



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

11-01-2017

Namiddag

Mercredi

11-01-2017

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	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
cdH	centre démocrate Humaniste
VB	Vlaams Belang
DéFI	Démocrate Fédéraliste Indépendant
PTB-GO!	Parti du Travail de Belgique – Gauche d'Ouverture!
Vuye&Wouters	Vuye&Wouters
PP	Parti Populaire

Afkortingen bij de nummering van de publicaties :		Abréviations dans la numérotation des publications :	
DOC 54 0000/000	Parlementair stuk van de 54 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer	DOC 54 0000/000	Document parlementaire de la 54 ^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden	QRVA	Questions et Réponses écrites
CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag (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
- de heer Benoit Hellings aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de medewerking van Belgocontrol aan de door het DGLV georganiseerde audit" (nr. 15512)	1
- mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de conflicten tussen het DGLV en Belgocontrol" (nr. 15513)	1
- de heer Georges Dallemagne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de medewerking van Belgocontrol aan de door de minister aan het DGLV gevraagde audit" (nr. 15724) <i>Sprekers: Georges Dallemagne, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	1
Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Middenstand, Zelfstandigen, KMO's, Landbouw en Maatschappelijke Integratie over "de uitlatingen van de ombudsman voor de luchthaven" (nr. 15572) <i>Sprekers: Inez De Coninck, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	3
Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het <i>Runway Allocation Advisory System</i> bij Belgocontrol" (nr. 15573) <i>Sprekers: Inez De Coninck, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	5
Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het verplichte gebruik van het alcoholslot voor bestuurders die in staat van dronkenschap met de auto rijden" (nr. 15580) <i>Sprekers: Laurent Devin, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	6
Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de	6

SOMMAIRE

Questions jointes de	1
- M. Benoit Hellings au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la collaboration de Belgocontrol à l'audit réalisé par la DGTA" (n° 15512)	1
- Mme Karine Lalieux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les conflits entre la DGTA et Belgocontrol" (n° 15513)	1
- M. Georges Dallemagne au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la collaboration de Belgocontrol à l'audit demandé par le ministre à la DGTA" (n° 15724) <i>Orateurs: Georges Dallemagne, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	1
Question de Mme Inez De Coninck au ministre des Classes moyennes, des Indépendants, des PME, de l'Agriculture et de l'Intégration sociale, sur "les propos du médiateur de l'aéroport" (n° 15572) <i>Orateurs: Inez De Coninck, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	3
Question de Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le <i>Runway Allocation Advisory System</i> chez Belgocontrol" (n° 15573) <i>Orateurs: Inez De Coninck, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	5
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'imposition de l'alcolock aux automobilistes qui conduisent en état d'ébriété" (n° 15580) <i>Orateurs: Laurent Devin, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	6
Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société	6

Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "gratis openbaar vervoer voor jeugdbewegingen" (nr. 15581)		Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la gratuité des transports en commun pour les mouvements de jeunesse" (n° 15581)	
<i>Sprekers:</i> Laurent Devin, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> Laurent Devin, François Bellot , 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 gebrek aan info over de treinvertragingen op lijn 108" (nr. 15582)	7	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 manque de communication sur les retards des trains sur la ligne 108" (n° 15582)	7
<i>Sprekers:</i> Laurent Devin, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> Laurent Devin, François Bellot , 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 vermindering van het aantal sporen en wissels" (nr. 15583)	9	Question de 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 nombre de voies et d'aiguillages" (n° 15583)	9
<i>Sprekers:</i> Laurent Devin, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> Laurent Devin, François Bellot , 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 eersteklaszitplaatsen in de treinen" (nr. 15584)	9	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 sièges de 1re classe des trains" (n° 15584)	9
<i>Sprekers:</i> Laurent Devin, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> Laurent Devin, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het seniorenticket bij de NMBS" (nr. 15544)	10	Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le billet Seniors de la SNCB" (n° 15544)	10
<i>Sprekers:</i> David Geerts, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> David Geerts, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het stijgend aantal fietsongevallen" (nr. 15588)	11	Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le nombre croissant d'accidents de vélo" (n° 15588)	11
<i>Sprekers:</i> David Geerts, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> David Geerts, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het vrijgeven van open data ter verbetering van de communicatie naar de	12	Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la transmission des données libres visant à améliorer la communication envers le voyageur	12

reiziger bij de NMBS" (nr. 15589) <i>Sprekers: David Geerts, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		auprès de la SNCB" (n° 15589) <i>Orateurs: David Geerts, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de reclame-inkomsten voor de NMBS" (nr. 15594) <i>Sprekers: Inez De Coninck, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	13	Question de Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les revenus publicitaires de la SNCB" (n° 15594) <i>Orateurs: Inez De Coninck, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	13
Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het dodelijk treinongeval te Landelies" (nr. 15617) <i>Sprekers: David Geerts, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	14	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'accident de train mortel survenu à Landelies" (n° 15617) <i>Orateurs: David Geerts, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	14
Samengevoegde vragen van	16	Questions jointes de	16
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "een vertrekkende trein zonder bestuurder en begeleider" (nr. 15618)	16	- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "un train ayant démarré sans conducteur ni accompagnateur" (n° 15618)	16
- de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het ontsporen van een Desirotreintoestel op 2 januari" (nr. 15675) <i>Sprekers: David Geerts, Marco Van Hees, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	16	- M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le déraillement d'un train Desiro le 2 janvier" (n° 15675) <i>Orateurs: David Geerts, Marco Van Hees, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	16
Vraag van de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de aanwervingen bij de NMBS in 2017 met het oog op het nieuw vervoersplan" (nr. 15673) <i>Sprekers: Marco Van Hees, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	17	Question de M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les recrutements à la SNCB en 2017 dans le cadre du nouveau plan de transport" (n° 15673) <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	17
Vraag van de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de dossiers bij Unia met betrekking tot de toegankelijkheid bij de NMBS" (nr. 15674) <i>Sprekers: Marco Van Hees, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol	18	Question de M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les dossiers d'Unia à propos de l'accessibilité à la SNCB" (n° 15674) <i>Orateurs: Marco Van Hees, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol	18

<p>en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p> <p>Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de nieuwe verdeelsleutel en de impact op de schuld bij de bedrijven Infrabel en NMBS" (nr. 15735)</p> <p><i>Sprekers: David Geerts, François Bellot</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p> <p>Vraag van de heer Éric Massin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de tweespanningsmotorstellen die eind 2018 geleverd zouden worden" (nr. 15745)</p> <p><i>Sprekers: Éric Massin, François Bellot</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p> <p>Vraag van mevrouw Véronique Caprasse aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het plan van de NMBS om treinen zonder treinbegeleider te laten rijden" (nr. 15747)</p> <p><i>Sprekers: Véronique Caprasse, François Bellot</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	<p>20</p> <p>22</p> <p>23</p>	<p>et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p> <p>Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la nouvelle clé de répartition et son impact sur la dette d'Infrabel et de la SNCB" (n° 15735)</p> <p><i>Orateurs: David Geerts, François Bellot</i>, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p> <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 "les rames bi-courant disponibles fin 2018" (n° 15745)</p> <p><i>Orateurs: Éric Massin, François Bellot</i>, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p> <p>Question de Mme Véronique Caprasse au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le projet de la SNCB concernant les trains sans accompagnateurs" (n° 15747)</p> <p><i>Orateurs: Véronique Caprasse, François Bellot</i>, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	<p>20</p> <p>22</p> <p>23</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 11 JANUARI 2017

Namiddag

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

du

MERCREDI 11 JANVIER 2017

Après-midi

De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.23 uur en voorgezeten door de heer Jef Van den Bergh.

La réunion publique de commission est ouverte à 14 h 23 sous la présidence de M. Jef Van den Bergh.

01 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Benoit Hellings aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de medewerking van Belgocontrol aan de door het DGLV georganiseerde audit" (nr. 15512)
- mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de conflicten tussen het DGLV en Belgocontrol" (nr. 15513)
- de heer Georges Dallemagne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de medewerking van Belgocontrol aan de door de minister aan het DGLV gevraagde audit" (nr. 15724)

01 **Questions jointes de**

- M. Benoit Hellings au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la collaboration de Belgocontrol à l'audit réalisé par la DGTA" (n° 15512)
- Mme Karine Lalieux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les conflits entre la DGTA et Belgocontrol" (n° 15513)
- M. Georges Dallemagne au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la collaboration de Belgocontrol à l'audit demandé par le ministre à la DGTA" (n° 15724)

01.01 **Georges Dallemagne** (cdH): Ik heb gevraagd dat Belgocontrol en het DGLV gehoord zouden worden nadat men de bevindingen van de audit over de naleving van het PRS door Belgocontrol tussen 2 en 10 oktober 2016 ontvangen had. U heeft verklaard dat de audit niet het resultaat was van het incident op 5 oktober, waarvan u nochtans de ernst erkend heeft en dat onderzocht werd door de BSA-ANS, die het als 'ernstig' ingedeeld had.

01.01 **Georges Dallemagne** (cdH): J'ai demandé l'audition de Belgocontrol et de la DGTA une fois reçues les conclusions de l'audit sur le respect du PRS par Belgocontrol entre le 2 et le 10 octobre 2016. Vous disiez que cet audit ne faisait pas suite à l'incident du 5 octobre dont vous reconnaissiez toutefois la gravité et qui faisait l'objet d'une enquête par la BSA qui l'avait classé comme "sérieux".

Op 14 december hebben Belgocontrol en het DGLV over de niet-naleving van de AIP-regels door Belgocontrol vergaderd. Na die vergadering heeft u in een communiqué meegedeeld dat op het

Une réunion avec Belgocontrol et la DGTA à propos du non-respect des règles de l'AIP par Belgocontrol s'est tenue le 14 décembre. Au terme de celle-ci, par communiqué, vous disiez qu'au moment précis

ogenblik van het incident van 5 oktober de AIP werd nageleefd. Op 13 december heeft *Le Vif* brieven gepubliceerd, waaruit blijkt dat Belgocontrol geweigerd heeft de audit uit te voeren, de gevraagde gegevens te verstrekken en een hoorzitting met de verantwoordelijken te laten plaatsvinden. Die weigering om zich op uw uitdrukkelijk verzoek aan het controleorgaan te onderwerpen slaat ons met verstomming.

Hoe staat het met de audit? Heeft het DGLV de hele procedure kunnen uitvoeren? Beschikt u over het eindrapport? Wanneer zal het Parlement erover kunnen beschikken? Beschikt u over het rapport van de BSA-ANS over het incident van 5 oktober en heeft Belgocontrol zijn volledige medewerking verleend?

01.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): Geen van mijn voorgangers heeft, verbazingwekkend genoeg, het initiatief genomen om zo een audit te laten uitvoeren. Ik wilde dat die audit in drie stappen verliep: gegevensinzameling, analyse en aanbevelingen.

Er ontstond onenigheid bij het overschakelen van de eerste naar de tweede fase. Ik heb op 14 december een vergadering belegd om Belgocontrol eraan te herinneren dat de instelling haar medewerking moet verlenen en om de doelstellingen nader toe te lichten aan het DGLV. Alle twee hebben ze de voorgestelde methode voor het vervolg goedgekeurd.

De audit loopt nog. Het baangebruik werd vergeleken met de reële windgegevens. Momenteel buigt men zich over de redenen voor de beslissingen om van het PRS af te wijken, terwijl de reële windwaarden niet van aard waren om die beslissing te verantwoorden. Ik heb op dit moment geen reden om de betrouwbaarheid van het DGLV in twijfel te trekken, maar betreurt dat interne documenten van de FOD werden gelekt.

Ik beschik niet over het rapport van de BSA-ANS betreffende het incident van 5 oktober jongstleden en ik weet niet hoever het ermee staat.

01.03 **Georges Dallemagne** (cdH): U gaat prat op die audit, maar eigenlijk is het verbazingwekkend dat u die laat uitvoeren, terwijl het DGLV, de controleautoriteit van Belgocontrol, realtime over al die gegevens zou moeten beschikken. U moet die gevaarlijke situatie rechtzetten.

U bevestigt dat de reële windgegevens het baangebruik niet verantwoorden. Dat is eveneens uiterst zorgwekkend, want op 5 oktober scheelde

de l'incident du 5 octobre, l'AIP a été respecté. Le 13 décembre, le *Vif* publiait des courriers témoignant du refus de Belgocontrol de réaliser l'audit, de fournir les données demandées et de permettre les auditions des responsables. Cette réticence à se soumettre à l'autorité de contrôle à votre demande expresse est stupéfiante.

Où en est l'audit? La DGTA a-t-elle pu réaliser l'entièreté de la procédure? Disposez-vous du rapport final? Quand le Parlement pourra-t-il en disposer? Avez-vous le rapport de la BSA sur l'incident du 5 octobre et Belgocontrol a-t-il pleinement collaboré?

01.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): Aucun de mes prédécesseurs n'a pris l'initiative d'un tel audit, ce qui est surprenant. Je l'ai voulu en trois étapes: collecte des données, analyse et recommandations.

Des divergences sont nées sur l'articulation des deux premières étapes. J'ai convoqué une réunion le 14 décembre pour rappeler l'obligation de collaborer à Belgocontrol et préciser les objectifs à la DGTA. Tous deux ont adopté la méthode proposée pour la suite.

L'audit est en cours. Une analyse de l'usage des pistes par rapport aux données réelles du vent a été réalisée. On étudie actuellement les raisons des choix opérés lors des écarts par rapport au PRS, alors que le vent réel ne suffit pas à les justifier. Pour le moment, je n'ai pas de raison de douter de la fiabilité de la DGTA mais je déplore les fuites de documents internes au SPF.

Je ne dispose pas du rapport de la BSA sur l'incident du 5 octobre et j'ignore son état d'avancement.

01.03 **Georges Dallemagne** (cdH): Vous vantez cet audit mais il est étonnant de recourir à ce moyen alors que la DGTA, autorité de contrôle de Belgocontrol, devrait disposer en temps réel de toutes les informations. Vous devez corriger cette dangereuse anomalie.

Vous confirmez que les données réelles du vent ne justifient pas l'utilisation des pistes. C'est aussi très inquiétant puisque deux avions ont failli se

het maar een haar of twee vliegtuigen waren op elkaar ingereden. télescopier le 5 octobre.

01.04 Minister **François Bellot** (*Frans*): Voor wat het incident van 5 oktober betreft, was de keuze van de banen, gezien de winden, gerechtvaardigd.

01.04 **François Bellot**, ministre (*en français*): Concernant l'incident du 5 octobre, selon les analyses, le choix des pistes était le bon, compte tenu des vents.

01.05 **Georges Dallemagne** (cdH): Maar u hebt gezegd dat uw audit geen betrekking had op dit incident omdat er nog een onderzoek lopende was. Het verbaast me dat u het gras voor de voeten van deze onafhankelijke controle-instantie wegmaait.

01.05 **Georges Dallemagne** (cdH): Mais vous avez dit que votre audit ne concernait pas cet incident puisqu'une enquête était en cours. Je suis surpris que vous coupiez l'herbe sous le pied de cette autorité indépendante de contrôle.

01.06 Minister **François Bellot** (*Frans*): De onafhankelijke instantie analyseert het incident, niet ik! Ik ga na of de keuze van de banen in overeenstemming is met het PRS. Uit de analyse van de gegevens van Belgocontrol en van de ombudsman bij het DGLV blijkt dat de keuze van de banen op 5 oktober in overeenstemming was met het PRS. Ik doe geen uitspraken over het incident.

01.06 **François Bellot**, ministre (*en français*): L'autorité indépendante analyse l'incident, ce que je ne fais pas! Je m'interroge sur la conformité du choix des pistes avec le PRS. L'analyse des données fournies par Belgocontrol et par le médiateur à la DGTA montre que le choix des pistes respectait le PRS le 5 octobre. Je ne me prononce pas sur l'incident.

01.07 **Georges Dallemagne** (cdH): Wanneer is het verslag van de BSA beschikbaar?

01.07 **Georges Dallemagne** (cdH): Quand le rapport de la BSA sera-t-il disponible?

01.08 Minister **François Bellot** (*Frans*): Die instantie valt niet onder mijn bevoegdheid. Ik mag geen rechtstreeks contact met de instantie opnemen, noch tussenkomen in haar werking.

01.08 **François Bellot**, ministre (*en français*): Cette autorité ne dépend pas de moi. Je ne peux pas avoir de contact direct avec elle ni interférer dans son fonctionnement.

01.09 **Georges Dallemagne** (cdH): Ze is wel opgericht bij koninklijk besluit, dus staat ze onder politieke voogdij.

01.09 **Georges Dallemagne** (cdH): Elle a tout de même été mise sur pied par arrêté royal, elle a une tutelle politique.

01.10 Minister **François Bellot** (*Frans*): Ja, maar dit is een functionele voogdij, die geen betrekking heeft op de structuur en werking van de instantie. De betreffende personen ressorteren onder de FOD. De voorzitter van de FOD heeft me gezegd dat de instantie binnen de vastgestelde termijn een verslag zal indienen.

01.10 **François Bellot**, ministre (*en français*): Oui, mais c'est une tutelle fonctionnelle qui ne porte pas sur le fond. Les personnes sont logées au sein du SPF. Le président du SPF m'informe que l'autorité déposera un rapport dans les délais requis.

01.11 **Georges Dallemagne** (cdH): Er moet volledige duidelijkheid komen over wat er gebeurd is. Ten slotte moet er een onafhankelijke regulerende overheid voor de luchtvaart komen. Belgocontrol moet, net zoals elke operator, door uw diensten gecontroleerd worden.

01.11 **Georges Dallemagne** (cdH): Il faut faire toute la clarté sur ce qu'il s'est passé. Il faut, enfin, une autorité indépendante de régulation aérienne. Belgocontrol doit, comme tout opérateur, être contrôlé par vos services.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

02 **Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Middenstand, Zelfstandigen, KMO's, Landbouw en Maatschappelijke Integratie over "de uitlatingen van de ombudsman voor de luchthaven" (nr. 15572)**

02 **Question de Mme Inez De Coninck au ministre des Classes moyennes, des Indépendants, des PME, de l'Agriculture et de l'Intégration sociale, sur "les propos du médiateur de l'aéroport" (n° 15572)**

02.01 Inez De Coninck (N-VA): Hoewel de heer Philippe Touwaide als ombudsman voor de luchthaven van Zaventem onpartijdig zou moeten zijn zijn, gaf hij in een interview aan *La Libre Belgique* onlangs een duidelijk politiek gekleurde visie op de vluchtroutes van onze nationale luchthaven. Overigens is hij ooit ook nog voorzitter geweest van het actiecomité Union Belge Contre les Nuisances des Avions. Bovendien was hij op 14 november nog gastspreker op een infoavond van 'Piste 01, ça suffit'. Eén van zijn verklaringen aldaar luidde, en ik citeer:

(Frans) "Le 5 octobre dernier, la piste 01 a été utilisée toute la journée sans justification de vent." (Op 5 oktober jongstleden werd baan 01 de hele dag gebruikt zonder dat de windomstandigheden dat rechtvaardigden.)

(Nederlands) Daarmee zegt hij wel totaal iets anders dan de minister en rijzen er ernstige vragen over zijn functioneren en zijn onafhankelijkheid als ombudsman.

Vindt de minister al die verklaringen van de heer Touwaide in *La Libre Belgique* verenigbaar met zijn noodzakelijke onafhankelijkheid als ombudsman? Welk gevolg geeft de minister hieraan? Wie evalueert de heer Touwaide?

02.02 Minister François Bellot (Nederlands): Conform het KB van 15 maart 2002 over de oprichting van een ombudsdienst handelt de ombudsman volledig onafhankelijk, weliswaar met een verplichting van onpartijdigheid. Aan dit laatste heeft mijn kabinet de betrokkene inmiddels al herinnerd.

Aangezien betrokken infoavond uitging van de gemeente en niet van buurtbewoners moet er volgens mij geen verder gevolg aan worden gegeven.

De ombudsdienst is volledig vrij in de uitvoering van haar taken. Daarom is er geen evaluatie.

02.03 Inez De Coninck (N-VA): De minister zegt dat de organisatie van de infoavond in handen was van de gemeente, in casu Waterloo. Op internet kan men het volgende lezen:

(Frans) "Dinsdagavond was de gemeentenzaal van Waterloo afgeladen vol voor de informatievergadering op initiatief van de vzw 'Piste

02.01 Inez De Coninck (N-VA): Bien que M. Philippe Touwaide devrait faire preuve d'impartialité en sa qualité de médiateur pour l'aéroport de Zaventem, il a accordé récemment à *La Libre Belgique* une interview dans laquelle il donne sa vision clairement politiquement connotée des routes aériennes de notre aéroport national. Au demeurant, il a également été président, en son temps, du Comité d'action Union Belge Contre les Nuisances des Avions. De plus, le 14 novembre dernier, il avait été invité comme orateur à une soirée d'information sur la piste 01. À cette occasion, il a notamment déclaré ce qui suite, et je cite:

(En français) "Le 5 octobre dernier, la piste 01 a été utilisée toute la journée sans justification de vent."

(En néerlandais) Il tient des propos totalement différents de ceux du ministre et d'énormes doutes apparaissent sur son travail et son indépendance en tant que médiateur.

Le ministre considère-t-il que les déclarations de M. Touwaide à *La Libre Belgique* sont compatibles avec l'indispensable indépendance d'un médiateur? Quelles seront les suites réservées par le ministre à ces propos? Qui procède à l'évaluation de M. Touwaide?

02.02 François Bellot, ministre (en néerlandais): Conformément à l'arrêté royal du 15 mars 2002 portant création d'un Service de Médiation pour l'Aéroport de Bruxelles-National, le médiateur agit en parfaite autonomie, dans le respect toutefois d'une obligation d'impartialité. Mon cabinet a déjà rappelé cette obligation à l'intéressé.

La soirée d'informations concernée étant une initiative de la commune et non des riverains, il me paraît qu'aucune suite ne doit y être donnée.

Le service de médiation jouit d'une liberté totale dans l'exercice de ses missions et il n'y a donc pas d'évaluation du médiateur.

02.03 Inez De Coninck (N-VA): Le ministre dit que la soirée d'information a été organisée par la commune de Waterloo. On peut lire sur internet:

(En français) "Mardi soir, la salle communale de Waterloo était bondée pour la réunion d'information initiée par l'ASBL 'Piste 01 ça suffit'."

01 ça suffit".

(Nederlands) Een en ander is duidelijk georganiseerd door een actiecomité en niet door een gemeente. Mijn partij is er absoluut niet mee gediend dat die man dergelijke uitlatingen doet. Dit is een manifeste inbreuk op het KB, zeker in een delicaat dossier als de vliegroutes, waar we tot een billijke spreiding moeten komen. Bovendien maakt de heer Touwaide zich nog eens schuldig aan andere inbreuken, onder meer op de taalwetgeving.

Het incident is gesloten.

03 Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het Runway Allocation Advisory System bij Belgocontrol" (nr. 15573)

03.01 Inez De Coninck (N-VA): Belgocontrol test momenteel het *Runway Allocation Advisory System* (RAAS), dat op basis van objectieve criteria het optimale baangebruik bepaalt. Belgocontrol is enthousiast hierover en vraagt de goedkeuring om het systeem te gebruiken.

Wat zijn de voor- en nadelen van het systeem? Wat is de visie van de minister?

03.02 Minister François Bellot *(Nederlands)*: In 2015 werd aan Belgocontrol gevraagd om hulpsoftware aan te kopen voor beslissingen over de baankeuze op de luchtheven van Brussel Nationaal.

Het nieuwe systeem werd eind september 2016 geïmplementeerd in de controletoren en doorstond in december de technische testen. Momenteel wordt het systeem operationeel getest. In dat kader moeten de parameters van het systeem gevalideerd worden. Ik heb aan het DG Luchtvaart gevraagd om over te gaan tot de validatie van het operationele RAAS-concept dat Belgocontrol mij heeft voorgelegd, teneinde ervoor te zorgen dat de parameters van het systeem in overeenstemming zijn met de geldende instructies over de baankeuze.

03.03 Inez De Coninck (N-VA): Dit systeem is een manier om het dossier te objectiveren en dat juichen wij natuurlijk toe. De parameters moeten technisch zijn en niet politiek. Ik ben blij dat de minister het systeem wil valideren.

(En néerlandais) Il est évident que la réunion n'a pas été organisée par la commune mais par un comité d'action. Mon parti désapprouve totalement que cette personne ait fait de telles déclarations. Il s'agit d'une violation manifeste de l'arrêté royal, d'autant que dans ce délicat dossier des routes aériennes, nous devons parvenir à une dispersion équitable des vols. De plus, M. Touwaide se rend une fois de plus coupable d'autres infractions, en particulier à l'égard de la législation sur l'emploi des langues.

L'incident est clos.

03 Question de Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le Runway Allocation Advisory System chez Belgocontrol" (n° 15573)

03.01 Inez De Coninck (N-VA): Belgocontrol teste actuellement le *Runway Allocation Advisory System* (RAAS), qui détermine l'utilisation optimale des pistes sur la base de critères objectifs. Belgocontrol fait preuve d'enthousiasme à cet égard et demande l'autorisation d'utiliser ce système.

Quels en sont les avantages et les inconvénients? Quel est le point de vue du ministre?

03.02 François Bellot, ministre *(en néerlandais)*: En 2015, il a été demandé à Belgocontrol de faire l'acquisition d'un logiciel d'aide à la décision pour ce qui est du choix des pistes de l'aéroport de Bruxelles-National.

Le nouveau système a été mis en œuvre fin septembre 2016 dans les tours de contrôle et a satisfait aux tests techniques en décembre 2016. Il est actuellement soumis à des tests opérationnels. Cette phase doit permettre de valider les paramètres du système. J'ai demandé à la DG Transport aérien de procéder à la validation du concept opérationnel RAAS qui m'a été présenté par Belgocontrol, afin de veiller à ce que les paramètres du système concordent avec les instructions en vigueur en matière de choix des pistes.

03.03 Inez De Coninck (N-VA): Ce système est une manière d'objectiver le dossier, ce dont évidemment nous nous félicitons. Les paramètres doivent être techniques, et non politiques. Je me réjouis que le ministre ait l'intention de valider le système.

Het incident is gesloten.

04 Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het verplichte gebruik van het alcoholslot voor bestuurders die in staat van dronkenschap met de auto rijden" (nr. 15580)

04.01 Laurent Devin (PS): U wil het alcoholslot verplicht maken voor recidivisten en bestuurders met meer dan 1,2 promille alcohol in het bloed.

Wanneer zal die wet in werking treden? Sommige rechters zijn tegen die verplichting gekant omdat er aan dat toestel een stevig prijskaartje hangt.

04.02 Minister François Bellot (*Frans*): Die maatregel wordt in de regering besproken. Dankzij die bepaling zou een rechter een alcoholslot kunnen opleggen voor bestuurders met minstens 0,8 promille alcohol in het bloed, zoals nu al het geval is. Die sanctie zou dan voor één tot drie jaar of in geval van recidive of een zeer hoog alcoholpromillage zelfs definitief opgelegd kunnen worden.

Het gehuurde toestel kost inderdaad 2.500 euro per jaar en het omkaderingsprogramma 1.210 euro. De rechter kan evenwel beslissen die installatiekosten af te trekken van de boete, die in dit geval tussen 1.600 en 3.200 euro kan belopen.

In sommige gevallen biedt die sanctie een alternatief voor het verval van het recht tot sturen, dat soms zwaardere gevolgen heeft. De overtreder zal nog altijd de mogelijkheid hebben om in plaats van het alcoholslot te opteren voor het verval van het recht tot sturen voor een even lange periode. Die sanctie valt al bij al niet duurder uit.

04.03 Laurent Devin (PS): Waar zit het verschil tussen de mogelijkheid om die sanctie op te leggen vanaf een bloedalcoholgehalte van 0,8 g/l en de verplichting ze op te leggen in geval van een zeer hoog alcoholpromillage of recidive?

04.04 Minister François Bellot (*Frans*): Vanaf een bloedalcoholgehalte van 0,8 g/l, wat al zeer hoog is, zal de rechter die maatregel moeten opleggen of het rijbewijs moeten intrekken gedurende een lange periode.

Het incident is gesloten.

05 Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol

L'incident est clos.

04 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'imposition de l'alcolock aux automobilistes qui conduisent en état d'ébriété" (n° 15580)

04.01 Laurent Devin (PS): Vous souhaitez imposer l'alcolock (éthylotest antidémarrage) aux récidivistes et à ceux dont l'alcoolémie dépasserait 1,2 g.

Quand cette loi entrerait-elle en vigueur? Certains juges s'opposent à cette obligation en raison du coût important de l'appareil.

04.02 François Bellot, ministre (*en français*): Cette disposition fait l'objet de discussions au sein du gouvernement. Elle permettrait au juge d'imposer un éthylotest antidémarrage à partir d'une alcoolémie de 0,8 g, comme c'est déjà le cas. Elle rendrait cette sanction obligatoire pour une période de un à trois ans ou même définitivement lors de récidives ou d'alcoolémie très importante.

Bien sûr, l'appareil en *leasing* coûte 2 500 euros par an et le programme d'encadrement 1 210 euros. Mais le juge peut décider de déduire ces frais d'installation du montant de l'amende, qui est dans ce cas de 1 600 à 3 200 euros.

Dans certains cas, cette sanction offre une alternative à la déchéance du droit de conduire, dont les conséquences sont parfois plus lourdes. Le contrevenant pourra toujours renoncer à l'éthylomètre en faveur d'une déchéance du droit de conduire de durée égale. Le coût n'est donc pas plus élevé.

04.03 Laurent Devin (PS): Quelle est la différence entre l'imposition dès 0,8 g et l'obligation pour des taux d'imprégnation très élevés ou des cas de récidive?

04.04 François Bellot, ministre (*en français*): À partir d'une alcoolémie de 0,8 g, ce qui est déjà très élevé, le juge devra imposer cette mesure ou le retrait du permis pour une longue durée.

L'incident est clos.

05 Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la

en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "gratis openbaar vervoer voor jeugdbewegingen" (nr. 15581)

05.01 **Laurent Devin** (PS): De heer Lutgen heeft een voorstel van resolutie ingediend, waarin wordt gevraagd dat jeugdbewegingen gratis zouden kunnen gebruikmaken van het openbaar vervoer en dat de reserveringsregels zouden worden versoepeld. In België maken meer dan 341.000 jongeren deel uit van een jeugdbeweging.

Wat is uw standpunt hierover?

05.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): Op de trein kunnen groepen gemakkelijk plaatsen reserveren, online of telefonisch. De NMBS garandeert groepen die hebben gereserveerd dat ze samen kunnen reizen en dat ze over het nodige aantal zitplaatsen beschikken.

Operationeel gezien zijn groepsreserveringen interessant voor de NMBS omdat ze op die manier weet dat een grote groep zich met de trein wil verplaatsen en ze hiermee kan rekening houden in geval van storingen.

Dankzij de korting van 70% is de prijs van dergelijke verplaatsingen erg competitief. Er bestaan ook andere zeer aantrekkelijke tariefformules, zoals het gratis reizen met de trein voor vier kinderen jonger dan twaalf jaar indien ze vergezeld zijn van een betalende volwassene.

Jeugdbewegingen zouden, indien ze gratis kunnen reizen met trein, niet langer verplicht zijn om te reserveren. Dit zou kunnen leiden tot veiligheidsproblemen, zoals ik in mijn streek heb gezien.

Aangezien jeugdbewegingen niet beschikken over legitimatiebewijzen, zou een dergelijke maatregel een discriminatie inhouden ten aanzien van andere groepen die zich met de trein wensen te verplaatsen.

Het incident is gesloten.

06 **Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het gebrek aan info over de treinvertragingen op lijn 108" (nr. 15582)**

06.01 **Laurent Devin** (PS): De treinreizigers uit Binche en de regio Le Centre zijn de afgeschafte treinen en de vertragingen op de lijn Binche-Turnhout meer dan beu.

Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la gratuité des transports en commun pour les mouvements de jeunesse" (n° 15581)

05.01 **Laurent Devin** (PS): M. Lutgen a déposé une proposition de résolution visant à offrir la gratuité des transports en commun aux mouvements de jeunesse et à assouplir les règles de réservation. En Belgique, plus de 341 000 jeunes font partie d'un mouvement de jeunesse.

Quelle est votre position sur ce sujet?

05.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): Concernant le train, la réservation des groupes peut s'effectuer facilement, en ligne ou par téléphone. La SNCB garantit aux groupes ayant réservé qu'ils pourront voyager ensemble et disposer du nombre de places assises correspondant.

D'un point de vue opérationnel, la réservation de groupe permet à la SNCB d'être informée qu'un groupe important voyage dans le train et d'en tenir compte en cas de perturbation.

Avec 70 % de réduction, le prix de tels voyages est très compétitif. D'autres formules tarifaires très attractives existent également, comme la faculté, pour quatre enfants de moins de 12 ans, d'emprunter gratuitement le train lorsqu'ils sont accompagnés d'un adulte payant.

La gratuité ne contraindrait plus les mouvements de jeunesse à procéder à une réservation, ce qui pourrait générer des problèmes de sécurité – je l'ai vécu dans ma région.

Comme les mouvements de jeunesse ne possèdent pas de titre de légitimation, une telle mesure induirait une discrimination envers tout autre groupe souhaitant utiliser le train pour se déplacer.

L'incident est clos.

06 **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 manque de communication sur les retards des trains sur la ligne 108" (n° 15582)**

06.01 **Laurent Devin** (PS): Il y a une exaspération des navetteurs binchois et du Centre, suite aux annulations et aux retards sur la ligne 108 Binche-Turnhout.

Uit de NMBS-rapporten blijkt dat zich problemen voordoen op de lijn Bergen-Brussel en de lijn Binche-Turnhout.

Hoeveel vertragingen deden zich op die laatste lijn voor sinds januari 2016? Hoeveel treinen werden er afgeschaft? Welke maatregelen zult u op korte en op middellange termijn nemen om de stiptheid te verbeteren?

06.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): Ik bezorg u een tabel met de stiptheidscijfers voor lijn 108, voor de periode van 1 januari tot 30 november 2016. De stiptheid schommelt tussen 96 en 81%. Afhankelijk van de periode komt 4 tot 20% van de treinen niet op tijd aan.

Infrabel deelt mee dat van de 14.241 treinen die in dezelfde periode gedeeltelijk werden afgeschaft, 410 treinen (2,9%) op lijn 108 werden afgeschaft.

205 van de 22.666 volledig afgeschafte treinen waren treinen op lijn 108, dat is 0,9% van de treinen.

Om de stiptheid van de treinen te verbeteren geeft de NMBS de prioriteit aan maatregelen die defecten aan het materiaal moeten beperken: een betere keuring van het materiaal, fleet engineers en nieuwe werkplaatsen. De NMBS streeft er voortdurend naar dat de eerste treinen 's ochtends op het exacte tijdstip vertrekken. De NMBS en Infrabel plannen in onderling overleg de grote infrastructuurwerken.

Infrabel tracht storingen aan overwegen en seininrichtingen te verminderen.

Er worden plannen uitgewerkt om incidenten met externe oorzaken, zoals persoonsaanrijdingen, personen op het spoor of kabeldiefstallen, te beperken. 30 tot 50% van de vertragingen zijn immers te wijten aan incidenten met externe oorzaken. Men heeft nu een duidelijke procedure bij gevallen van spoorlopen: het treinverkeer wordt stilgelegd zolang de politie niet ter plaatse is.

Er zijn ook bedrijfsinterne incidenten en ongevallen waaraan gewerkt moet worden.

De richtlijn van eind november is bedoeld om oplossingen te vinden voor de lijnen met de meeste vertragingen.

06.03 **Laurent Devin** (PS): Een trein op de vijf rijdt met vertraging en het is onaanvaardbaar dat het net de drukst bezette treinen zijn, die men neemt om naar het werk of de school te gaan, dus wanneer

Dans les rapports de la SNCB, les lignes Mons-Bruxelles et Binche-Turnhout posent problème.

Combien de retards cette dernière ligne a-t-elle connus depuis janvier 2016? Combien d'annulations de trains? Que comptez-vous mettre en place à court et à moyen terme pour améliorer la ponctualité?

06.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): Pour la ligne 108, je transmets un tableau de sa ponctualité du 1^{er} janvier au 30 novembre 2016. La ponctualité a varié entre 96 % et 81 %. Selon les périodes, de 4 à 20 % des trains n'arrivent pas à l'heure.

Infrabel m'indique que, sur la même période, sur 14 241 trains partiellement supprimés, il y en a eu 410 sur la ligne 108, c'est-à-dire 2,9 %.

Sur 22 666 trains totalement supprimés, il y en a eu 205 sur la ligne 108, soit 0,9 % des trains.

Pour améliorer la ponctualité, la SNCB donne la priorité aux actions visant à réduire les pannes de matériel par un diagnostic plus performant, des *fleet engineers* et de nouveaux ateliers. Elle est constamment attentive au départ à l'heure précise des premiers trains le matin. La SNCB et Infrabel planifient en concertation les travaux d'infrastructure importants.

Infrabel veille à diminuer les dérangements de passages à niveau, de signaux, etc.

Des plans sont élaborés pour diminuer les incidents pour causes externes comme les collisions de personnes, les personnes sur les voies et les vols de câbles. Ceci représente de 30 et 50 % des retards. Face au *trespassing*, on a maintenant une procédure claire: on interrompt la circulation tant que la police ne s'est pas rendue sur place.

En interne à l'entreprise, il y a aussi des incidents, des accidents sur lesquels il faut travailler.

L'instruction donnée fin novembre vise à trouver des solutions pour les lignes les plus exposées.

06.03 **Laurent Devin** (PS): Un train sur cinq est en retard et on ne peut accepter que ce soient les trains les plus fréquentés car on les prend pour aller au travail ou à l'école, quand on doit impérativement

het belangrijk is op tijd aan te komen. Die lijn is ongetwijfeld een van de meest getroffen lijnen. Zijn er andere lijnen die even slecht scoren?

Jaarlijks worden er alleen al op die ene lijn 615 treinen geheel of gedeeltelijk afgeschaft, wat neerkomt op twee per dag. We zullen uw voorstellen dan ook met de nodige aandacht opvolgen.

Het incident is gesloten.

07 Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vermindering van het aantal sporen en wissels" (nr. 15583)

07.01 Laurent Devin (PS): In het *Global Competitiveness Report 2016-2017* van het Wereld Economisch Forum worden de spoorprestaties van België scherp bekritiseerd, omdat ze ver onder die van de buurlanden liggen. Tegelijk is Infrabel van plan om het aantal sporen en wissels aanzienlijk te verminderen om de onderhoudskosten van het spoorwegnet te drukken en de door de regering opgelegde besparingen door te voeren. De stiptheid van de treinen zal daardoor nog verder dalen. Op verscheidene plaatsen op het spoorwegnet ontbreekt de nodige infrastructuur om een degelijk aanbod te ontwikkelen.

Bevestigt u dat Infrabel van plan is om het aantal sporen en wissels te verminderen? Zo ja, staat dat niet haaks op het vervoersplan 2017, dat ertoe strekt het treinaanbod uit te breiden?

07.02 Minister François Bellot (*Frans*): In het ontwerp van ondernemingsplan 2016-2020 van Infrabel is er geen sprake van afschaffingen van lijnen. De vermindering van het aantal wissels is een rationalisatiemaatregel die geen negatieve impact heeft op het vervoersplan 2017, maar wel tot een structurele verbetering van de duurzaamheid van het spoorwegnet leidt, omdat er minder kans op defecten is.

Tot nu toe werd er nog geen beslissing genomen in verband met dat ontwerpplan.

Het incident is gesloten.

08 Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de eerste klaszitplaatsen in de treinen" (nr. 15584)

être à l'heure. Cette ligne est sans doute une des plus en difficulté. Y en a-t-il qui ont les mêmes chiffres?

Par an, sur cette seule ligne, 615 trains sont supprimés totalement ou partiellement, soit deux par jour. On sera donc attentif à vos propositions.

L'incident est clos.

07 Question de 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 nombre de voies et d'aiguillages" (n° 15583)

07.01 Laurent Devin (PS): Le *Global Competitiveness Report 2016-2017* du Forum économique mondial tance la Belgique sur ses performances ferroviaires, bien plus faibles que celles de ses voisins. Parallèlement, Infrabel envisage de réduire considérablement le nombre de ses voies et de ses aiguillages pour réduire les coûts d'entretien du réseau et répondre aux injonctions budgétaires du gouvernement. Cela nuira encore plus à la ponctualité des trains. Or, en plusieurs endroits du réseau, l'infrastructure ne suffit pas pour développer une offre satisfaisante.

Confirmez-vous qu'Infrabel envisage de réduire le nombre de ses voies et de ses aiguillages? Si oui, cela ne va-t-il pas à l'encontre du Plan de Transport 2017, qui vise à élargir l'offre de trains?

07.02 François Bellot, ministre (*en français*): Le projet de plan d'entreprise 2016-2020 d'Infrabel ne prévoit aucune suppression de ligne. La diminution des aiguillages est une mesure de rationalisation qui ne pénalisera pas le plan de transport 2017 mais améliorera la robustesse du réseau de manière structurelle en réduisant le risque de défaillance.

À ce stade, aucune décision n'a été prise pour ce projet de plan.

L'incident est clos.

08 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 sièges de 1re classe des trains" (n° 15584)

08.01 **Laurent Devin** (PS): In mei zei u dat nauwelijks 13% van de zitplaatsen in eerste klasse bezet is. Dat is paradoxaal, gezien het tekort aan zitplaatsen. In november hebben de studenten die de trein op lijn 162 Aarlen-Namen nemen, u geïnterpelleerd over het plaatsgebrek op zondagavond.

Wat is de verhouding van de zitplaatsen in eerste en in tweede klasse in de treinen? Hoe wilt u de bezetting van de zitplaatsen in eerste klasse optimaliseren?

08.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): Ik overhandig u een tabel met daarin het aantal plaatsen per klasse en de verhouding van bezette zitplaatsen.

Over de hele dag gezien zijn er in alle treinen gemiddeld 62 plaatsen in eerste klasse tegenover 392 plaatsen in tweede klasse, d.i. 14% in eerste klasse. Op de spitsuren 's ochtends en 's avonds maken de plaatsen in eerste klasse 13% uit van het totale aantal plaatsen.

Volgens de NMBS is de optimalisatie van de bezettingsgraad een delicate kwestie, zeker tijdens de daluren. Men zou, rekening houdend met de rotatie van het materieel, de samenstelling van de treinen kunnen inperken of het tariefbeleid kunnen aanpassen om productengamma's uit te werken waarmee bepaalde categorieën van treinreizigers zouden kunnen worden aangetrokken.

In bepaalde omstandigheden kan de treinbegeleider de eersteklasserijtuigen declasseren om een acute overbezetting in tweede klasse op te vangen.

De extra P-trein voor studenten die op zondagavond vanuit Aarlen op lijn 162 wordt ingezet is onderbezet. Enkel de vier middelste rijtuigen van de trein die om 17.31 uur in Aarlen vertrekt zijn overbezet. De reizigers moeten dus beter verspreid worden en het bestaan van de P-trein moet meer in de verf worden gezet.

Het incident is gesloten.

09 **Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het seniorenticket bij de NMBS" (nr. 15544)**

09.01 **David Geerts** (sp.a): In de periode tussen 11 juli en 15 augustus kan men tijdens de weekends geen seniorenpas gebruiken.

08.01 **Laurent Devin** (PS): En mai, vous précisiez qu'à peine 13 % des sièges de première classe étaient occupés dans les trains. C'est paradoxal quand on voit le manque de places assises. En novembre, des étudiants usagers de la ligne 162 Arlon-Namur vous interpellaient au sujet de l'entassement qu'ils subissent le dimanche soir.

Quelle est la proportion de sièges de première classe et de deuxième classe dans les trains? Comment envisagez-vous d'optimiser l'occupation des sièges de première classe?

08.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): Je vous remets un tableau indiquant le nombre de places par classe et la proportion de sièges occupés.

Sur la journée, on dénombre, dans chaque train, en moyenne 62 places en 1^{ère} classe contre 392 places en 2^{ème} classe, soit 14 %. Aux heures de pointe du matin et du soir, il y a 13 % de places de 1^{ère} classe.

Selon la SNCB, l'optimisation du taux de remplissage est une problématique délicate, surtout en heures creuses. On pourrait réduire la composition des trains en tenant compte du roulement du matériel ou adapter la politique tarifaire en développant des gammes de produits pour attirer certaines catégories de voyageurs.

Dans certaines conditions, l'accompagnateur de train peut déclasser des voitures de 1^{ère} classe pour pallier à une sur-occupation ponctuelle de la 2^{ème} classe.

Le train P "étudiants" ajouté le dimanche soir sur la ligne 162 au départ d'Arlon est sous-utilisé. L'"entassement" dans le train de 17 h 31 au départ d'Arlon ne concerne que les quatre voitures centrales. Il faut donc assurer une meilleure répartition des voyageurs et bien communiquer sur l'existence du train P.

L'incident est clos.

09 **Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le billet Seniors de la SNCB" (n° 15544)**

09.01 **David Geerts** (sp.a): Entre le 11 juillet et le 15 août, le billet Seniors ne peut pas être utilisé le week-end.

Wat is hiervoor de motivatie? Hoeveel klachten heeft de NMBS in 2015 en 2016 hierover ontvangen? Hoe staat het met de verdere vereenvoudiging van het tariefsysteem?

09.02 Minister **François Bellot** (*Nederlands*): Het seniorenbiljet is nagenoeg gratis. De senioren kunnen ermee reizen tijdens de daluren, wanneer de treinen minder druk bezet zijn. Het seniorenbiljet is de enige tariefformule die afhankelijk is van een gebruikskalender. Willen senioren reizen tijdens de drukere momenten, dan kunnen ze een andere, weliswaar minder voordelige, tariefformule kiezen.

De zomerbeperking opheffen zou een bijkomende druk veroorzaken op treinen die in volle toeristisch seizoen al overbezet zijn tijdens deze weekends, ondanks de massale versterking van het aanbod die de NMBS in die periode doet.

Andere kortingstarieven, zoals die voor grote gezinnen of die inzake een verhoogde tegemoetkoming, geven steeds een korting van 50% op de standaard kilometerprijs. De gemiddelde prijs van een heen-en-terugbiljet aan 50%-korting en de prijs van twee trajecten van een Go-Pass genereren beduidend meer inkomsten in vergelijking met de prijs van het seniorenbiljet.

Wordt de beperking opgeheven, zal dit resulteren in veel lagere inkomsten voor de NMBS. De NMBS beschouwt dit als een voorbeeld van gesegmenteerde prijszetting. Er zijn geen cijfers over het aantal klachten in dit verband.

Voor een aangepaste tariefstructuur is de NMBS afhankelijk van het flexibeler kader in het nieuwe beheerscontract. Binnen het huidige beheerscontract is dit zeer moeilijk. De NMBS werkt ook aan een volledig vernieuwde website om de tarieven helderder te kunnen presenteren.

Bij de invoering van het seniorenbiljet gold de afspraak dat dit enkel kon als de kosten voor de NMBS marginaal zouden blijven en met de bedoeling om vrije plaatsen tijdens de daluren te vullen.

09.03 **David Geerts** (sp.a): Ik stel voor om te bekijken in hoeverre tijdens bepaalde weekends een uurslotbeperking kan worden ingevoerd.

Het incident is gesloten.

10 **Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol**

Pour quelles raisons? Combien de plaintes à ce sujet la SNCB a-t-elle enregistrées en 2015 et 2016? Quel est l'état d'avancement de la simplification de la grille tarifaire?

09.02 **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): Le billet Seniors est quasiment gratuit. Il permet aux seniors de voyager durant les heures creuses, lorsque les autres voyageurs sont moins nombreux. C'est la seule formule tarifaire qui est tributaire d'un calendrier d'utilisation. Les seniors qui souhaitent voyager aux heures de plus grande fréquentation peuvent opter pour une autre formule tarifaire, moins avantageuse il est vrai.

La suppression de la restriction estivale créerait une pression supplémentaire sur des trains de week-end déjà bondés en pleine saison touristique et cela, malgré le renforcement considérable de l'offre de la SNCB durant cette période.

D'autres tarifs réduits, tels que ceux applicables aux familles nombreuses ou aux bénéficiaires de l'intervention majorée, donnent toujours droit à une réduction de 50 % sur le prix standard au kilomètre. Le prix moyen d'un billet aller-retour à 50 % et le prix de deux trajets d'un Go-Pass sont nettement plus rentables que les billets Seniors.

Si cette restriction disparaît, la SNCB subira une importante perte de recettes. La SNCB considère qu'il s'agit d'un exemple de segmentation tarifaire. Il n'existe pas de statistiques sur le nombre de plaintes à ce sujet.

Pour l'instauration d'une structure tarifaire adaptée, la SNCB doit attendre l'élaboration d'un cadre plus souple dans le nouveau contrat de gestion. Les adaptations sont extrêmement difficiles dans le cadre du contrat de gestion existant. La SNCB remodèle en outre entièrement son site internet, de sorte à pouvoir afficher des tarifs plus clairs.

Lors de l'instauration du billet Seniors, il avait été convenu que son coût devait rester marginal pour la SNCB et qu'il était destiné à remplir les places inoccupées durant les heures creuses.

09.03 **David Geerts** (sp.a): Je suggère d'examiner dans quelle mesure il serait possible d'instaurer des plages horaires limitées durant certains week-ends.

L'incident est clos.

10 **Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société**

en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het stijgend aantal fietsongevallen" (nr. 15588)

10.01 David Geerts (sp.a): In de eerste negen maanden van 2016 daalde het aantal verkeersdoden in ons land met 12%. Opmerkelijk is echter de stijging van het aantal fietsongevallen, in Brussel zelfs met 18%, wat te verklaren zou zijn door een stijging van het fietsgebruik aldaar.

Kunnen beleidsvoerders deze tendens ombuigen? Wordt er op het intermodaliteitsplatform Mobiliteit aandacht besteed aan zwakke weggebruikers en wordt er nagedacht over hoe ongevallen met fietsers en zwakke weggebruikers vermeden kunnen worden?

10.02 Minister François Bellot (Nederlands): Er bestaan meerdere overleginstanties tussen de federale overheid en de Gewesten. Er hebben al een aantal vergaderingen tussen de bevoegde ministers plaatsgevonden. De federale Commissie voor Verkeersveiligheid is het meest geschikte forum om de materie van de zwakke weggebruikers te bespreken. Dit orgaan zal in 2017 gemoderniseerd worden.

In mijn beleidsnota kondig ik maatregelen aan om de algemene verkeersveiligheid te verhogen, zoals het opvoeren van de controles op rijden onder invloed, de zwaardere bestraffing van het vluchtmisdrijf en de invoering van een alcoholslot. Eind 2016 werden de elektrische fietsen opgenomen in de wegcode.

Het incident is gesloten.

11 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het vrijgeven van open data ter verbetering van de communicatie naar de reiziger bij de NMBS" (nr. 15589)

11.01 David Geerts (sp.a): *Spitsgids* is een app van TreinTramBus en iMinds die aangeeft hoe druk het op een bepaalde lijn is. Zij vergaren zelf die data door middel van de iRail-app. Bij de NMBS worden deze data blijkbaar niet vrijgegeven. Dat maakt het moeilijk om deze app correct te laten functioneren.

Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le nombre croissant d'accidents de vélo" (n° 15588)

10.01 David Geerts (sp.a): Durant les neuf premiers mois de 2016, le nombre de tués sur les routes a baissé de 12 % dans notre pays. Étonnamment, le nombre d'accidents de vélo a en revanche augmenté et, à Bruxelles, cette augmentation serait même de 18 %. Cette évolution s'expliquerait par une hausse du nombre de bicyclettes en circulation dans la capitale.

Les décideurs politiques pourraient-ils infléchir cette tendance? Accorde-t-on une attention particulière aux usagers faibles dans le cadre de la plateforme d'Intermodalité Mobilité et a-t-on amorcé une réflexion sur la manière d'éviter les accidents avec des cyclistes et des usagers faibles?

10.02 François Bellot, ministre (en néerlandais): Il existe plusieurs organisations de concertation entre le pouvoir fédéral et les Régions. Les ministres compétents se sont déjà réunis à plusieurs reprises. La Commission Fédérale Sécurité Routière est le forum le plus adéquat pour aborder le thème des usagers faibles. Cet organe sera modernisé en 2017.

Dans ma note de politique générale, j'annonce des mesures visant à accroître la sécurité routière en général, telles que l'augmentation du nombre de contrôles axés sur la conduite sous influence, le renforcement de la répression des délits de fuite et l'instauration d'une obligation d'installation d'un éthylotest antidémarrage pour les automobilistes dont le taux d'alcool est trop élevé. Depuis la fin 2016, le code de la route prend également en considération les bicyclettes électriques.

L'incident est clos.

11 Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la transmission des données libres visant à améliorer la communication envers le voyageur auprès de la SNCB" (n° 15589)

11.01 David Geerts (sp.a): *Spitsgids* est une appli développée par TreinTramBus et iMinds permettant de connaître le taux de fréquentation d'une ligne déterminée. Elle glane ces données au moyen de l'application iRail. Or la SNCB ne publie visiblement pas ces données, ce qui entrave le bon fonctionnement de *Spitsgids*.

Reizigerstellingen aan de hand van big data in plaats van fysieke tellingen zorgen voor een kleinere foutenmarge. Zo kan men dus beter inspelen op de echte reizigersstromen.

Les recensements de voyageurs réalisés à l'aide de *big data* ont une marge d'erreur inférieure à celle des recensements physiques. Ils permettent ainsi d'influer plus efficacement sur les flux réels de voyageurs.

Wat is de stand van zaken in deze toepassing? Hoeveel aanvragen tot het openstellen van data ontvangt de NMBS? Hoeveel daarvan worden afgewezen? Wat zijn de argumenten om dat te doen? Staat de NMBS open voor een betere samenwerking met organisaties zoals TreinTramBus?

Quel est l'état d'avancement de cette application? Combien de demandes de partage de données la SNCB reçoit-elle? Combien de ces demandes refuse-t-elle? Sur la base de quels arguments? La SNCB est-elle disposée à collaborer davantage avec des organisations telles que TreinTramBus?

11.02 Minister **François Bellot** (*Nederlands*): De NMBS is momenteel klaar om realtime gegevens uit te wisselen. Heel binnenkort gaan de tests van start. De NMBS verwacht deze oplossing in het eerste kwartaal van 2017 te kunnen aanbieden.

11.02 **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): La SNCB est actuellement prête à échanger des données en temps réel. Les tests débiteront très prochainement. Cette solution devrait être proposée dès le premier trimestre de l'année 2017.

Automatisering zou in de reizigerstelling voor een grotere nauwkeurigheid kunnen zorgen, zodat de manuele resultaten minder ter discussie worden gesteld. Volgens de NMBS staat het gebruik van big data in dit stadium nog niet ver genoeg om manuele tellingen te vervangen. De tests die samen met de telecomoperatoren uitgevoerd werden, waren niet overtuigend.

L'automatisation du recensement des voyageurs devrait permettre d'augmenter la précision et de réduire la contestation des résultats manuels. Selon la SNCB, l'utilisation de *big data* n'est toutefois pas suffisamment avancée à ce stade pour remplacer les recensements manuels. Les tests effectués avec les opérateurs de télécommunications n'ont pas été concluants.

De NMBS verleent haar volledige medewerking aan de *Spitsgids* van iRail.

La SNCB apporte son entière collaboration au *Spitsgids* d'Irail.

Tot nu toe werden er 275 aanvragen gedaan voor het openstellen van data. Daarvan zijn er 24 aanvragers die ook de licentieovereenkomst ondertekend hebben. Er werden geen aanvragen geweigerd. De NMBS wil start-ups volop aanmoedigen om de open data te gebruiken voor innovatie. Er zijn contacten met bijvoorbeeld Google en iRail om deel te nemen aan de testfase en daarna hun feedback te bezorgen.

À ce jour, 275 demandes de mise à disposition de données ont été introduites. Parmi les demandeurs, 24 ont également signé le contrat de licence. Aucune demande n'a été refusée. La SNCB veut largement encourager les *start-up* à utiliser les données ouvertes dans le cadre d'innovations. Des contacts ont été pris, avec Google et iRail notamment, en vue de leur participation à la phase de test et de la transmission subséquente de leur *feed-back*.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

12 **Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de reclame-inkomsten voor de NMBS" (nr. 15594)**

12 **Question de Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les revenus publicitaires de la SNCB" (n° 15594)**

12.01 **Inez De Coninck** (N-VA): Treinen bereiken uiteraard heel wat burgers en dit biedt mogelijkheden voor het verwerven van reclame-inkomsten.

12.01 **Inez De Coninck** (N-VA): De nombreux voyageurs se déplacent en train et cela crée la possibilité de générer des recettes publicitaires.

Uit welke bronnen genereren de NMBS en haar dochterondernemingen reclame-inkomsten? Heeft

Quelles sont les sources de revenus publicitaires de la SNCB et de ses filiales? La mise à disposition de

men reeds overwogen om treinen ter beschikking te stellen voor reclamedoeleinden van derden? Wat vindt de minister ervan om de NMBS inkomsten te laten verwerven via reclame op de buitenkant van treinen?

12.02 Minister **François Bellot** (*Nederlands*): Publifer is momenteel de exclusieve concessionaris voor de reclame-exploitatie op het spoorwegdomein. Deze exploitatie omvat niet enkel de reclameborden in de stations, maar ook daarbuiten. Daarnaast zijn er ook andere reclamebronnen zoals samplings, flyers, promotiestands en videomuren in de stations en – in mindere mate – reclame op parkeertickets of op omslagen voor vervoersbewijzen.

De NMBS ontvangt van Publifer een concessievergoeding, die bestaat uit een percentage op de inkomsten uit reclame. Publifer is contractueel gerechtigd om de treinen te gebruiken voor reclamedoeleinden.

Tot dusver werd de buitenzijde van een trein slechts één keer gebruikt voor een reclamecampagne. Treinen blijken immers minder aantrekkelijk te zijn voor adverteerders dan bussen en trams. De bestickering van of de affichage in treinen zijn vrij dure en tijdrovende aangelegenheden. De zichtbaarheid op de buitenzijde is bij treinen veel beperkter door het tracé en door de snelheid van de trein. Treinen zijn samengesteld uit meerdere rijtuigen en er is nooit zekerheid dat de samenstelling op een lijn gedurende een bepaalde periode dezelfde blijft.

Het incident is gesloten.

13 Vraag van de heer **David Geerts** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het dodelijk treinongeval te Landelies" (nr. 15617)

13.01 **David Geerts** (sp.a): Bij een treinongeval begin dit jaar lieten er twee personen het leven en raakte een derde zwaargewond.

Stond die plaats bekend als risicovol voor spoorlopen? Zijn er vroeger maatregelen ter zake getroffen? Hoeveel mensen lieten door spoorlopen het leven in 2015 en 2016?

trains à des fins à des fins publicitaires a-t-elle déjà été envisagée? Que pense le ministre de l'idée de générer des recettes pour la SNCB en affichant de la publicité sur l'extérieur des rames?

12.02 **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): Publifer est actuellement le concessionnaire exclusif pour l'exploitation de la publicité sur le domaine ferroviaire. Cette exploitation inclut non seulement les panneaux publicitaires dans les gares, mais aussi à l'extérieur de celles-ci. Il existe parallèlement d'autres sources de publicité telles que les échantillons, les dépliants, les stands promotionnels et les murs vidéo dans les gares et – dans une moindre mesure – la publicité affichée sur les tickets de parking ou sur les enveloppes des titres de transport.

Publifer paie une indemnité de concession à la SNCB qui représente un pourcentage des recettes publicitaires. Le contrat Publifer autorise l'entreprise à utiliser les trains à des fins publicitaires.

Jusqu'à présent, la paroi extérieure des trains n'a été utilisée qu'une seule fois dans le cadre d'une campagne publicitaire. Les trains semblent en effet moins attrayants pour les annonceurs que les bus et les trams. Le pelliculage de trains ou l'affichage de publicités dans ces derniers constituent des opérations assez onéreuses et chronophages. La visibilité d'un message publicitaire apposé sur la paroi extérieure d'un train est nettement plus réduite que sur d'autres supports, en raison du tracé emprunté et de la rapidité des trains. De plus, les trains sont composés de plusieurs voitures et il n'est jamais certain que cette composition restera identique durant une période donnée et sur une même ligne.

L'incident est clos.

13 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'accident de train mortel survenu à Landelies" (n° 15617)

13.01 **David Geerts** (sp.a): Deux personnes ont perdu la vie et une troisième a été grièvement blessée à la suite d'un accident de train qui s'est produit en ce début d'année.

Le lieu de l'incident est-il connu comme étant à risque en raison de la circulation de piétons sur les voies? Des mesures ont-elles été prises dans le passé à cet égard? Combien de personnes ont-

elles perdu la vie en 2015 et 2016 après avoir circulé sur des voies?

13.02 Minister **François Bellot** (*Nederlands*): Op maandag 2 januari 2017 wandelden om 14.07 uur drie personen langs de spoorwegen in de tunnel van Leernes tussen Hourpes en Landelies. Ze werden gegrepen door de trein Charleroi-Zuid – Erquelinnes, waarna de treinbestuurder alarm sloeg om het verkeer op beide sporen van die lijn te onderbreken. Hij voerde ook een noodremprocedure uit. De hulpdiensten waren rond 14.37 uur ter plaatse. Omstreeks 14.30 uur werden een busdienst tussen Charleroi-Zuid en Lobbes, evenals een treindienst tussen Lobbes en Erquelinnes ingelegd.

De twintig treinreizigers konden niet worden geëvacueerd wegens de ontoegankelijkheid van de plaats van het ongeval. Achteraf bleken vier personen te zijn aangereden, waarvan er twee stierven en een derde ernstig gewond raakte. De gewonde werd afgevoerd rond 15.17 uur. Rond 16.25 uur kon de trein naar Lobbes worden ontruimd en rond 17.37 uur kwam de begrafenisonderneming ter plaatse. Omstreeks 16.49 uur vertrok de trein naar Lobbes om daar aan te komen om 16.57 uur, waar de reizigers werden toegeleid naar de trein Lobbes-Erquelinnes. Rond 17.21 uur hadden de technische diensten de sporen schoongemaakt en om 17.33 uur kon het verkeer worden hervat.

Door het ongeval werden er 3 NMBS-treinen volledig en 6 NMBS-treinen gedeeltelijk afgeschaft. Er was een gecumuleerde vertraging van 326 minuten voor 9 NMBS-treinen en een vertraging van 31 minuten voor een CR-goederentrein.

In zijn actieplan heeft Infrabel 43 hotspots geïdentificeerd, waarvan 27 in stations en 16 op de sporen. De betrokken zone zat daar niet tussen. Het spoorwegdomein is privé en mag zeker niet worden betreden door derden, wat hier gebeurd is. Infrabel waarschuwt voor gevaarlijke handelingen via communicatiecampagnes en sensibiliseringsacties. Voor meer inlichtingen over de veiligheidsmaatregelen van Infrabel verwijs ik naar mijn antwoord op de mondelinge vraag nr. 14601.

In 2015 registreerde men twee doden en twee zwaargewonden als gevolg van spoorlopen, in 2016 ging het om twee doden en een zwaargewonde, maar deze laatste cijfers zijn nog voorlopig.

13.02 **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): Trois personnes se promenaient le long des voies dans le tunnel de Leernes entre Hourpes et Landelies le lundi 2 janvier 2017 à 14 h 07. Elles ont été happées par le train Charleroi-Sud – Erquelinnes, après quoi le conducteur a engagé un freinage d'urgence et lancé l'alerte pour faire interrompre le trafic sur les deux voies de cette ligne. Les secours sont arrivés sur les lieux vers 14 h 37. Vers 14 h 30, un service de bus a été mis en place entre Charleroi-Sud et Lobbes et des trains spéciaux ont été prévus entre Lobbes et Erquelinnes.

Le site de l'accident étant inaccessible, les vingt voyageurs n'ont pas pu être évacués. Il est apparu ultérieurement que quatre personnes avaient été renversées; deux sont décédées et une troisième a été grièvement blessée. Elle a été évacuée vers 15 h 17. Vers 16 h 25, le train à destination de Lobbes a pu être évacué et l'entreprise de pompes funèbres est arrivée sur les lieux vers 17 h 37. Le train a démarré vers 16 h 49 et est arrivé à Lobbes à 16 h 57 où les voyageurs ont été dirigés vers le train Lobbes-Erquelinnes. Vers 17 h 21, les services techniques avaient nettoyé les voies et le trafic a pu reprendre à 17 h 33.

À la suite de cet accident, trois trains SNCB ont été entièrement supprimés et six autres l'ont été partiellement. Neuf trains SNCB ont accumulé un retard de 326 minutes et un train de marchandises CR a enregistré 31 minutes de retard.

Dans son plan d'action, Infrabel a identifié 43 hotspots, dont 27 dans les gares et 16 sur les voies. La zone en question n'est par répertoriée en tant que telle. Le domaine ferroviaire est privé et ne peut en aucun cas être emprunté par des tiers, comme cela s'est produit dans le cas qui nous occupe. Infrabel met en garde contre des comportements dangereux en organisant des campagnes de communication et des actions de sensibilisation. Pour obtenir de plus amples informations sur les mesures de sécurité d'Infrabel, je vous renvoie à ma réponse à la question orale n° 14601.

En 2015, deux personnes ont perdu la vie et deux autres ont été grièvement blessées après une intrusion sur les voies. En 2016, il s'est agi de deux tués et d'un blessé grave mais ces chiffres sont

encore provisoires.

13.03 David Geerts (sp.a): Ik heb gehoord dat de bewuste zone soms werd beschouwd als een verkorting van een wandeltracé.

Het incident is gesloten.

14 Samengevoegde vragen van

- de heer **David Geerts** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "een vertrekkende trein zonder bestuurder en begeleider" (nr. 15618)

- de heer **Marco Van Hees** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het ontsporen van een Desiro-treinstel op 2 januari" (nr. 15675)

14.01 David Geerts (sp.a): Rond 5 uur in de morgen vertrok er in Vorst op 2 januari een trein zonder bestuurder of begeleider aan boord.

Hoe is dat kunnen gebeuren? Welke snelheid heeft de trein gehaald? Welk risico was er voor het personeel? Hoe werd de trein tot stilstand gebracht? Zijn er precedents? Waren de sporen uitgerust met ETCS? Wat is de schade en wie zal dat betalen?

14.02 Marco Van Hees (PTB-GO!): Een trein die zonder bestuurder of treinbegeleider aan boord is vertrokken, is na 500 m ontspoord in Vorst. De remmen zouden niet hebben gewerkt; een veiligheidssysteem zou dan in werking zijn getreden en de trein naar een 'ontsporingstong' hebben afgeleid.

Volgens de socialistische vakbond CGSP Cheminots zouden er de week voordien in hetzelfde vormingsstation ook al drie remincidenten geweest zijn. De oorzaak daarvan moet gezocht worden in besparingen, met alle gevolgen van dien voor de veiligheid.

De Brusselse secretaris van de CGSP Cheminots vraagt dat de oorzaken van dit incident geïdentificeerd worden en wil dat er een sociale dialoog wordt opgestart over de effectieve veiligheid in de vormingsstations. De NMBS ontkent dat de besparingen ten koste van de veiligheid gaan.

Zijn de oorzaken van het incident al bekend?

Zal de NMBS een risicoanalyse laten uitvoeren zoals de CGSP vraagt?

13.03 David Geerts (sp.a): J'ai entendu que la zone en question était parfois considérée comme un raccourci dans un itinéraire de promenade.

L'incident est clos.

14 Questions jointes de

- M. **David Geerts** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "un train ayant démarré sans conducteur ni accompagnateur" (n° 15618)

- M. **Marco Van Hees** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le déraillement d'un train Desiro le 2 janvier" (n° 15675)

14.01 David Geerts (sp.a): Le 2 janvier dernier, à Forest, à 5 h du matin, un train sans conducteur ni accompagnateur à bord s'est mis en mouvement.

Comment cela a-t-il pu se produire? Quelle vitesse le train a-t-il atteinte? À quels risques le personnel a-t-il été exposé? Comment le train a-t-il été immobilisé? Connaît-on des précédents? Les rails étaient-ils équipés de l'ETCS? Quels sont les dégâts et par qui seront-ils payés?

14.02 Marco Van Hees (PTB-GO!): Un train sans conducteur ni accompagnateur à bord a déraillé à Forest après avoir parcouru 500 mètres. Les freins n'auraient pas fonctionné et un aiguillage "de déraillement" serait entré en action.

Selon la CGSP Cheminots, la semaine précédente, il y aurait eu trois incidents de freins dans la même gare de formation dont la cause serait les économies impactant la sécurité.

Le secrétaire bruxellois de la CGSP Cheminots demande l'identification des causes de cet incident et la mise en place d'un dialogue social pour une véritable sécurité dans les gares de formation. La SNCB dément que les économies se font au détriment de la sécurité.

Les causes de l'incident sont-elles déjà connues?

La SNCB s'engage-t-elle vers une analyse des risques comme le demande la CGSP?

Heeft het probleem specifiek te maken met het Desiromaterieel? Bestaat de kans dat zo een incident opnieuw gebeurt?

S'agit-il d'un problème lié aux trains Desiro? Un tel incident risque-t-il de se reproduire à l'avenir?

14.03 Minister **François Bellot** (*Nederlands*): De lege trein in het vormingsstation van Vorst kwam in beweging omdat de parkeerrem niet geactiveerd was en het treinstel op een lichte helling stond. De bestuurder, treinbegeleider of ander personeel moesten maar een uur later ter plaatse zijn. Het veiligheidssysteem heeft de trein afgeleid naar een ontsporingsstrook, waar hij in de steenslag naast de sporen tot stilstand is gekomen. De trein reed 300 meter aan lage snelheid.

14.03 **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): Le train à vide à la gare de formation de Forest est entré en mouvement parce que le frein de stationnement n'avait pas été activé et que le terrain était en légère pente. Le conducteur, accompagnateur ou tout autre membre du personnel ne devait être sur place qu'une heure plus tard. Le système de sécurité a dévié le train vers une voie de déraillement où il s'est immobilisé dans les graviers. Le train a effectué une distance de 300 mètres à faible vitesse.

Er gebeurde nog nooit eerder een gelijkaardig incident. De zone van Vorst-Zuid is niet met ETCS uitgerust. De schade aan het materieel en de infrastructuur is beperkt, maar het is te vroeg voor een raming. De NMBS nam ondertussen maatregelen om herhaling te voorkomen.

Un incident de ce genre ne s'était jamais produit auparavant. La zone de Forest-Sud n'est pas équipée de l'ETCS. Les dégâts au matériel et à l'infrastructure sont limités mais il est trop tôt pour les évaluer précisément. La SNCB a pris dans l'intervalle des mesures pour éviter que ce genre d'incident ne se reproduise.

(*Frans*) De veiligheid is overal een prioriteit, ook in de vormingsstations, voor het materieel en het personeel.

(*En français*) La sécurité est une priorité partout, y compris dans les gares de formation, pour le matériel et pour le personnel.

14.04 **Marco Van Hees** (PTB-GO!): Als veiligheid een door iedereen gedeelde bekommernis is, dan moet er dienovereenkomstig worden gehandeld.

14.04 **Marco Van Hees** (PTB-GO!): Si la sécurité est une préoccupation pour tous, il faut prendre les mesures en rapport.

Doordat men meer treinen wil laten rijden met minder personeel, legt men meer druk op de werknemers, en dat heeft ook een impact op de veiligheid. Maar u gaat niet nader op die kwestie in.

La volonté d'avoir plus de transports avec moins de personnel génère une pression accrue sur les travailleurs avec un impact sur la sécurité. Mais vous n'abordez pas la question.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: Vraag nr. 15636 van mevrouw Vanheste wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

Le **président**: La question n° 15636 de Mme Vanheste est transformée en question écrite.

15 **Vraag van de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de aanwervingen bij de NMBS in 2017 met het oog op het nieuw vervoersplan" (nr. 15673)**

15 **Question de M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les recrutements à la SNCB en 2017 dans le cadre du nouveau plan de transport" (n° 15673)**

15.01 **Marco Van Hees** (PTB-GO!): De NMBS heeft aangekondigd dat er in 2017 1.239 vte's, onder wie 472 treinbestuurders, zouden worden geworven. Voor het nieuwe vervoersplan, dat in december 2017 in werking treedt, zijn er 400 vte bestuurders nodig. De eigenlijke opleiding voor de bestuurders duurt twaalf maanden en daarbij moeten er nog zes maanden voor een specifieke

15.01 **Marco Van Hees** (PTB-GO!): La SNCB a annoncé le recrutement de 1 239 ETP en 2017, parmi lesquels 472 conducteurs. Le nouveau plan de transport, qui prendra effet en décembre 2017, va requérir 400 ETP de conducteurs. La formation principale pour un conducteur dure douze mois, auxquels il faut ajouter encore six mois pour une formation spécifique.

opleiding geteld worden.

Tal van personeelsleden zouden als gevolg van de maatregelen van de huidige regering met vervroegd pensioen moeten gaan en vele anderen willen ontslag nemen.

Heeft de directie van de NMBS in haar personeelsbeleid voldoende op die uitdagingen geanticipeerd? Volstaat de werving van 472 vte treinbestuurders om het nieuwe plan te kunnen uitvoeren en de uitstroom op te vangen? Hoeveel bestuurders in opleiding zullen er klaargestoomd zijn wanneer het nieuwe vervoersplan in werking treedt? Hoe zal men een eventueel personeelstekort opvangen?

15.02 Minister **François Bellot** (*Nederlands*): Volgens de NMBS is er nu geen tekort aan treinbestuurders. De aanwervingen 2017 dekken bovendien de operationele behoeften tot het eerste kwartaal 2019. De NMBS zal de aanwervingscampagne uitbreiden en er maximaal ruchtbaarheid aan geven. Er wordt gestreefd naar samenwerking met de VDAB en de effectiviteit van het huidige wervingsproces wordt nader bekeken.

Het nieuwe vervoersplan vergt minder dan 100 bijkomende FTE en er wordt daarom rekening gehouden met personeelsverloop. De opleiding van 161 treinbegeleiders wordt afgerond in november 2017. De productiviteitsverhogende maatregelen werden in het vervoersplan geïntegreerd.

15.03 **Marco Van Hees** (PTB-GO!): U zegt dat er momenteel 161 bestuurders opgeleid worden. Dat lijkt erg weinig in vergelijking met de behoeften.

De productiviteitswinst waar u het over heeft komt de veiligheid ongetwijfeld niet ten goede.

Het incident is gesloten.

16 **Vraag van de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de dossiers bij Unia met betrekking tot de toegankelijkheid bij de NMBS" (nr. 15674)**

16.01 **Marco Van Hees** (PTB-GO!): Volgens het Interfederaal Gelijkekansencentrum Unia wordt bij de investeringen van de NMBS onvoldoende rekening gehouden met minder mobiele personen.

In 2016 opende Unia 20 dossiers over de

De nombreux membres du personnel devraient partir à la retraite anticipée suite aux mesures prises par ce gouvernement, et beaucoup d'autres veulent démissionner.

Dans sa politique du personnel, la direction de la SNCB a-t-elle suffisamment anticipé ces défis? Recruter 472 ETP conducteurs suffira-t-il à absorber à la fois le nouveau plan de transport et les départs? Combien de conducteurs en formation seront-ils opérationnels pour le nouveau plan de transport? Comment résoudra-t-on une éventuelle pénurie de personnel?

15.02 **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): La SNCB affirme ne pas être en pénurie de conducteurs de train actuellement. Les recrutements pour l'année 2017 couvrent en outre les besoins opérationnels jugés nécessaires jusqu'au premier trimestre 2019. La SNCB étendra la campagne de recrutement et la diffusera un maximum. L'objectif est de coopérer avec le VDAB et d'évaluer l'efficacité du processus de recrutement actuel.

Le nouveau plan de transport nécessite moins de 100 ETP supplémentaires, c'est pourquoi il est tenu compte de la rotation du personnel. Au total, 161 accompagnateurs de train termineront leur formation en novembre 2017. Les mesures visant à renforcer la productivité ont été intégrées au plan de transport.

15.03 **Marco Van Hees** (PTB-GO!): Vous me dites que 161 conducteurs sont en formation. Cela me semble fort peu par rapport aux besoins.

Le gain de productivité dont vous parlez risque surtout de nuire à la sécurité.

L'incident est clos.

16 **Question de M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les dossiers d'Unia à propos de l'accessibilité à la SNCB" (n° 15674)**

16.01 **Marco Van Hees** (PTB-GO!): D'après Unia, le centre interfédéral pour l'égalité des chances, les investissements de la SNCB ne tiennent pas suffisamment compte des personnes à mobilité réduite.

En 2016, Unia a ouvert un nombre record de

gebrekkige toegankelijkheid van de spoorweginfrastructuur, het hoogste aantal ooit. De Nationale Hoge Raad voor Personen met een Handicap kaart dit probleem ook al jaren aan bij de NMBS. De NMBS zou zich ertoe hebben verbonden in het kader van het beheerscontract de aanbevelingen van de Hoge Raad zo veel mogelijk op te volgen: zo zou de verhoging van de perrons tot 76 cm, de norm waarvoor in december 2015 werd geopteerd, moeten worden opgenomen in de beheerscontracten van Infrabel en de NMBS. Een van de bij Unia ingediende klachten gaat over de aankoop van 445 M7-treinstellen, waarvan de hoogte niet is aangepast aan de standaardhoogte van de perrons!

Een andere klacht heeft betrekking op de niet-toegankelijkheid van nieuwe stations zoals Brussel-Schuman voor minder mobiele personen.

België heeft nochtans het VN-Verdrag inzake de rechten van personen met een handicap geratificeerd!

Zult u, eventueel samen met uw collega's van de Gewesten, een actieplan met een duidelijk tijdschema opstellen om de toegankelijkheid van het vervoer te verbeteren? Is men van plan om de assistentie aan personen met een beperkte mobiliteit te verbeteren, om deze volledig gratis te maken en om de reservatietermijn te verkorten? Zal de website van de NMBS toegankelijk worden gemaakt voor blinden en slechtzienden?

Vormt de standaardhoogte van de perrons van 76 cm een absolute vereiste bij de renovatie van stations? Zijn er bijkomende investeringen nodig voor de aanpassing van de perrons?

16.02 Minister **François Bellot** (*Nederlands*): De NMBS moet voldoen aan de toenemende mobiliteitsbehoeften en heeft een nationaal implementatieplan opgesteld in samenspraak met Infrabel, de FOD Mobiliteit en mijn kabinet. De Nationale Hoge Raad voor Personen met een Handicap (NHRPH) werd om advies gevraagd. Het plan werd midden december aan de Europese Commissie bezorgd. De Europese verordening nr. 1300/2014 van 18 november 2014 betreffende de toegankelijkheid van het spoorwegsysteem voor personen met een beperking verplicht de lidstaten immers zo'n plan op te stellen. In het plan is een strategie voor minstens tien jaar opgenomen met prioriteiten en criteria om te bepalen welke stations en welk rollend materieel moet vernieuwd of aangepast worden.

20 dossiers portant sur le manque d'accessibilité; le Conseil supérieur national des personnes handicapées interpelle de même la SNCB. La SNCB s'était engagée à suivre leurs conseils pour les activités relatives au contrat de gestion: les contrats de gestion d'Infrabel et de la SNCB devaient reprendre la programmation du rehaussement des quais à 76 cm, la norme choisie en décembre 2015. Au nombre des plaintes déposées, on compte l'achat de 445 rames M7 inadaptées à cette hauteur de quais!

Les nouvelles gares, comme Bruxelles-Schuman, ne sont pas accessibles aux personnes à mobilité réduite.

Pourtant, la Belgique a ratifié la convention des Nations Unies relative aux droits des personnes handicapées!

Préparez-vous un plan d'action, éventuellement avec vos collègues des Régions, selon un calendrier précis, pour améliorer l'accessibilité des transports? Prévoit-on d'améliorer l'assistance aux personnes à mobilité réduite, de la rendre entièrement gratuite et d'en raccourcir les délais de réservation? Prévoit-on de rendre les sites web de la SNCB accessibles aux personnes aveugles ou malvoyantes?

La hauteur standardisée des quais à 76 cm constitue-t-elle une exigence absolue quand on rénove les gares? L'adaptation des quais requiert-elle des investissements supplémentaires?

16.02 **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): La SNCB doit satisfaire aux besoins de mobilité croissants et a élaboré un plan d'implémentation national en concertation avec Infrabel, le SPF Mobilité et mon cabinet. L'avis du Conseil supérieur national des personnes handicapées (CSNPH) a été demandé. Le plan a été fourni à la Commission européenne à la mi-décembre. Conformément au règlement européen n°1300/2014 de la Commission du 18 novembre 2014 concernant l'accessibilité du système ferroviaire de l'Union pour les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite, les États membres sont tenus, en effet, d'élaborer un tel plan. Dans ce plan, qui comporte une stratégie pour dix ans au moins, des priorités et des critères sont énumérés en vue de déterminer les gares et le matériel roulant à renouveler ou à adapter.

Het nieuwe beheerscontract wordt momenteel gefinaliseerd. Er wordt veel belang gehecht aan het maatschappelijk verantwoord ondernemen en de integrale toegankelijkheid. De NMBS is daarom permanent in overleg met de NHRPH.

De deadline voor de reservatie van bijstand van de NMBS ligt op 24 uur. In 18 stations is dat 3 uur, als tussen deze stations wordt gereisd zonder aansluiting. De NMBS onderzoekt te mogelijkheid om aansluitingen te accepteren voor reizen tussen deze 18 stations.

Hoewel de NMBS-site het AnySurfer-label niet draag, is hij maximaal toegankelijk voor blinden, slechtzienden en andere mensen met een beperking.

Om alle perrons op de juiste standaardhoogte te brengen – 76 cm tussen de bovenkant van de rail en het perron – moeten Infrabel en de NMBS afspraken maken in het kader van het meerjareninvesteringsplan. Nieuwe perrons worden standaard uitgevoerd op 76 cm.

16.03 Marco Van Hees (PTB-GO!): Ik hoop dat uw goede voornemens geen dode letter blijven.

U zegt dat de website zeer toegankelijk is, maar de betrokkenen zien dat anders, zij willen dat de site tegemoetkomt aan de noden van slechtzienden en blinden.

U zegt dat de NMBS en Infrabel overleg moeten plegen over de hoogte van de perrons: daarmee lijkt u te pleiten voor een fusie van die twee entiteiten. Daarvoor kunt u op onze steun rekenen! De M7-treinen voldoen niet aan de gekozen standaard en daar zijn de personen met beperkte mobiliteit het slachtoffer van.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vragen nrs. 15698 en 15706 van de heer Calomne worden uitgesteld. Vraag nr. 15726 van de heer Van den Bergh wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

17 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de nieuwe verdeelsleutel en de impact op de schuld bij de bedrijven Infrabel en NMBS" (nr. 15735)

Le nouveau contrat de gestion est en cours de finalisation. Une grande importance y est accordée à l'entrepreneuriat social et à l'accessibilité intégrale. C'est pourquoi la SNCB se concerte en permanence avec le CSNPH.

Toute demande d'assistance spéciale doit être demandée à la SNCB 24 heures à l'avance. Ce délai est ramené à 3 heures dans 18 gares dans la mesure où le trajet effectué entre celles-ci ne comporte pas de correspondances. La SNCB examine la possibilité d'accepter les correspondances pour les trajets entre les 18 gares en question.

Bien qu'il ne dispose pas du label AnySurfer, le site de la SNCB est parfaitement accessible aux personnes malvoyantes et aveugles ainsi qu'aux autres personnes porteuses d'un handicap.

Afin de porter la hauteur de tous les quais à la hauteur standard adéquate – c'est-à-dire 76 cm entre la hauteur supérieure du rail et le quai –, Infrabel et la SNCB doivent conclure des accords dans le cadre du plan pluriannuel d'investissement. La hauteur standard des nouveaux quais est de 76 cm.

16.03 Marco Van Hees (PTB-GO!): J'espère que vos bonnes résolutions ne resteront pas lettre morte.

Vous dites que le site web est très accessible, ce n'est pas l'avis des intéressés qui souhaitent qu'il soit conforme pour les malvoyants et aveugles.

Vous dites que la SNCB et Infrabel doivent se concerter pour la hauteur des quais: cela me semble plaider en faveur d'une fusion entre ces deux sociétés, pour laquelle vous auriez tout notre soutien! Les M7 ne sont pas en accord avec le standard choisi et ce sont les personnes à mobilité réduite qui en seront les victimes.

L'incident est clos.

Le **président**: Les questions n^{os} 15698 et 15706 de M. Calomne sont reportées. La question n° 15726 de M. Van den Bergh est transformée en question écrite.

17 Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la nouvelle clé de répartition et son impact sur la dette d'Infrabel et de la SNCB" (n° 15735)

17.01 David Geerts (sp.a): De minister bezorgde op mijn vraag de commissieleden een kopie van een brief aan Infrabel over de verdeelsleutel en de impact op de schuld bij Infrabel en de NMBS.

Tijdens een hoorzitting gaven de CFO's van de NMBS en Infrabel toe dat er een probleem is met de herfinanciering van vervallen schuldpapier. Is de minister hiervan op de hoogte?

Volgens de brief van de minister neemt de schuld van Infrabel ten opzichte van 2014 niet meer toe, maar volgens de CFO zijn de vooruitzichten voor 2016 en 2017 niet zo positief. Wat was eind 2014 en eind 2015 de geconsolideerde schuld bij Infrabel en de NMBS? Wat is de prognose voor eind 2016 en voor de volgende jaren?

Als het operationeel resultaat negatief is, is er dan voldoende marge om de schuld te financieren? Is er een financieel plan bij de NMBS en Infrabel? In de brief wordt verwezen naar een ontwerp-KB. Wat is de stand van zaken?

17.02 Minister François Bellot (Nederlands): De NMBS en Infrabel leveren inspanningen om de schuld te herfinancieren. De NMBS heeft een herfinancieringsoperatie gestart bij de Europese Investeringsbank met een pand op de nieuwe M7-rijtuigen. De financiële ondersteuning van de Belgische Staat is een voordeel bij onderhandelingen met kredietgevers.

De raad van bestuur van de NMBS heeft een ontwerp van een bedrijfsplan en van het meerjareninvesteringsplan goedgekeurd. De raad van bestuur van Infrabel deed dat nog niet. Ik heb Infrabel in oktober aangemaand om de werkzaamheden te bespoedigen.

Op 6 januari 2017 werd een KB bekend gemaakt dat als voorlopige maatregel geldt voor de verdeling van de dotaties voor 2016-2020. De bedrijfsplannen, de meerjareninvesteringsplannen en de beheerscontracten zijn nauw met elkaar verbonden. Omdat de onderhandelingen over de beheerscontracten nog niet zijn afgerond, is het ook nog te vroeg om te communiceren over de evolutie van de schuld. Ik kan echter wel verzekeren dat hieraan veel aandacht wordt besteed.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 15739 van de heer Flahaux wordt uitgesteld. Vraag nr. 15744 van de heer Devin wordt omgezet in een schriftelijke

17.01 David Geerts (sp.a): À ma demande, le ministre a fourni aux membres de la commission la copie d'une lettre adressée à Infrabel concernant la clé de répartition et son impact sur la dette d'Infrabel et de la SNCB.

Au cours d'une audition, les CFO de la SNCB et d'Infrabel ont reconnu que le refinancement de la dette échue pose problème. Le ministre est-il au courant de cette situation?

Il ressort de la lettre du ministre que la dette d'Infrabel n'augmente plus depuis 2014, mais le CFO affirme que les prévisions pour 2016 et 2017 ne sont pas aussi optimistes. Quelle était la dette consolidée de la SNCB et d'Infrabel fin 2014 et fin 2015? Quels sont les pronostics pour fin 2016 et les années suivantes?

Si le résultat opérationnel est négatif, la marge sera-t-elle suffisante pour financer la dette? Un plan de financement a-t-il été établi pour la SNCB et Infrabel? La lettre renvoie à un projet d'arrêté royal. Où en est-on à cet égard?

17.02 François Bellot, ministre (en néerlandais): La SNCB et Infrabel s'efforcent de refinancer la dette. La SNCB a entamé une opération de refinancement auprès de la Banque européenne d'investissement avec un gage sur les nouveaux M7. Le soutien financier de l'État belge est un atout dans le cadre des négociations avec les sociétés de crédit.

Le conseil d'administration de la SNCB a approuvé un projet de plan d'entreprise et de plan d'investissement pluriannuel. Le conseil d'administration d'Infrabel ne l'a pas encore fait. En octobre, j'ai exhorté le gestionnaire du réseau à accélérer les travaux.

Un arrêté royal publié le 6 janvier 2017 fait office de mesure provisoire pour la répartition des dotations 2016-2020. Les plans d'entreprise, les plans pluriannuels d'investissement et les contrats de gestion sont étroitement liés. Les négociations relatives aux contrats de gestion n'étant pas encore achevées, il est encore trop tôt pour communiquer sur l'évolution de la dette. Je peux toutefois assurer qu'elle fait l'objet d'une attention soutenue.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 15739 de M. Flahaux est reportée. La question n° 15744 de M. Devin est transformée en question écrite.

vraag.

18 Vraag van de heer **Éric Massin** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de tweespanningsmotorstellen die eind 2018 geleverd zouden worden" (nr. 15745)

18.01 **Éric Massin** (PS): In december deelde u me mee dat de NMBS een studie had uitgevoerd over de verlenging van de lijn Charleroi-Erquelines tot Parijs, waaruit gebleken was dat een verbinding Parijs-Maubeuge-Charleroi op korte termijn niet haalbaar is door een gebrek aan geschikt materieel, met name locomotieven 3 kV gelijkstroom en 25 kV wisselstroom, met ERTMS en gehomologeerd voor zowel het Belgische als het Franse spoorwegnet, dus tweespanningsmotorstellen.

Voor het Comité voor strategische ontwikkeling van IGRETEC in Charleroi zei u dat een verbinding met Maubeuge wél mogelijk zou zijn, dat er eind 2018 of begin 2019 tweespanningsmotorstellen beschikbaar zouden zijn en dat de NMBS het potentieel en de haalbaarheid van die grensoverschrijdende verbinding zou moeten bestuderen. Waarom zei u in december het tegenovergestelde van wat u in november verklaarde op basis van een rapport van maart 2016? Wanneer worden de tweespanningsmotorstellen geleverd? Waarom wordt die lijn niet tot Parijs doorgetrokken?

18.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): Er is een misverstand.

In de studie van maart 2016 kwam men tot het besluit dat noch de NMBS noch de SNCF op korte termijn over het gepaste materieel beschikten om de diverse alternatieven voor de Waalse Thalys uit te werken. Eén daarvan voorziet in een rechtstreekse grensoverschrijdende verbinding naar Maubeuge en Parijs, die zal kunnen worden gepland zodra de NMBS over de gehomologeerde locomotieven beschikt. Dat zal ten vroegste eind 2018 of begin 2019 zijn.

Sindsdien heb ik de NMBS ook gevraagd de SNCF te contacteren teneinde de mogelijkheid van een treinlus in de Franse regio Avesnois te bestuderen. Als die tweespanningsmotorstellen voor die treinlus worden gehomologeerd, zouden ze op andere Franse spoorlijnen kunnen worden ingezet.

Die technische issues doen zich ook in andere dossiers voor. De invoering van het ETCS doet opnieuw grensgerelateerde problemen rijzen die moeilijk op te lossen vallen. Hetzelfde geldt voor het

18 Question de M. **Éric Massin** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les rames bi-courant disponibles fin 2018" (n° 15745)

18.01 **Éric Massin** (PS): Vous m'avez dit en décembre que la SNCB avait réalisé une étude sur la prolongation vers Paris de la ligne Charleroi-Erquelines selon laquelle une liaison Paris-Maubeuge-Charleroi n'était pas envisageable à court terme à défaut du matériel adéquat, à savoir des locomotives 3 kV continus, 25 kV alternatifs, équipées de l'ERTMS et homologuées sur le réseau belge comme sur le réseau français, bref des rames bicourant.

Devant le comité de développement stratégique IGRETEC à Charleroi, vous avez affirmé qu'une liaison vers Maubeuge serait possible, que des rames bicourant seraient disponibles fin 2018 ou début 2019 et que la SNCB devrait étudier le potentiel et la faisabilité de cette liaison transfrontalière. Pourquoi avoir prétendu cela en novembre et me dire le contraire en décembre sur la base d'un rapport de mars 2016? Quand arriveront les rames bicourant? Pourquoi ne pas prolonger cette ligne jusqu'à Paris?

18.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): Il s'agit d'un malentendu.

L'étude de mars 2016 avait conclu qu'à court terme, ni la SNCB ni la SNCF ne disposaient du matériel adéquat pour les différentes alternatives au Thalys wallon, dont une portait sur une relation transfrontalière directe vers Maubeuge et Paris, qui pourra être envisagée lorsque la SNCB disposera des locomotives homologuées, soit au plus tôt fin 2018 ou le début 2019.

Depuis lors, j'ai également demandé à la SNCB de prendre contact avec la SNCF afin d'étudier l'option d'une boucle ferroviaire de l'Avesnois. Ces trains bicourants, s'ils sont homologués pour cette boucle, pourraient aller sur d'autres lignes en France.

D'autres dossiers dépendent des mêmes difficultés techniques. L'ETCS reconstitue des effets "frontières" difficiles à régler. Idem pour les potentiels électriques.

elektrische potentieel.

We hebben de NMBS gevraagd alle mogelijkheden te bestuderen.

18.03 **Éric Massin** (PS): U lijkt optimistischer dan een maand geleden. Men heeft het idee van een verbinding tussen Charleroi en Parijs via Maubeuge en Saint-Quentin nog niet opgegeven.

Gelet op het grote reizigerspotentieel vraag ik u het dossier van de lus niet te koppelen aan de rechtstreekse verbinding tussen Charleroi en Parijs via Maubeuge om te voorkomen dat men u zou zeggen, terwijl het gehomologeerde materieel voorhanden is, dat men de internationale verbinding niet tot stand kan brengen vooraleer de lus gerealiseerd is en de verschillende overeenkomsten afgesloten zijn.

Het incident is gesloten.

19 **Vraag van mevrouw Véronique Caprasse aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het plan van de NMBS om treinen zonder treinbegeleider te laten rijden" (nr. 15747)**

19.01 **Véronique Caprasse** (DéFI): Een werkgroep kreeg de opdracht om te onderzoeken of het mogelijk is om treinen zonder treinbegeleiders te laten rijden. Het systeem zou op kleine lijnen wordt getest, daarna uitgebreid worden naar lokale lijnen die halteren in de grote steden en uiteindelijk ook toegepast worden op het GEN rond Brussel. De bedoeling is om de loonmassa te verlagen: er zouden 638 banen geschrapt worden en 169 nieuwe gecreëerd worden voor de vliegende controles op de treinen. Er is een wetswijziging nodig en daarnaast moet de NMBS de nieuwe procedure door de DVIS, het controleorgaan voor de veiligheid van de spoorwegen, laten bekrachtigen.

Ik stel mij grote vragen bij het systeem, wat betreft de veiligheid van de passagiers, de service aan personen met beperkte mobiliteit en de reizigersinformatie. De Europese spoorvakbonden hebben eind 2015 een campagne opgestart tegen een dergelijke beslissing. De besparingen gaan nog maar eens ten koste van het personeel, terwijl het beter zou zijn om de structuren van de NMBS te rationaliseren.

Heeft men al bepaald op welke lijnen het systeem zal worden getest?

Nous avons chargé la SNCB d'étudier toutes les opportunités.

18.03 **Éric Massin** (PS): Vous semblez plus optimiste qu'il y a un mois: une liaison entre Charleroi et Paris via Maubeuge et Saint-Quentin n'est pas abandonnée.

Vu le beau potentiel de voyageurs, je vous demande de ne pas lier le dossier de la boucle à la liaison directe Charleroi, Maubeuge et Paris afin d'éviter qu'on ne vous dise, le matériel homologué étant là, qu'on ne peut mettre la liaison internationale en place avant d'avoir mis en place la boucle et les différents accords.

L'incident est clos.

19 **Question de Mme Véronique Caprasse au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le projet de la SNCB concernant les trains sans accompagnateurs" (n° 15747)**

19.01 **Véronique Caprasse** (DéFI): Un groupe de travail a été chargé d'étudier la possibilité de faire rouler des trains sans accompagnateur. Ce système serait testé sur de petites lignes avant d'être étendu aux lignes locales des dessertes des grandes villes et enfin appliqué au RER autour de Bruxelles. L'objectif est de diminuer la masse salariale: 638 postes seraient supprimés et 169 autres créés pour assurer des contrôles volants à bord des trains. Outre une modification de la loi, il faudra que la SNCB fasse valider la nouvelle procédure par la SSICF, organe de contrôle de la sécurité du rail.

Ce système me laisse perplexe, pour des raisons de sécurité des passagers, de service rendu aux personnes à mobilité réduite et d'information des voyageurs. Les syndicats européens de cheminots avaient lancé fin 2015 une campagne contre pareille décision. On s'en prend encore une fois au personnel pour faire des économies, alors qu'il serait plus opportun de rationaliser les structures de la SNCB.

A-t-on déterminé sur quelles lignes on va procéder aux tests?

Zullen er studies worden uitgevoerd omtrent vergelijkbare systemen op het spoornet in de buurlanden?

Y aura-t-il des analyses avec des systèmes similaires sur des réseaux de pays voisins?

19.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): Dat project zou van start gaan op weinig gebruikte lijnen met dieseltreinen. Er werden nog geen beslissingen genomen omtrent de testtrajecten. Er zullen risicoanalyses worden uitgevoerd wat de exploitatieveiligheid en de veiligheid van personen betreft, zodat de veiligheidsinstantie, die in dezen het laatste woord heeft, zich daarover kan uitspreken en het nieuwe organisatorische principe kan bekrachtigen.

19.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): Ce projet doit démarrer sur des lignes diesel peu fréquentées. Aucune ligne d'essai n'est encore déterminée. Des analyses de risque seront effectuées en matière de sécurité d'exploitation et des personnes, pour que l'instance de sécurité, qui a le dernier mot, puisse se prononcer et valider le nouveau principe organisationnel.

19.03 **Véronique Caprasse** (DéFI): De veiligheid is primordiaal in dit dossier. Bovendien willen we banenverlies voorkomen.

19.03 **Véronique Caprasse** (DéFI): La sécurité prime dans ce dossier. En outre, nous voulons éviter une perte de personnel.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.41 uur.

La réunion publique de commission est levée à 16 h 41.