guichets? Pourquoi la SNCB a-t-elle pris cette décision? Quelles solutions alternatives ont-elles été étudiées suite au départ des agents d'Infrabel, ce qui semble être à l'origine du problème? Êtes-vous prêt à remettre en

probleem ligt? Ben u bereid om die beslissing ter discussie te stellen? Hoeveel heeft de loopbrug gekost? Gaat het over een definitieve oplossing? Zo niet, welke denkpistes worden er op lange termijn overwogen?

22.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): Het station Dinant is een complex geval. De definitieve loopbrug werd door Infrabel geplaatst en vormde de oplossing voor een reeks problemen.

Infrabel had in 2013 een aanvraag voor een bouwvergunning ingediend, die werd verleend op voorwaarde dat de overweg werd afgeschaft, terwijl dat niet was afgesproken.

De overheveling van de bevoegdheid 'reizigersonthaal' naar de NMBS bemoeilijkte het dossier nog meer. Infrabel heeft voorgesteld om te betalen voor de ruwbouw van de loopbrug, en de NMBS moet de afwerking ervan financieren.

Het stadsbestuur en de NMBS hebben een principeakkoord gesloten. Het wachten is nu alleen nog op de bevestiging van de toekenning van een gewestsubsidie aan het stadsbestuur door het kabinet-Prévot.

In februari 2016 heeft de SPW (Service Public de Wallonie) geweigerd om de geldigheidstermijn van de vergunning te verlengen. Infrabel zal opnieuw een vergunningsaanvraag moeten indienen om de werken aan de loopbrug te kunnen aanvatten. Gezien het tijdverlies en de nog altijd problematische situatie op het station moet er een tijdelijke oplossing gevonden worden.

Het vervoersplan werd onder de loep genomen om werken te kunnen uitvoeren in het kader van de sanering van de sporen en van de behandeling van de rotswand tussen Dinant en Beauraing. Infrabel heeft bijgevolg het initiatief genomen om op zijn kosten een tijdelijke loopbrug te plaatsen die in ieder geval tot het einde van werken zal moeten blijven staan.

Deze loopbrug heeft 90.000 euro gekost maar blijft eigendom van Infrabel en zal opnieuw kunnen gebruikt worden voor andere werken.

Zoals voor alle andere stations van dezelfde categorie zal de wachtzaal dezelfde openingsuren hebben als de loketten, namelijk van 05.45 uur tot 20.00 uur op weekdays en van 06.00 uur tot 20.30 uur tijdens het weekend. De NMBS kan er geen toegang toe geven zonder dat er toezicht is.

Infrabel is zich bewust van de moeilijke toegang tot

cause cette décision? Quel a été le coût de la passerelle? S'agit-t-il d'une solution définitive? Si non, quelles pistes sont-elles envisagées sur le long terme?

22.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): Le cas de la gare de Dinant est complexe. La passerelle définitive a été installée par Infrabel et répondait à une série de problèmes.

Infrabel avait introduit une demande de permis de bâtir en 2013 qui a été octroyé sous condition de supprimer le passage à niveau, ce qui n'avait pas été négocié.

Le transfert de la compétence "accueil des voyageurs" à la SNCB a encore compliqué le dossier. Infrabel a proposé de payer le gros œuvre de la passerelle, et il revient à la SNCB de financer la finition de la passerelle.

La Ville et la SNCB ont conclu un accord de principe. On n'attend plus que la confirmation d'un subside régional accordé à la Ville par le cabinet Prévot.

En février dernier, le SPW a refusé de prolonger le délai de validité du permis. Infrabel devra réintroduire un permis pour entamer les travaux de la passerelle. Étant donné le temps perdu et la situation toujours problématique de la gare, une solution provisoire doit être trouvée.

Le plan de transport a été étudié afin de permettre des travaux d'assainissement des voies et de traitement de parois rocheuses entre Dinant et Beauraing. Infrabel a donc pris l'initiative de poser à ses frais une passerelle provisoire devant être maintenue au moins le temps du chantier.

Cette passerelle a coûté 90 000 euros mais reste la propriété d'Infrabel et pourra être réutilisée pour d'autres chantiers.

Comme pour toutes les gares de même catégorie, la salle des pas perdus sera ouverte aux mêmes heures que les guichets, soit de 05 h 45 à 20 h 00 en semaine et de 06 h 00 à 20 h 30 le week-end. La SNCB ne peut en laisser l'accès sans surveillance.

Infrabel a conscience de la difficulté d'accès de la

de loopbrug voor personen met een beperkte mobiliteit en voorziet begin 2017 in een aangepaste overgangsweg aan het einde van het perron, in een afgesloten zone. Tot dan zal er toezicht blijven, maar niet tussen 21.30 uur en 05.30 uur, wanneer er slechts vier treinen rijden. Deze uitzonderlijke beslissing om het toezicht aan te houden is te verklaren doordat alle sporen binnenkort in gebruik worden genomen, maar de budgettaire situatie laat geen ruimte voor specifieke wijzigingen.

22.03 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen): Ik hoop dat er een oplossing zal kunnen worden gevonden in de vorm van subsidies en door de bekrachtiging van de vergunning. Ondertussen is het onthaal van reizigers na 20 uur problematisch. Anders dan in Ciney is er niet voorzien in een elektronische opening van de deuren van de wachtzaal. Dit getuigt van amateurisme en is weinig bemoedigend voor degenen die bereid zijn hun wagen te laten staan en voor de trein te kiezen. Er moeten structurele oplossingen worden aangereikt en een menselijke aanwezigheid is nodig tot het vertrek van de laatste trein.

Het incident is gesloten.

23 Vraag van de heer Georges Gilkinet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de dienstverlening aan en de veiligheid van de reizigers in het station Andenne" (nr. 15357)

23.01 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen): Het loket van het station Andenne is voortaan uitsluitend toegankelijk van 6 tot 13.15 uur. Na de hergroepering van de signalatieploegen van Infrabel in Namen valt te vrezen dat de wachtzaal gesloten zal worden zodra de loketbediende zijn dienst heeft beëindigd. Bovendien kan het loketpersoneel geen parkeerkaart aan de abonnees afgeven voor een langere periode dan één maand.

Kan u een en ander bevestigen? Welke verklaring wordt daarvoor gegeven door de NMBS? Wat wordt er gedaan om de toegang tot de wachtzaal en het comfort en de veiligheid van de reizigers te verzekeren?

23.02 Minister François Bellot (*Frans*): De openingsuren van de wachtzaal werden inderdaad afgestemd op die van de loketten. Het personeel van het seinhuis dat zorgde voor het openen en sluiten van de wachtzaal is niet aanwezig in het station. Die beheermethode wordt in alle stations van die categorie gehanteerd. De NMBS heeft in het verleden geprobeerd de wachtzaal langer open

passerelle pour les PMR et a prévu de réaliser, début 2017, une traversée adaptée à l'extrémité du quai, dans une zone clôturée. D'ici là, le gardiennage est maintenu mais s'arrête entre 21 h 30 et 05 h 30, plage où ne sont prévus que quatre trains. L'utilisation prochaine de toutes les voies explique cette décision exceptionnelle du maintien du gardiennage mais le contexte budgétaire ne permet aucun aménagement spécifique.

22.03 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen): J'espère qu'une solution pourra être trouvée sous forme de subsidies et de confirmation du permis. En attendant, l'accueil des voyageurs est problématique au-delà de 20 heures. Contrairement à Ciney, on ne prévoit pas l'ouverture électronique des portes de la salle d'attente. C'est du bricolage et c'est peu engageant pour ceux qui seraient prêts à laisser leur voiture au profit du train. Il faut des solutions structurelles avec le maintien d'une présence humaine jusqu'au dernier train.

L'incident est clos.

23 Question de M. Georges Gilkinet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le service et la sécurité des voyageurs en gare d'Andenne" (n° 15357)

23.01 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen): Le guichet de la gare d'Andenne n'est accessible désormais que de 6 h à 13 h 15. Le rassemblement des équipes de signalisation d'Infrabel à Namur laisse craindre une fermeture de la salle des pas perdus dès le départ du guichetier. En outre, le personnel au guichet ne peut plus octroyer d'autorisation de stationnement aux abonnés pour une période de plus d'un mois.

Confirmez-vous ces mesures? Quelles sont les raisons de la SNCB? Que fait-on pour assurer l'accès à la salle des pas perdus et le confort et la sécurité des navetteurs?

23.02 François Bellot, ministre (*en français*): En effet, les heures d'ouverture de la salle des pas perdus ont été alignées sur celles des guichets. Le personnel de la cabine de signalisation qui gère l'ouverture et la fermeture de la salle n'est pas présent en gare. Cette méthode de gestion est d'application dans toutes les gares de même catégorie. La SNCB a tenté de maintenir l'accès

te stellen, maar heeft moeten vaststellen dat zulks gepaard ging met overlast en vandalisme.

De parkings worden vanaf februari 2017 gratis voor alle reizigers. Er werd geen controle meer uitgeoefend op de vergunningen en de betalingen. Die maatregel zal worden geëvalueerd. Het blijft steeds mogelijk de parking uit te rusten met een toegangscontrole, zodat de reizigers met een abonnement zeker over een parkeerplaats kunnen beschikken.

23.03 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen): Ik betreur dat er geen oplossingen worden aangereikt voor Andenne, terwijl er wel oplossingen zijn voor Ciney en Dinant, waar er samengewerkt wordt met de gemeentebesturen. Het is een slechte strategische keuze van de NMBS om niet in beveiligde en verwarmde wachtruimten voor de reizigers te voorzien. De reizigers die op- en afstappen in kleine stations mogen niet benadeeld worden.

Het incident is gesloten.

24 Vraag van de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het plan om de rijstroken van de E40 te versmallen aan de grenzen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest" (nr. 15381)

24.01 Gautier Calomne (MR): De Brusselse regering heeft bevestigd dat ze van plan is het aantal rijstroken op de E40 bij het binnenrijden van Brussel te verminderen, zonder enig overleg met de federale overheid, de deelgebieden of de gemeenten.

Ik betreur dat die informatie niet werd bezorgd aan het Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit (UCMM) en dat men van de logica van sterke synergieën en van de noodzakelijke dialoog is afgestapt.

Uit een impactstudie blijkt dat de Montgomerytunnel overdag voor 135% en 's avonds voor 110% zou dichtslibben. Bovendien is er een groot risico dat er sluisverkeer ontstaat op de gemeentewegen, waardoor men inboet op levenskwaliteit. Voor wie zich de gevolgen van de versmalde rijstroken op het Louizaverkeersplein herinnert, is het voorgestelde scenario een nachtmerrie.

Die beslissing van het Gewest kan de federale beleidsmaatregelen die aansturen op een daadwerkelijke *modal shift* ten voordele van het openbaar vervoer, waarbij de verkeerscongestie wordt verminderd, dwarsbomen.

permanent mais elle a constaté des actes d'incivilité et de vandalisme récurrents.

Les parkings seront gratuits à partir de février 2017 pour tous les voyageurs. Il n'y avait plus de contrôle des autorisations ni du paiement du parking. Cette mesure sera évaluée et il est toujours possible d'équiper le parking de la gare d'un contrôle d'accès pour garantir une place aux navetteurs abonnés.

23.03 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen): Je regrette l'absence de solutions à Andenne alors qu'il y en a à Ciney ou à Dinant en collaboration avec les autorités communales. Ne pas accueillir les voyageurs dans des lieux sûrs et chauffés est un mauvais choix stratégique de la SNCB. Il ne faut pas désavantager les usagers des petites gares.

L'incident est clos.

24 Question de M. Gautier Calomne au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le projet de réduction des bandes de l'E40 aux frontières de la Région bruxelloise" (n° 15381)

24.01 Gautier Calomne (MR): Le gouvernement bruxellois a confirmé son projet de réduire le nombre de bandes sur l'E40 aux frontières de la capitale sans s'être concerté avec les autorités fédérales, les entités fédérées ni les communes.

Je regrette que l'information n'en ait pas été donnée au Comité Exécutif des Ministres de la Mobilité (CEMM) et que la logique des synergies et du dialogue ait été remise au placard.

Selon une étude d'incidence, le tunnel Montgomery pourrait être engorgé à 135 % en journée et 110 % en soirée! Et on risque de provoquer d'importants reports de trafic sur les voiries communales dégradant la qualité de vie. Pour ceux qui ont connu les rétrécissements du rond-point Louise, le scénario de l'E40 relève de la catastrophe.

Cette décision régionale pourrait mettre à mal les politiques fédérales visant à un véritable *modal shift* en faveur des transports en commun tout en diminuant la congestion routière.

Hebt u beslist dat dossier op de agenda van de volgende vergadering van het UCMM te zetten? Wat is het spooraanbod langs die autoweg, dus van Luik naar Leuven en van Leuven naar Brussel?

24.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): Gezien het gebrek aan overleg over dit dossier, hoop ik dat dit punt op de agenda komt van het volgende Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit (ECMM). Gelet op de jongste ontwikkelingen weet ik niet of het plan behouden blijft.

Het is zeer moeilijk om de onderliggende logica te begrijpen. De Vlaamse regering wil een uitbreiding van de ring van Brussel en een verbetering van de zes verkeersknooppunten. Twee maanden later kondigt men een stadsboulevard op de E40 aan. Deze twee projecten lijken twee verschillende dingen na te streven.

Ik betreur het gebrek aan overleg, terwijl de ECMM meermaals is bijeengekomen en besloten heeft om de *modal shift* te bevorderen en om de verkeersopstopping terug te dringen, onder meer door het inzetten van meer treinen.

Ik wilde grondig overleg voeren met de Gewesten, hoewel de federale overheid exclusief bevoegd is voor de spoorwegen. Ik verwacht een minimum aan wederkerigheid vanwege de Brusselse regering. De bedrijven en de Waalse en Vlaamse treinreizigers leveren een belangrijke bijdrage aan de Brusselse economie en verdienen respect.

Sinds mijn aantreden stel ik alles in het werk om het spooraanbod naar en in Brussel (S-aanbod, treinfrequentie, nieuwe stations, betere informatie, enz.) te verbeteren.

Het aanbod voor het wegverkeer mag niet beperkt worden zolang er geen groter structureel openbaar aanbod is. Er zou ook een aanzienlijke inspanning moeten worden geleverd met betrekking tot de andere openbarevervoersmodi.

De Brusselse minister-president stelt dat het GEN dat zou moeten oplossen. De E40 loopt echter niet door een gebied waar het GEN zal worden ingevoerd.

Het aanbod van de NMBS inzake treinen tussen Luik, Leuven en Brussel bestaat uit twee treinen per uur over de hogesnelheidslijn en een IC-trein over de klassieke spoorlijn, met in totaal 50 treinen die dagelijks van Luik naar Brussel rijden. Qua snelheid

Avez-vous décidé de mettre le dossier de l'E40 à l'ordre du jour de la prochaine réunion du CEMM? Pouvez-vous m'informer de l'offre ferroviaire existant en parallèle à cet axe autoroutier, depuis Liège jusqu'à Louvain et de Louvain à Bruxelles?

24.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): En l'absence de concertation sur ce dossier, je souhaite que ce point figure à l'ordre du jour du prochain Comité Exécutif des Ministres de la Mobilité (CEMM). Au vu des derniers développements, j'ignore si ce projet est maintenu.

Il est très difficile de comprendre les logiques sous-jacentes. Le gouvernement flamand veut l'élargissement du ring de Bruxelles et l'amélioration des six échangeurs. Or deux mois plus tard, on annonce un boulevard urbain sur la E40. Ces deux projets semblent avoir des objectifs différents.

Je déplore l'absence de concertation alors même que le CEMM s'est réuni à plusieurs reprises et qu'il a décidé d'encourager le *modal shift* et de diminuer la congestion routière, notamment grâce à la hausse du nombre de trains.

J'ai souhaité que la concertation avec les Régions soit importante, alors même que la compétence ferroviaire relève exclusivement du fédéral. J'attends un minimum de réciprocité de la part du gouvernement bruxellois. Les entreprises et navetteurs wallons et flamands participent largement à l'économie de Bruxelles et méritent le respect.

Depuis que j'ai pris mes fonctions, je mets tout en œuvre pour améliorer l'offre de transport ferroviaire vers et dans Bruxelles (offre S, fréquence des trains, nouvelles gares, meilleure information etc.).

Il ne faut pas réduire l'offre routière aussi longtemps qu'il n'y aura pas une offre publique structurelle plus importante. Un effort significatif devrait aussi être fait en ce qui concerne les autres modes de transport public.

Le ministre-président bruxellois déclare que le RER devait résoudre cela. Or la E40 ne dessert pas une région où passera le RER.

L'offre de la SNCB entre Liège, Louvain et Bruxelles est constituée de deux relations par heure vers la ligne à grande vitesse, ainsi qu'une ligne IC via la ligne classique, pour un total de 50 trains par jour dans le sens Liège-Bruxelles. C'est la meilleure

is dat met 132 km/u de beste Belgische spoorlijn.

Dat aanbod wordt tussen 6 en 9 uur 's ochtends aangevuld met twee snelle P-treinen over de hsl zonder stop in Leuven, en met twee P-treinen over de klassieke lijn. Vanaf Leuven zijn er daarenboven treinen uit Limburg via Hasselt en Landen; twee klokvaste IC-treinen, d.i. 37 treinen per dag, en 4 P-treinen tijdens de spits. De S9-verbinding, met 31 treinen naar Brussel, vervolledigt het klokvaste aanbod en rijdt elk halfuur met stops aan de haltes tussen Leuven en Brussel.

Het aanbod naar Brussel wordt uitgebreid met de treinen vanuit Tongeren en Hasselt, met een klokvaste IC-verbinding van 18 treinen en twee piekurtreinen. De S9-treinen rijden de hele dag met een klokvaste verbinding van 16 treinen per dag. Elke dag rijden er 162 treinen richting Brussel met een capaciteit van 100.000 plaatsen. Dit is het grootste treinaanbod van het land. Ondanks de kenmerken van de hogesnelheidslijn hebben we het klassieke aanbod behouden.

De federale overheid heeft een enorme inspanning geleverd. Binnenkort zullen we het vizier richten op de streken met het zwakste treinaanbod en op de aanleg van de lijnen 161 en 124 van het GEN om de toegang tot Brussel te voltooien.

Voor het eerst reizen er meer mensen met de trein dan met de wagen naar Brussel.

Infrabel heeft in zijn begroting 4,4 miljard uitgetrokken om te investeren in het behoud en de verbetering van de spoorwegnetcapaciteit.

Ik zeg altijd dat men geen nieuwe badkamer installeert in een huis waar het dak overal lekt. We moeten ons met de kern van de zaak bezighouden. Dat is de strategie waar beide bedrijven volgens mij werk moeten van maken.

24.03 Gautier Calomne (MR): Ik ben blij dat u dit begin januari op de agenda zal zetten, want er moet duidelijkheid komen met betrekking tot de kwestie van het overleg.

Het is jammer dat het Brussels Gewest 'cavalier seul' speelt. Ik hoop dat u het Gewest kan overtuigen om een redelijke houding aan te nemen. In dit dossier zit men duidelijk niet op één lijn.

De Waalse en Vlaamse reizigers verdienen evenveel respect als de Brusselse.

Ik hoop dat er tijdens de vergadering van januari klaarheid kan worden geschapen en dat er een

ligne belge avec 132 km/h.

Cette offre est complétée, entre 06 h et 09 h du matin, de deux trains P rapides via la LGV sans desserte à Louvain, et de deux trains P via la ligne classique. À partir de Louvain s'ajoutent les trains en provenance du Limbourg via Hasselt et Landen: deux relations IC cadencées, soit 37 trains par jour, et 4 trains P pendant l'heure de pointe. La relation S9, avec 31 trains vers Bruxelles, complète l'offre cadencée en desservant toutes les demi-heures les arrêts intermédiaires entre Louvain et Bruxelles.

Les trains de Tongres et Hasselt étoffent l'offre vers Bruxelles avec une relation IC cadencée de 18 trains et deux trains de pointe. La relation S9 circule toute la journée avec une relation cadencée de 16 trains par jour. Chaque jour, 162 trains convergent vers Bruxelles avec une capacité de 100 000 places. L'offre est la plus étoffée du pays. Malgré les caractéristiques de la ligne grande vitesse, nous avons maintenu l'offre classique.

L'effort fédéral est maximal. Il visera prochainement les régions moins bien desservies et la construction des lignes 161 et 124 du RER pour compléter l'accessibilité vers Bruxelles.

Pour la première fois, l'accès à Bruxelles par le train dépasse l'accès par la voiture.

Infrabel a intégré dans ses budgets 4,4 milliards d'investissement pour le maintien et l'amélioration de la capacité de réseau.

Comme je dis toujours, on ne va pas construire une nouvelle salle de bains dans une maison si le toit perce de partout. Il faut aller à l'essentiel. C'est la stratégie que je souhaite voir adopter par les deux sociétés.

24.03 Gautier Calomne (MR): Je me réjouis que vous mettiez cette question à l'agenda début janvier, car elle mérite d'être clarifiée sur la question de la concertation.

Il est regrettable que la Région bruxelloise joue "cavalier seul". J'espère que vous arriverez à lui faire entendre raison. Une certaine cacophonie règne autour de ce dossier.

Navetteurs wallons et flamands méritent autant de respect que les Bruxellois.

J'espère que la réunion de janvier éclaircira les choses et instaurera un dialogue.

dialogoog zal totstandkome.

24.04 Minister **François Bellot** (*Frans*): Ik wil het personeel bedanken dat ons hier tot vanavond heeft bijgestaan!

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 19.26 uur.

24.04 **François Bellot**, ministre (*en français*): Merci au personnel qui nous a assisté jusqu'à ce soir!

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 19 h 26.