



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

25-01-2017

Namiddag

Mercredi

25-01-2017

Après-midi

N-VA	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	Parti Socialiste
MR	Mouvement réformateur
CD&V	Christen-Democratisch en Vlaams
Open Vld	Open Vlaamse Liberalen en Democraten
sp.a	socialistische partij anders
Ecolo-Groen	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
cdH	centre démocrate Humaniste
VB	Vlaams Belang
DéFI	Démocrate Fédéraliste Indépendant
PTB-GO!	Parti du Travail de Belgique – Gauche d'Ouverture!
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)	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)
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</p> <p>1008 Brussel</p> <p>Tel. : 02/ 549 81 60</p> <p>Fax : 02/549 82 74</p> <p>www.dekamer.be</p> <p>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</p> <p>1008 Bruxelles</p> <p>Tél. : 02/ 549 81 60</p> <p>Fax : 02/549 82 74</p> <p>www.lachambre.be</p> <p>e-mail : publications@lachambre.be</p>
---	---

INHOUD

Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de selectie van de stations voor het pilotproject met betrekking tot de tarieven voor grensoverschrijdend treinverkeer tussen België en het Groothertogdom Luxemburg" (nr. 15833)

Sprekers: Isabelle Poncelet, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Samengevoegde vragen van

- de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het verhogen van de veiligheid op het NMBS-net" (nr. 15698)

- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de beveiliging van de stations" (nr. 16115)

- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de veiligheid in de stations en in de treinen" (nr. 16135)

Sprekers: Gautier Calomne, Sabien Lahaye-Battheu, Laurent Devin, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Samengevoegde vragen van

- de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het door Belgocontrol geteste programma voor het beheer van het luchtverkeer" (nr. 15706)

- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "RAAS, de nieuwe tool van Belgocontrol" (nr. 16116)

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

Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische

SOMMAIRE

Question de Mme Isabelle Poncelet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les gares concernées par le projet pilote de tarification transfrontalière entre la Belgique et le Grand-Duché de Luxembourg" (n° 15833)

Orateurs: Isabelle Poncelet, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Questions jointes de

- M. Gautier Calomne au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le renforcement de la sécurité sur le réseau de la SNCB" (n° 15698)

- M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la sécurisation des gares" (n° 16115)

- Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la sécurité dans les gares et les trains" (n° 16135)

Orateurs: Gautier Calomne, Sabien Lahaye-Battheu, Laurent Devin, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Questions jointes de

- M. Gautier Calomne au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le logiciel de gestion des voies aériennes testé par Belgocontrol" (n° 15706)

- M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le nouvel outil RAAS de Belgocontrol" (n° 16116)

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

Question de M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la

Sporwegen, over "de fraudemanagement policy van Infrabel" (nr. 15867)	politique de gestion des risques de fraude chez Infrabel" (n° 15867)	<i>Orateurs:</i> Wouter Raskin, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "audits bij de dochterbedrijven van de NMBS en Infrabel" (nr. 16048)	Question de M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les audits au sein des filiales de la SNCB et d'Infrabel" (n° 16048)	<i>Orateurs:</i> Wouter Raskin, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
Vraag van mevrouw Karin Temmerman aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het incident met twee vliegtuigen in het Oost-Vlaamse luchtruim" (nr. 15929)	Question de Mme Karin Temmerman au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'incident ayant impliqué deux avions dans l'espace aérien de Flandre orientale" (n° 15929)	<i>Orateurs:</i> Karin Temmerman, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
Vraag van de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de bekendmaking van de conclusies van de studie over het Masterplan ETCS" (nr. 15964)	Question de M. Marcel Cheron au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la diffusion des conclusions de l'étude Masterplan ETCS" (n° 15964)	<i>Orateurs:</i> Marcel Cheron, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
Samengevoegde vragen van	Questions jointes de	10
- de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de sluiting van de loketten van het station Tubeke" (nr. 16004)	- M. Marcel Cheron au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la fermeture des guichets de la gare de Tubize" (n° 16004)	10
- de heer Stéphane Crusnière aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de aankondiging van de sluiting van het loket in het station Tubeke" (nr. 16110)	- M. Stéphane Crusnière au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'annonce de la suppression du guichet de la gare de Tubize" (n° 16110)	10
<i>Sprekers:</i> Marcel Cheron, Stéphane Crusnière, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	<i>Orateurs:</i> Marcel Cheron, Stéphane Crusnière, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de veiligheidsregels voor fietskoeriers" (nr. 16080)	Question de M. Gautier Calomne au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les règles en matière de sécurité concernant les coursiers à vélo des sociétés de livraison"	12

		(n° 16080)	
	<i>Sprekers:</i> Gautier Calomne, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	<i>Orateurs:</i> Gautier Calomne, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Samengevoegde vragen van	13	Questions jointes de	13
- de heer Georges Gilkinet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de overstap naar het <i>one man car</i> -systeem op de lijn Charleroi-Couvin" (nr. 16091)	13	- M. Georges Gilkinet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le passage à des <i>one man car</i> sur la ligne Charleroi-Couvin" (n° 16091)	13
- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "treinen zonder treinbegeleider" (nr. 16119)	13	- M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les trains sans accompagnateur" (n° 16119)	13
<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 mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de ernstige informaticaproblemen bij de spoorwegen" (nr. 16134)	15	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 problèmes informatiques très graves aux chemins de fer" (n° 16134)	15
<i>Sprekers:</i> Inez De Coninck, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> Inez De Coninck, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Samengevoegde vragen van	16	Questions jointes de	16
- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de minimale dienstverlening" (nr. 16117)	16	- M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le service minimum" (n° 16117)	16
- mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het wetgevend initiatief voor de gegarandeerde dienstverlening" (nr. 16132)	16	- Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'initiative législative tendant à instaurer un service garanti" (n° 16132)	16
<i>Sprekers:</i> Laurent Devin, Inez De Coninck, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> Laurent Devin, Inez De Coninck, 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 "seksueel geweld in de trein" (nr. 16111)	17	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 violences sexuelles dans le train" (n° 16111)	17
<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	18	Question de M. Laurent Devin au ministre de la	18

van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de verlaging van de rating van de NMBS door kredietbeoordelaar Standard & Poor's" (nr. 16112)

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

Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la dégradation de la note de la SNCB par l'agence de notation Standard & Poor's" (n° 16112)

Orateurs: **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 uitbreiding van het NMBS-aanbod" (nr. 16113)

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

19 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'augmentation de l'offre de la SNCB" (n° 16113)

Orateurs: **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 Benelux-spoorverbinding" (nr. 16114)

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

20 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 ligne Benelux" (n° 16114)

Orateurs: **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 Waalse Thalys" (nr. 16118)

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

21 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 Thalys wallon" (n° 16118)

Orateurs: **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 inleggen van bijkomende treinen tijdens het carnaval van Binche 2017 op de avond van mardi gras" (nr. 16120)

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

22 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 mise en place de trains supplémentaires le soir du mardi gras du carnaval de Binche 2017" (n° 16120)

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

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 25 JANUARI 2017

Namiddag

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

du

MERCREDI 25 JANVIER 2017

Après-midi

De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.20 uur en voorgezeten door de heer Jef Van den Bergh.

La réunion publique de commission est ouverte à 14 h 20 sous la présidence de M. Jef Van den Bergh.

01 Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de selectie van de stations voor het pilotproject met betrekking tot de tarieven voor grensoverschrijdend treinverkeer tussen België en het Groothertogdom Luxemburg" (nr. 15833)

01 Question de Mme Isabelle Poncelet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les gares concernées par le projet pilote de tarification transfrontalière entre la Belgique et le Grand-Duché de Luxembourg" (n° 15833)

01.01 Isabelle Poncelet (cdH): U kondigde aan dat het proefproject voor voordeligere tarieven voor treinreizigers die de grens oversteken tussen België en het Groothertogdom Luxemburg operationeel zou moeten zijn vóór de in december 2017 geplande wijzigingen van de dienstregeling. Het grensoverschrijdende treinverkeer zou kunnen starten van Vilville, maar het station Marbehan en andere stations in de provincie Luxemburg krijgen heel wat reizigers over de vloer die dagelijks naar het Groothertogdom reizen. Met een voorkeurtarief in Vilville zullen de andere stations leeglopen.

01.01 Isabelle Poncelet (cdH): Vous avez annoncé que le projet pilote de tarification plus avantageuse pour les navetteurs transfrontaliers entre la Belgique et le Grand-Duché de Luxembourg devrait être opérationnel avant le changement d'horaires prévu en décembre 2017. La navette transfrontalière pourrait partir de Viville, or la gare de Marbehan ou d'autres gares de la province de Luxembourg accueillent de nombreux voyageurs se rendant quotidiennement au Grand-Duché. Un tarif préférentiel à Viville entraînerait l'abandon de ces gares.

Wat houdt dit proefproject in? Wanneer en in welke stations zal het uitgevoerd worden?

En quoi consiste ce projet pilote? Quand sera-t-il mis en œuvre? Quelles gares seront-elles concernées?

01.02 Minister François Bellot (*Frans*): De onderhandelingen met de CFL over tarieven voor grensoverschrijdend treinverkeer lopen nog, maar hebben al geleid tot een voorstel voor een uniforme korting op alle abonnementen voor het woon-werkverkeer tussen de grensstations en het Groothertogdom Luxemburg. De NMBS wil elke vorm van discriminatie tussen reizigers vermijden.

01.02 François Bellot, ministre (*en français*): Les négociations avec les CFL relatives à une tarification transfrontalière sont toujours en cours mais ont déjà produit une proposition de réduction uniforme appliquée à tous les abonnements domicile-travail entre les gares frontalières et le Grand-Duché. La volonté de la SNCB et d'éviter toute discrimination entre voyageurs. Cette

Het verlies aan inkomsten door deze korting wordt geraamd op 253.000 euro.

01.03 Isabelle Poncelet (cdH): Het is goed nieuws dat de korting voor alle reizigers met een abonnement geldt en niet afhankelijk is van het station.

Het incident is gesloten.

02 Samengevoegde vragen van

- de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het verhogen van de veiligheid op het NMBS-net" (nr. 15698)
- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de beveiliging van de stations" (nr. 16115)
- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de veiligheid in de stations en in de treinen" (nr. 16135)

02.01 Gautier Calomne (MR): De regering heeft besloten om, in het kader van de terreurdreiging, 13,5 miljoen euro toe te kennen aan de NMBS voor veiligheidsmaatregelen.

Aan welke investeringsposten en personele middelen werd dit geld voornamelijk besteed? Wat is het tijdpad van deze maatregelen? Krijgen bepaalde maatregelen voorrang?

02.02 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): De afgelopen weken werden er heel wat bijkomende veiligheidsmaatregelen voor de spoorwegen aangekondigd: 3.000 bewakingscamera's in de 445 nieuwe M7-dubbeldektreinen, slimme camera's met gezichtsherkenning in de stations en een bijkomend budget voor de aanwerving van 100 extra Securailagenten en extra veiligheidsinfrastructuur in een aantal grotere stations.

Kan de minister de plannen met betrekking tot de camera's toelichten? Waarvoor zal het budget van dit jaar voor veiligheidsmaatregelen in stations worden gebruikt? Is er al een beslissing over de integratie van agenten van Securail in de Spoorwegpolitie?

02.03 Laurent Devin (PS): De ministerraad heeft

réduction entraînera un manque à gagner estimé à 253 000 euros.

01.03 Isabelle Poncelet (cdH): C'est une bonne nouvelle que cette réduction vaille pour tous les abonnés et ne dépende pas de la gare.

L'incident est clos.

02 Questions jointes de

- M. Gautier Calomne au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le renforcement de la sécurité sur le réseau de la SNCB" (n° 15698)
- M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la sécurisation des gares" (n° 16115)
- Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la sécurité dans les gares et les trains" (n° 16135)

02.01 Gautier Calomne (MR): Le gouvernement a décidé d'octroyer 13,5 millions d'euros à la SNCB pour des dispositifs de sécurité, dans le contexte de la menace terroriste.

À quels principaux postes d'investissement et au renforcement de quelles ressources humaines ces moyens ont-ils été affectés? Quel est le calendrier des opérations? Certains chantiers sont-ils prioritaires?

02.02 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): On a annoncé ces dernières semaines toute une série de mesures de sécurité supplémentaires pour les chemins de fer: l'installation de 3 000 caméras de surveillance dans les 445 nouvelles voitures M7 "double deck", de caméras intelligentes avec reconnaissance faciale dans les gares et un budget additionnel pour le recrutement de 100 nouveaux agents pour Securail ainsi que le renforcement des dispositifs de sécurité dans un certain nombre de grandes gares.

Le ministre peut-il expliquer ses projets en matière de caméras? À quoi sera affecté cette année le budget afférent aux mesures de sécurité dans les gares? Une décision a-t-elle été prise entre-temps concernant l'intégration d'agents de Securail dans la police des chemins de fer?

02.03 Laurent Devin (PS): Le Conseil des

de extra dotatie van 13,5 miljoen euro voor de NMBS voor antiterreurmaatregelen goedgekeurd.

Kunt u de maatregelen en de financiering ervan toelichten? Zullen er nieuwe Securailagenten worden aangenomen?

02.04 Minister **François Bellot** (*Frans*): In de pers werd gewag gemaakt van een bedrag van 13,5 miljoen euro dat in het kader van het Kanaalplan aan de NMBS wordt toegekend voor de controle van reizigers op internationale lijnen. Voorheen was er in de media sprake van 17 miljoen. Het verschil vloeit voort uit de verdeling tussen 2016 en 2017 en tussen investeringskosten en terugkerende kosten.

De uitgaven worden in 2016 op 8,4 miljoen geraamd en in 2017 op 6,9 miljoen. Het jaarlijkse budget voor het personeel, het onderhoud van de toestellen en de camera's bedraagt 6,6 miljoen. Na afsluiting van de overheidsopdrachten zullen er beveiligingssystemen worden geïnstalleerd in de stations Brussel-Zuid, Antwerpen-Centraal, Luik-Guillemins en Brussels Airport.

Het camerapark van die stations zal worden uitgebreid. Elders zal de camerabewaking worden verbeterd. Er loopt een onderzoek naar het gebruik van intelligente camera's. De werkplaats en de bundel van Vorst zullen beter worden beschermd.

(*Nederlands*) De regering heeft daarover een akkoord bereikt: Securail blijft binnen de NMBS-structuur. Voor meer details verwijs ik naar mijn antwoord op de schriftelijke vraag nr. 1941.

(*Frans*) Securail neemt 100 extra fte's in dienst die de veiligheidsvoorzieningen zullen bedienen en op het volledige domein van de NMBS en Infrabel kunnen worden ingezet. Dat maakt een versterkte aanwezigheid in de stations en de treinen mogelijk. Er worden ook agenten opgeleid om de bewakingsbeelden te verwerken.

(*Nederlands*) De lijst met de tien locaties met de meeste camera's binnen de stations en op de parkings bezorg ik aan de commissie. De verbeterde camerabewaking in de drie internationale stations zal worden afgewerkt in het eerste kwartaal van 2017 en de upgrade van de camera's in de andere stations wordt gestart vanaf het tweede kwartaal van 2017.

(*Frans*) Naast die investeringen, die mogelijk

ministres a validé la dotation complémentaire de 13,5 millions d'euros à la SNCB pour des mesures antiterroristes.

Pouvez-vous détailler les mesures et leur financement? De nouveaux agents Securail seront-ils engagés?

02.04 **François Bellot**, ministre (*en français*): La presse a relayé un montant de 13,5 millions d'euros, alloué à la SNCB, dans le cadre du plan Canal pour le contrôle des voyageurs sur les lignes internationales, alors qu'elle citait auparavant 17 millions. Les différences proviennent de la répartition entre les années 2016 et 2017 mais aussi entre frais d'investissement et frais récurrents.

L'estimation des dépenses est de 8,4 millions en 2016 et 6,9 millions en 2017. Le budget récurrent annuel pour le personnel, l'entretien des dispositifs et les caméras est de 6,6 millions. Des dispositifs de sécurité seront installés dans les gares de Bruxelles-Midi, Anvers-Central, Liège-Guillemins et Brussels Airport après conclusions des marchés publics.

Le parc de caméras de ces gares sera étendu. Ailleurs, la vidéosurveillance sera améliorée. Une étude sur l'utilisation des caméras intelligentes est en cours. L'atelier et le faisceau de Forest seront mieux protégés.

(*En néerlandais*) Le gouvernement a obtenu un accord à ce sujet: Securail continuera à faire partie de la structure de la SNCB. Vous trouverez davantage de détails dans ma réponse à la question écrite n° 1941.

(*En français*) Securail recrute cent ETP supplémentaires pour utiliser les dispositifs de sécurité et pour les employer sur tout le domaine de la SNCB et d'Infrabel. Ceci permet une présence accrue dans les gares et les trains. Des agents sont également formés au suivi de la vidéosurveillance.

(*En néerlandais*) Je transmettrai à la commission la liste des dix sites qui comptent le plus grand nombre de caméras installées à l'intérieur de la gare et sur les parkings. Le renforcement de la surveillance par caméras dans les trois gares internationales sera achevé au cours du premier trimestre 2017 et la mise à jour des caméras installées dans les autres gares commencera à partir du deuxième trimestre 2017.

(*En français*) Outre ces investissements sur

worden gemaakt door extra dotaties, heeft de NMBS in een andere maatregel voorzien.

(Nederlands) De M7-treinen die tussen eind 2018 en 2021 in dienst komen, worden met camera's uitgerust. Voor het ander rollend materieel wordt dat nog bestudeerd. Nu zijn die er enkel in de Desirostellen.

02.05 **Laurent Devin** (PS): Ik onthoud dat de ministerraad al een beslissing heeft genomen.

02.06 **Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): Wat is de timing voor het onderzoek van de slimme camera's met gezichtsherkenning? Wanneer kunnen we die lijst van de tien locaties met de meeste camera's krijgen?

02.07 **Minister François Bellot** (*Frans*): De procedure van de overheidsopdracht heeft vertraging opgelopen, omdat de NMBS een probleem wilde oplossen om beroepsprocedures te vermijden.

De **voorzitter**: Is de lijst met stations beschikbaar?

02.08 **Minister François Bellot** (*Frans*): Ja.

02.09 **Laurent Devin** (PS): Bedankt voor uw verduidelijking.

Het incident is gesloten.

03 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Gautier Calomne** aan de minister van **Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het door Belgocontrol geteste programma voor het beheer van het luchtverkeer" (nr. 15706)**
- de heer **Laurent Devin** aan de minister van **Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "RAAS, de nieuwe tool van Belgocontrol" (nr. 16116)**

03.01 **Gautier Calomne** (MR): Bij het zoeken naar een oplossing voor het complexe probleem van de spreiding van de vluchten van en naar Brussels Airport moet rekening worden gehouden met de rust van de omwonenden en de economische ontwikkeling van de luchthaven.

Er is een nieuw element in dit dossier: Belgocontrol zou sinds september een programma testen voor het beheer van het luchtverkeer, dat is gebaseerd op objectieve criteria: wind, weersomstandigheden, beschikbaarheid van de banen en bestemming van

dotations complémentaires, la SNCB a prévu une autre mesure.

(En néerlandais) Les trains M7 qui entreront en service entre fin 2018 et 2021 seront équipés de caméras. Pour le reste du matériel roulant, la question est encore à l'étude. Actuellement, seules les rames Desiro en sont équipées.

02.05 **Laurent Devin** (PS): J'acte le fait que le Conseil des ministres a pris sa décision.

02.06 **Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): Dans quel délai l'étude sur les caméras intelligentes à reconnaissance faciale sera-t-elle achevée? Quand pourrions-nous disposer de cette liste des dix lieux comptant le plus grand nombre de caméras?

02.07 **François Bellot**, ministre (*en français*): La procédure de marché public a pris du retard. La SNCB a préféré régler un problème pour éviter tout recours.

Le **président**: La liste des gares est-elle disponible?

02.08 **François Bellot**, ministre (*en français*): Oui.

02.09 **Laurent Devin** (PS): Votre précision vous honore.

L'incident est clos.

03 **Questions jointes de**

- **M. Gautier Calomne** au ministre de la **Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le logiciel de gestion des voies aériennes testé par Belgocontrol" (n° 15706)**
- **M. Laurent Devin** au ministre de la **Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le nouvel outil RAAS de Belgocontrol" (n° 16116)**

03.01 **Gautier Calomne** (MR): La solution au problème complexe de la dispersion des vols de l'aéroport de Bruxelles-National devra tenir compte de la quiétude des riverains et du développement économique de l'aéroport.

Un nouvel élément entre en ligne de compte: Belgocontrol testerait, depuis septembre, un logiciel de gestion des voies aériennes basé sur des critères objectifs: le vent, la météo, la disponibilité des pistes et la destination de l'avion. Ce logiciel est

het vliegtuig. Dat programma wordt al gebruikt in de luchthaven Basel-Mulhouse-Freiburg (EuroAirport), die met onze luchthaven vergelijkbaar is omdat er eveneens drie partijen – weliswaar geen Gewesten, maar staten – met name Frankrijk, Zwitserland en Duitsland, af te rekenen hebben met overlast.

Bij de beoordeling van dat programma zal rekening moeten worden gehouden met onze complexe grondsituatie, de luchthavencapaciteit, de piekperioden en nachtvluchten.

Welke tests worden er momenteel uitgevoerd? Wat zijn de voorwaarden voor de eventuele definitieve goedkeuring van het programma? Hoe wordt de beslissing voor de ingebruikname van deze tool genomen?

03.02 Laurent Devin (PS): Belgocontrol wil het *Runway Allocation Advisory System* (RAAS) aanschaffen. Het RAAS is een hulpmiddel dat ondersteuning moet bieden bij het nemen van de beslissingen inzake de baankeuze op Brussels Airport.

Hoe zal het systeem luchtverkeersleiders helpen in hun keuze? Wanneer zal het in gebruik genomen worden? Wat is het tijdpad voor de opleiding van de luchtverkeersleiders voor deze tool?

03.03 Minister François Bellot (Frans): Ik heb sinds mijn aantreden aangedrongen op een versnelde invoering van dit systeem. De voordelen ervan zijn een grotere transparantie en meer efficiëntie bij het informeren van de betrokken partijen over afwijkingen van het *preferential runway system* en over het verwachte baangebruik. De luchtverkeersleider behoudt de vrijheid om de door de software voorgestelde baan te veranderen maar elke wijziging moet worden verantwoord.

Het systeem werd eind september 2016 ontwikkeld en werd in december technisch getest. Momenteel worden er operationele tests uitgevoerd, die de configuratie-instellingen mee helpen bepalen. Het systeem zal de luchtverkeersleiders helpen om hun beslissingen in dit complexe en gevoelige domein te objectiveren

Ik heb het DGLV met de validatie van het RAAS belast opdat de parameters van dat systeem aan de ter zake geldende richtlijnen zouden voldoen.

03.04 Gautier Calomne (MR): Het objectiveren van de gegevens kan inderdaad bijdragen tot het vinden van een oplossing in dat complex en gevoelig dossier.

utilisé à l'aéroport de Bâle-Mulhouse-Fribourg (EuroAirport), qui peut être comparé à notre aéroport car ses nuisances affectent, non pas trois Régions, mais trois États: la France, la Suisse et l'Allemagne.

L'évaluation du logiciel devra tenir compte de la complexité de notre situation au sol, de la capacité de l'aéroport, des périodes de pointe et des horaires de nuit.

Qu'est-il prévu au niveau des tests réalisés? Quelles conditions sont-elles définies pour son éventuelle adoption définitive? Comment la décision de mise en opération de cet outil sera-t-elle prise?

03.02 Laurent Devin (PS): Belgocontrol veut se doter du *Runway Allocation Advisory System* (RAAS), outil devant servir au choix des pistes utilisées pour l'atterrissage à Brussels Airport.

Comment va-t-il aider les contrôleurs à opérer le meilleur choix? Quand sera-t-il en œuvre? Quel est le planning des formations des agents à cet outil?

03.03 François Bellot, ministre (en français): Dès mon arrivée, j'ai insisté pour que la mise en place de ce système soit accélérée. Ses avantages sont une plus grande transparence et une meilleure information des parties prenantes quant aux déviations du système préférentiel des pistes et aux prévisions de leur utilisation. Le contrôleur a toujours le loisir de modifier la piste proposée mais chaque modification à ce qui est prévu par le logiciel devra être justifiée.

Le système a été déployé fin septembre 2016 et a subi les tests techniques en décembre. Il est en phase de test opérationnel, ce qui permet de définir ses paramètres de configuration. Ainsi, cet outil permettra d'aider les contrôleurs à objectiver leurs décisions dans ce domaine complexe et sensible.

J'ai chargé la DGTA de procéder à la validation du RAAS pour que ses paramètres soient conformes aux instructions en vigueur dans ce domaine.

03.04 Gautier Calomne (MR): En effet, objectiver les données peut mener à trouver une solution dans un dossier complexe et sensible.

Het incident is gesloten.

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

04 Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de fraudemanagement policy van Infrabel" (nr. 15867)

04.01 **Wouter Raskin** (N-VA): In het laatste jaarverslag voor de boekjaren 2014 en 2015 stond dat Infrabel een fraudemanagement policy wil uitwerken. Het college van commissarissen vindt dat frauderisico's verder in kaart moeten worden gebracht en dat moet worden bekeken of de bestaande procedures om frauderisico's te beheersen, moeten worden aangepast.

Sinds wanneer en waarom is deze aanbeveling opgenomen in het verslag van het college van commissarissen? Heeft Infrabel al stappen ondernomen om die aanbeveling ter harte te nemen? Volstaat voor de minister de huidige fraudemanagement policy of acht hij zelf verdere stappen nodig om fraude te vermijden?

04.02 Minister **François Bellot** (*Nederlands*): Het college van commissarissen vermeldt in zijn verslag dat fraude sinds 2014 een belangrijk aandachtspunt is. Sinds het boekjaar 2014 geldt voor alle ondernemingen de verplichting van de ISA-norm (International Standard on Auditing).

Daardoor weegt het frauderisico zwaarder door in de financiële audit van de jaarrekening. Bij Infrabel staat een compliance officer in voor een preventief en reactief beleid inzake fraude. Diverse maatregelen werden daartoe ingevoerd, zoals interne controlemaatregelen, de dubbele handtekening en het onderscheid tussen bevoegdheden en functies.

Fraude valt echter nooit volledig uit te sluiten. Momenteel werkt Infrabel aan een frauderisicomatrix. De onderneming hecht veel belang aan een ethisch en integer gedrag van zijn medewerkers en legt daarom een gedragscode op, inclusief de sensibilisering daarvoor.

04.03 **Wouter Raskin** (N-VA): Ik pleit in dit

L'incident est clos.

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

04 Question de M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la politique de gestion des risques de fraude chez Infrabel" (n° 15867)

04.01 **Wouter Raskin** (N-VA): Le dernier rapport annuel relatif aux exercices 2014 et 2015 souligne la volonté d'Infrabel d'élaborer une politique de gestion des risques de fraude. Le collège des commissaires estime que ce point doit faire l'objet d'une plus grande attention et qu'il convient de déterminer si les procédures actuelles visant à limiter les risques de fraude doivent être adaptées.

Depuis quand et pourquoi cette recommandation figure-t-elle dans le rapport du collège des commissaires? Infrabel a-t-il déjà entrepris des démarches afin de la prendre en considération? Selon le ministre, la politique actuelle de gestion des risques de fraude est-elle suffisante ou des démarches supplémentaires sont-elles nécessaires en vue d'empêcher les pratiques frauduleuses?

04.02 **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): Dans son rapport, le collège des commissaires indique que la fraude est un sujet de préoccupation important depuis 2014. Depuis l'exercice 2014, toutes les entreprises sont tenues de respecter la norme ISA (Standards Internationaux d'Audit).

Dès lors, le risque de fraude pèse désormais plus lourd dans le cadre de l'audit financier des comptes annuels. Chez Infrabel, c'est un *compliance officer* qui est responsable de l'élaboration d'une politique préventive et réactive en matière de fraude. Diverses mesures ont déjà été prises à cet égard, notamment des mesures de contrôle interne, l'instauration d'une double signature et la distinction entre les compétences et les fonctions.

Le risque de fraude ne peut toutefois jamais être totalement exclu. Infrabel s'attelle actuellement au développement d'une matrice relative au risque de fraude. L'entreprise accorde un intérêt tout particulier au caractère éthique et intègre de l'attitude de ses travailleurs. C'est pourquoi elle leur impose le respect d'un code de conduite et mène une campagne de sensibilisation continue à cet égard.

04.03 **Wouter Raskin** (N-VA): À cet égard, je

verband voor een sterke nadruk op preventie en voor stevige sancties bij inbreuken.

Het incident is gesloten.

05 Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "audits bij de dochterbedrijven van de NMBS en Infrabel" (nr. 16048)

05.01 Wouter Raskin (N-VA): Het gerechtelijk onderzoek naar fraude en corruptie bij Eurostation is er gekomen na twee audits die allerlei wanpraktijken aan het licht brachten. Het is niet onmogelijk dat ook in andere dochterondernemingen van Infrabel of de NMBS ongeoorloofde zaken zijn gebeurd.

Zal de minister hen ook aan een audit onderwerpen?

05.02 Minister François Bellot (*Nederlands*): Ik deel de doelstelling om de controle op de dochterondernemingen te verbeteren, maar de middelen om die doelstelling te halen, moeten in verhouding staan en mogen niet leiden tot afbraak.

In deze regeerperiode daalde het aantal dochterondernemingen bij de NMBS van 38 tot 29, bij Infrabel van 23 tot 17. Daarnaast hebben de NMBS en Infrabel een normatief kader uitgewerkt, dat ik al in eerdere mondelinge vragen heb toegelicht. Dat kader kan evenwel alleen worden toegepast in dochterondernemingen waarvan de spoorwegonderneming hoofdaandeelhouder is. Voor de andere dochterondernemingen is het akkoord van de andere aandeelhouders vereist. De richtlijnen moeten regelmatig worden aangepast.

Ik vind het noodzakelijk om een regelmatige audit te laten uitvoeren van alle dochterondernemingen waarvan de spoorwegonderneming meer dan 50% van het kapitaal bezit en waarin ze een operationele activiteit heeft. Infrabel en de NMBS laten weten dat dit al wordt toegepast door hun interne auditdiensten.

Als de heer Raskin informatie heeft die doet vermoeden dat deze politiek ergens niet wordt nageleefd, wil ik dit doorgeven aan de CEO en aan de voorzitter van het auditcomité van de moedermaatschappij.

Ik zal erop toezien dat de jaarlijkse verslaggeving, naast de financiële aspecten, ook de naleving van

plaide pour que l'on accorde plus d'importance à la prévention et pour que les sanctions infligées en cas d'infraction soient plus sévères.

L'incident est clos.

05 Question de M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les audits au sein des filiales de la SNCB et d'Infrabel" (n° 16048)

05.01 Wouter Raskin (N-VA): Une instruction pour fraude et corruption au sein d'Eurostation a été ouverte après que deux audits ont révélé toutes sortes de pratiques douteuses. Il n'est pas impossible que d'autres filiales d'Infrabel ou de la SNCB se soient également adonnées à de telles pratiques.

Le ministre les soumettra-t-elle également à un audit?

05.02 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): Je souscris à l'objectif d'un renforcement du contrôle des filiales, mais il faut revoir les moyens octroyés pour atteindre cet objectif et empêcher que ces moyens revus donnent lieu au démantèlement.

Au cours de cette législature, le nombre de filiales est passé de 38 à 29 pour la SNCB et de 23 à 17 pour Infrabel. En outre, la SNCB et Infrabel ont élaboré un cadre normatif, au sujet duquel j'ai déjà fourni des explications en réponse à des questions orales posées précédemment. Ce cadre ne peut toutefois être appliqué que dans les filiales dont la société ferroviaire est l'actionnaire principal. Pour les autres filiales, l'accord des autres actionnaires est également requis. Les directives doivent être adaptées à intervalles réguliers.

J'estime qu'il est nécessaire de faire procéder à un audit régulier de l'ensemble des filiales dont l'entreprise ferroviaire détient plus de 50 % du capital et où une activité opérationnelle est déployée. Infrabel et la SNCB ont fait savoir que cette approche est déjà suivie par leurs services d'audit interne.

Si M. Raskin dispose d'informations qui donnent à penser que cette politique n'est pas respectée partout, je suis prêt à en informer le CEO et le président du comité d'audit de la société mère.

Je veillerai à ce que le rapportage annuel traite non seulement des aspects financiers mais également

de *governance-regels* behandelt. Het lijkt me evenredig om een audit te willen uitvoeren van alle dochterondernemingen, zodat de configuratie-eindtermen van aandeelhouderschap of van activiteiten volledig identiek is voor alle ondernemingen.

05.03 Wouter Raskin (N-VA): Ik ben blij met dit duidelijk antwoord. We moeten af van alle wanpraktijken uit het verleden. Er zouden bijvoorbeeld ook vragen gesteld kunnen worden bij de manier van aanbestedingen van TUC RAIL.

Het incident is gesloten.

06 Vraag van mevrouw Karin Temmerman aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het incident met twee vliegtuigen in het Oost-Vlaamse luchtruim" (nr. 15929)

06.01 Karin Temmerman (sp.a): Op 1 januari van dit jaar werd in het luchtruim boven Oost-Vlaanderen nipt een botsing tussen een Egyptisch vrachtvliegtuig en een passagierstoestel van Air France vermeden. Uit de eerste gegevens zou blijken dat het Egyptische vliegtuig tot driemaal toe de instructies van de luchtverkeersleiding zou hebben genegeerd, evenals het TCAS waarschuwingssysteem. De Air Accident Investigation Unit van de FOD Mobiliteit onderzoekt dit incident nu.

Kan de minister meer kwijt over dit incident? Werden er al maatregelen genomen tegen de Egyptische vliegtuigmaatschappij? Hoe wil de minister dit soort incidenten vermijden? Is er een noodprocedure waarbij ook de lokale overheden en nooddiensten worden verwittigd? Waarom is dat in dit geval niet gebeurd?

06.02 Minister François Bellot (Nederlands): Boven de regio Gent hebben op 1 januari 2017 twee vliegtuigen elkaar te dicht gekruist. De reglementaire scheidingsafstanden – 9 kilometer in de breedte en 1.000 voet in de hoogte – werden niet nageleefd.

De Air Accident Investigation Unit is belast met het onderzoek naar de precieze omstandigheden en ik wil de conclusies van dat onderzoek afwachten. Om die reden werden ook nog geen maatregelen genomen tegen de Egyptische vliegtuigmaatschappij. De onderzoeksceel heeft ondertussen contact genomen met alle betrokken

du respect des règles de gouvernance. Il me paraît disproportionné de vouloir auditer l'ensemble des filiales étant donné que les normes de configuration de l'actionariat ou des activités ne sont pas du tout les mêmes pour toutes les entreprises.

05.03 Wouter Raskin (N-VA): Merci pour cette réponse claire. Nous devons mettre un terme à toutes les mauvaises pratiques du passé. Des questions pourraient, par exemple, être également posées à propos des procédures de marchés publics de TUC RAIL.

L'incident est clos.

06 Question de Mme Karin Temmerman au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'incident ayant impliqué deux avions dans l'espace aérien de Flandre orientale" (n° 15929)

06.01 Karin Temmerman (sp.a): Le premier janvier de cette année, une collision a été évitée de justesse dans l'espace aérien de la Flandre orientale entre un avion-cargo égyptien et un avion de ligne d'Air France. Selon les premières informations, l'appareil égyptien aurait ignoré jusqu'à trois reprises les instructions des contrôleurs aériens ainsi que le système d'alerte TCAS. L'Air Accident Investigation Unit du SPF Mobilité enquête actuellement sur cet incident.

Le ministre dispose-t-il de plus amples informations à ce sujet? A-t-on déjà pris des mesures contre cette compagnie aérienne égyptienne? Comment le ministre compte-t-il éviter ce type d'incident à l'avenir? Existe-t-il une procédure d'urgence avertissant également les autorités locales et les services d'urgence? Dans l'affirmative, pourquoi n'ont-ils pas été avertis lors de cet incident?

06.02 François Bellot, ministre (en néerlandais): Le 1^{er} janvier 2017, deux avions se sont frôlés alors qu'ils survolaient la région de Gand. Les distances réglementaires d'éloignement – 9 kilomètres en largeur et 1 000 pieds en hauteur – n'ont pas été respectées.

L'Air Accident Investigation Unit est chargée de déterminer les circonstances exactes de l'incident et je compte attendre les conclusions de cette enquête. C'est également pour cette raison qu'aucune mesure n'a pour l'instant été prise à l'encontre de la compagnie aérienne égyptienne. La cellule d'enquête a entre-temps pris contact avec

actoren om de nodige inlichtingen te verzamelen.

tous les acteurs concernés afin de rassembler les informations nécessaires.

Noodplannen worden pas afgekondigd bij een ongeval. Op dat vlak wordt er momenteel geen wijziging van de wetgeving overwogen.

On ne déclenche les plans d'urgence qu'en cas d'accident. À cet égard, aucune modification de la législation n'est envisagée pour l'instant.

06.03 Karin Temmerman (sp.a): Wanneer mogen we de resultaten van het onderzoek verwachten?

06.03 Karin Temmerman (sp.a): Quand pouvons-nous attendre les résultats de l'enquête?

06.04 Minister François Bellot (*Nederlands*): Geen idee. Ook in Egypte wordt er nu een en ander verder onderzocht.

06.04 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): Je n'en ai aucune idée. Cet incident fait également l'objet d'une enquête en Égypte.

(*Frans*) In afstand is het 9 kilometer en in de hoogte ongeveer 300 meter.

(*En français*) En distance, c'est 9 kilomètres et en hauteur, environ 300 mètres.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: Vraag nr. 14901 van mevrouw Cassart-Mailleux wordt omgezet in een schriftelijke vraag. Vraag nr. 15939 van mevrouw Jadin wordt uitgesteld. De vragen nrs. 15958 en 15959 van de heer Foret worden omgezet in schriftelijke vragen.

Le **président**: La question n° 14901 de Mme Cassart-Mailleux est transformée en question écrite. La question n° 15939 de Mme Jadin est reportée. Les questions n°s 15958 et 15959 de M. Foret sont transformées en questions écrites.

07 Vraag van de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de bekendmaking van de conclusies van de studie over het Masterplan ETCS" (nr. 15964)

07 Question de M. Marcel Cheron au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la diffusion des conclusions de l'étude Masterplan ETCS" (n° 15964)

07.01 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): De FOD Mobiliteit en Vervoer werd belast met de sturing van een studie over de uitvoering van het Masterplan ETCS via een raamovereenkomst die met een consultant werd gesloten. Op 2 maart 2016 deelde minister Galant mee dat de bijkomende informatie die ze over de tussentijdse conclusies had gevraagd, niet beschikbaar was. Voor zover ik weet, werd de studie niet verspreid. Ik hoop echter wel dat ze af is.

07.01 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Le SPF Mobilité et Transports a été chargé de piloter une étude sur le Masterplan ETCS via un contrat-cadre passé avec un consultant. Le 2 mars 2016, la ministre Galant indiquait que les compléments d'informations qu'elle avait demandé sur les conclusions intermédiaires n'étaient pas disponibles. À ma connaissance, l'étude n'a pas été diffusée, mais j'ose espérer qu'elle est terminée.

Hoe luiden de conclusies ervan? Wanneer zal die studie aan de commissie worden overgezonden?

Quelles en sont les conclusions? Quand sera-t-elle transmise à la commission?

07.02 Minister François Bellot (*Frans*): De FOD Mobiliteit en Vervoer werd belast met de opvolging van de spoorinvesteringen in het kader van het Masterplan ETCS. Er werd een raamovereenkomst gesloten met een consultant. De studie is nog niet afgerond.

07.02 François Bellot, ministre (*en français*): Le SPF Mobilité a été chargé du suivi des investissements ferroviaires du Masterplan ETCS. Un contrat-cadre a été passé avec un consultant. L'étude n'est pas clôturée.

De tussentijdse rapporten hebben aangetoond dat er risico's bestaan die moeten worden beheerd als men de implementatie binnen het vastgelegde tijdspad wil garanderen. Er werden maatregelen

Les rapports intermédiaires ont mis en évidence des risques à gérer pour garantir l'implémentation dans les délais. Des mesures ont été prises pour améliorer le déploiement. L'étude a ensuite porté

genomen om de uitrol van ETCS te verbeteren. De studie ging vervolgens over de follow-up van het door de overheid gefinancierde programma. Tegelijk werd de impact op de private ondernemingen in het oog gehouden.

Ik zal het tussentijdse resultaat van de eerste fase van de studie eind februari aan de leden van de commissie voor de Infrastructuur verzenden. Gelet op de evolutie van de situatie zal dat resultaat echter niet up-to-date zijn.

07.03 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Ik noteer dat het voorwerp van de studie metertijd is geëvolueerd naar een follow-up van de implementatie. Ik wacht vol ongeduld op de tussentijdse resultaten ervan.

Het incident is gesloten.

08 Samengevoegde vragen van

- de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de sluiting van de loketten van het station Tubeke" (nr. 16004)
- de heer Stéphane Crusnière aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de aankondiging van de sluiting van het loket in het station Tubeke" (nr. 16110)

08.01 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Wat het station Tubeke betreft, vormen de slechte dienstregeling, de staat van het station, de parkings, het ontoereikende treinaanbod, de commerciële snelheid en de stiptheid nog altijd een probleem. De reizigers hebben er al lang hun buik van vol. Station Tubeke is een centraal station in een zone met een groeiend inwonersaantal en een beperkt aanbod aan openbaar vervoer.

In de pers stond te lezen dat de stationsloketten zullen worden gesloten, of toch minstens een deel van de dag. Dat is onaanvaardbaar. Het is absurd te stellen dat de verkoop van biljetten aan het loket niet langer een rol van de overheid is. Sinds 2013 werden er in Wallonië 33 loketten gesloten. De dienstverlening aan de reizigers wordt afgebouwd. Het is moeilijker om een abonnement te verlengen en het beste tarief te vinden, de onveiligheid neemt toe en sommige wachtzalen zijn niet langer toegankelijk. Het lijkt wel of de NMBS met de defecte automaten en de automatische toepassing van het boordtarief de klanten probeert af te schrikken.

sur le suivi du programme financé par l'État tout en conservant un œil sur les effets pour les entreprises privées.

Je transmettrai le résultat intermédiaire de la première phase de l'étude aux membres de la commission de l'Infrastructure à la fin du mois de février. Vu l'évolution de la situation, il ne sera pas à jour.

07.03 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Je note que la portée de l'étude a évolué en cours de route vers un suivi de l'implémentation. J'attends avec impatience ses résultats intermédiaires.

L'incident est clos.

08 Questions jointes de

- M. Marcel Cheron au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la fermeture des guichets de la gare de Tubize" (n° 16004)
- M. Stéphane Crusnière au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'annonce de la suppression du guichet de la gare de Tubize" (n° 16110)

08.01 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): À la gare de Tubize, les cadences mal réparties, l'état de la gare, les parkings, le manque de trains, la vitesse commerciale et la ponctualité posent toujours problème. Les navetteurs sont, depuis longtemps, à bout de souffle. C'est une gare centrale dans une zone en croissance démographique et peu desservie par les transports en commun.

La presse a annoncé la fermeture des guichets de la gare, au moins une partie de la journée. Ce serait inadmissible. Il est pervers de dire que la vente de tickets aux guichets n'est plus un rôle de service public. Depuis 2013, 33 guichets ont été fermés en Wallonie. Le service à l'utilisateur baisse. Il est plus difficile de renouveler son abonnement et de rechercher le meilleur tarif, l'insécurité augmente et certaines salles d'attente sont fermées. Avec les pannes d'automates et l'application automatique du tarif à bord, la SNCB veut-elle faire fuir les voyageurs?

Bevestigt u dat de loketten in het station Tubeke op bepaalde uren gesloten zullen zijn? In welke andere stations wil de NMBS in de komende twee jaar de loketten sluiten?

08.02 Stéphane Crusnière (PS): Toen ik mijn bezorgdheid uitte over het ontoereikende aanbod in het station Tubeke, stelde u mij gerust door te zeggen dat u alles in het werk zou stellen om de dienstverlening aan de reizigers te verbeteren. De teleurstelling was dan ook groot na de aangekondigde sluiting van de loketten. Elke dag stappen er 3.500 reizigers in dat station op de trein.

Bevestigt u de sluiting? Wat is de reden voor die beslissing?

08.03 Minister François Bellot (Frans): De NMBS is geen overheidsdienst: de minister beslist niet over de opening of de sluiting van loketten.

De loketfunctie in het station Tubeke zal niet volledig worden afgeschaft. Er werd een moratorium afgekondigd tot in 2020 met betrekking tot de volledige sluiting van de stationsloketten. Elk jaar past de NMBS de openingstijden van de loketten evenwel aan als het verkoopvolume en de activiteitsgraad dermate gedaald zijn dat de dienstverlening niet meer verantwoord kan worden. Voor de evaluatie van elk voorstel tot aanpassing moet er gekeken worden naar het station, maar ook naar de bredere geografische context.

Ik heb de NMBS eraan herinnerd dat een beperking van de openingstijden alleen mogelijk is als de toegang tot de wachtzal verzekerd wordt, en nadat het gemeentebestuur van die beslissing op de hoogte werd gebracht.

Dit zal in het toekomstige beheerscontract opgenomen worden.

Ik heb de NMBS gevraagd om de openingsuren van de loketten jaarlijks, en niet geval per geval te herzien.

08.04 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): U hebt gezegd dat er geen volledige sluitingen zijn geweest. Er zijn daarentegen onvolledige sluitingen geweest.

Ik neem er nota van dat u een jaarlijkse herziening van de sluitingsuren wilt. Maar als men proactief wil werken aan het openbaar vervoer, zal de analyse meerdere keren per jaar moeten gebeuren. Het gaat hier over een hinterland dat door de verwachte

Confirmez-vous cette fermeture à certaines heures des guichets de la gare de Tubize? Quelles sont les autres gares menacées dans les deux prochaines années?

08.02 Stéphane Crusnière (PS): Quand je vous avais fait part de mon inquiétude au sujet de l'offre insuffisante en gare de Tubize, vous m'aviez rassuré en disant que vous mettriez tout en œuvre pour améliorer les services proposés aux voyageurs. Il a fallu déchanter puisque les guichets ont été fermés. Chaque jour, 3 500 voyageurs prennent le train dans cette gare.

Confirmez-vous cette fermeture? Qu'est-ce qui a poussé à faire ce choix?

08.03 François Bellot, ministre (en français): La SNCB n'est pas un service d'État: le ministre ne décide pas de l'ouverture ou de la fermeture des guichets.

La fermeture complète de la fonction de guichet de la gare de Tubize n'est pas prévue. Un moratoire a été décrété jusqu'en 2020 en ce qui concerne la fermeture complète des fonctions de guichet dans les gares. Chaque année, la SNCB fait toutefois évoluer les heures d'ouverture des guichets si les volumes des ventes et les taux d'activité ont diminué dans une mesure telle qu'une prestation de service n'est plus justifiable. Chaque proposition d'adaptation doit être évaluée du point de vue de la gare mais aussi dans une perspective géographique plus large.

J'ai rappelé à la SNCB que toute réduction des heures d'ouverture de guichets ne pourrait se faire que si une solution garantit l'accès à la salle d'attente, et après en avoir informé les autorités communales.

Le futur contrat de gestion reprendra ceci.

J'ai demandé à la SNCB de revoir les heures d'ouverture des guichets annuellement et non au coup par coup.

08.04 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Vous avez dit que des fermetures complètes n'ont pas lieu. *A contrario*, des fermetures incomplètes ont lieu.

Je note votre volonté d'une prise en compte annuelle des fermetures. Mais si on veut un travail volontariste sur les transports en commun, l'analyse doit être pluriannuelle face à un bassin de vie appelé à se re-dynamiser avec une croissance

bevolkingsgroei allicht een nieuwe impuls zal krijgen. Als men de situatie bevriest op basis van het huidige aantal gebruikers, negeert men de toekomstige aantrekkingskracht van het openbaar vervoer in een op Brussel gerichte zone waarvan de toegangswegen dichtgeslibd zijn.

Men zou daarmee rekening moeten houden, vóór men maatregelen neemt die de mensen juist weghouden van de trein!

08.05 Stéphane Crusnière (PS): Het gaat niet om een volledige, maar om een gedeeltelijke sluiting. Wellicht blijft de lokettendienst dus gedurende één of meerdere uren per dag verzekerd, maar daarover krijgen we niet meer informatie.

Er zijn twee voorwaarden: de wachtzaal moet toegankelijk blijven en de gemeentelijke autoriteiten moeten op de hoogte worden gebracht. Er heeft echter geen enkele informatievergadering plaatsgevonden.

De NBMS verleent een overheidsdienst. Elke dag kopen 400 van de 3.500 reizigers een ticket in het station Tubeke. Informatie is onontbeerlijk in het kader van de openbardienstverlening. Ik vraag dus nadrukkelijk om op die beslissing terug te komen en de loketten als vanouds open te houden.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter:** De vragen nrs. 15984 van mevrouw Heeren, 16035 van de heer Maingain, 16038 van de heer Van Hees, 16043 van de heer Gilkinet en de samengevoegde vragen nrs. 16075 van mevrouw Cassart en 16106 van de heer Van den Bergh worden omgezet in schriftelijke vragen.

09 Vraag van de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de veiligheidsregels voor fietskoeriers" (nr. 16080)

09.01 Gautier Calomne (MR): Het aantal koerierbedrijven neemt dankzij de deeleconomie hand over hand toe, met name in de horecasector.

Sommige pakjes worden door fietskoeriers geleverd, van wie de veiligheid niet altijd verzekerd is. Sommige koerierbedrijven stellen enkel een draagtas ter beschikking. Er wordt regelmatig vastgesteld dat die koeriers geen fietshelm dragen, dat ze met sterk versleten banden rondrijden en dat

démographique attendue. En figeant la situation sur la base du nombre actuel d'usagers, on néglige l'attractivité à venir des transports en commun, dans une zone tournée vers Bruxelles dont l'accès routier est embouteillé.

Avant de prendre des décisions contre-productives détournant les gens du train, il faut prendre cela en compte!

08.05 Stéphane Crusnière (PS): Ce n'est pas une fermeture complète mais partielle; l'ouverture peut donc varier d'une heure à quelques heures sans plus d'information.

La fermeture est faite sous deux conditions: la garantie d'accès à la salle d'attente et l'information du Collège. Or aucune réunion n'a été tenue avec les autorités communales.

La SNCB est un service public. Quotidiennement, 400 personnes sur 3 500 achètent un ticket à Tubize. Parmi les rôles de service public, l'information en est un nécessaire. J'insiste donc pour reconsidérer la décision et ouvrir les guichets en permanence.

L'incident est clos.

Le **président:** Les questions n^{os} 15984 de Mme Heeren, 16035 de M. Maingain, 16038 de M. Van Hees, 16043 de M. Gilkinet et les questions jointes n^{os} 16075 de Mme Cassart et 16106 de M. Van den Bergh sont transformées en questions écrites.

09 Question de M. Gautier Calomne au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les règles en matière de sécurité concernant les coursiers à vélo des sociétés de livraison" (n° 16080)

09.01 Gautier Calomne (MR): De nombreuses sociétés de livraison se développent, notamment dans la restauration, grâce à l'économie collaborative.

Certaines livraisons s'effectuent par des coursiers à vélo, dont la sécurité n'est pas toujours assurée, certaines sociétés de livraison fournissant uniquement un sac de transport. Plusieurs cas d'absence de casques et de catadioptrés, et de pneus trop usés, ont été constatés.

hun fietsen niet met reflectoren zijn uitgerust.

Door welke regelgeving wordt de veiligheid van de koeriers gewaarborgd? In hoeverre worden die regels nageleefd? Hoe staat het met de controles? Hoeveel inbreuken werden er in 2015 en 2016 vastgesteld? Zal u ter zake maatregelen nemen? Werd er contact opgenomen met de diensten van Arbeidsinspectie om voorlichtings- en sensibiliseringsprogramma's voor die bedrijven en de koeriers te op te zetten? Hoe staat het met de synergieën met de minister van Werk?

09.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): Er gaan tal van ministers over die problematiek. Het fietsverkeer wordt door het verkeersreglement geregeld. Het dragen van een helm is niet verplicht maar wordt sterk aanbevolen.

Uw voorbeeld gaat over de veiligheid van werknemers, wat onder de bevoegdheid van de heer Peeters valt. Ik kan u geen cijfers meedelen betreffende overtredingen bij leveringen per fiets.

De goedkeuring van voertuigen en hun uitrustingsstukken, verkeersveiligheidssensibilisering en -preventie vallen onder de Gewesten.

Het is een zeer complex onderwerp geworden, dat betrekking heeft op welzijn op het werk, veiligheid en goedkeuring van uitrustingsstukken.

09.03 **Gautier Calomne** (MR): Ik heb deze vraag ook gericht aan de heer Peeters voor het luik over werknemers. Eén van mijn ambtgenoten van het Waalse of Brusselse Parlement zal hier ook aandacht aan besteden.

Het is inderdaad een complexe materie maar het is belangrijk om deze mensen te beschermen.

Het incident is gesloten.

10 Samengevoegde vragen van

- de heer **Georges Gilkinet** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de overstap naar het *one man car*-systeem op de lijn Charleroi-Couvin" (nr. 16091)
- de heer **Laurent Devin** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "treinen zonder treinbegeleider" (nr. 16119)

Quel cadre normatif est-il prévu pour assurer la sécurité des coursiers? Dans quelle mesure ces règles sont-elles respectées? Qu'en est-il des contrôles effectués? Combien d'infractions ont-elles été constatées en 2015 et 2016? Comptez-vous prendre des dispositions à ce sujet? Des contacts ont-ils été noués avec les services de l'Inspection du travail pour développer des programmes d'information et de sensibilisation de ces entreprises et des coursiers? Quel est l'état des synergies avec votre collègue en charge de l'Emploi?

09.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): Les ministres concernés sont nombreux. La circulation des cyclistes est régie par le Code de la route. Le port du casque n'est pas obligatoire mais fortement recommandé.

Votre exemple concerne la sécurité des travailleurs, qui relève de la compétence de M. Peeters. Je ne puis vous fournir de chiffres relatifs à des infractions commises lors de livraisons effectuées à vélo.

L'homologation des véhicules, leur rééquipement, la sensibilisation et la prévention routière incombent aux Régions.

C'est devenu un sujet extrêmement complexe qui touche au bien-être au travail, à la sécurité et à l'homologation des équipements.

09.03 **Gautier Calomne** (MR): J'ai aussi adressé cette question à M. Peeters pour le volet "travailleurs". Un de mes homologues au Parlement wallon ou bruxellois relayera cette préoccupation.

Cette matière est effectivement complexe mais il est important de protéger ces personnes.

L'incident est clos.

10 Questions jointes de

- M. **Georges Gilkinet** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le passage à des *one man car* sur la ligne Charleroi-Couvin" (n° 16091)
- M. **Laurent Devin** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les trains sans accompagnateur" (n° 16119)

10.01 **Laurent Devin** (PS): De NMBS wil treinen zonder treinbegeleider laten rondrijden om zo 28 miljoen euro te besparen op de jaarlijkse loonmassa.

Over hoeveel treinen zou het gaan? Wat denkt u van de rol van de treinbegeleiders, die voor de veiligheid van de reizigers en de stiptheid zorgen?

10.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): Het project wordt momenteel bestudeerd. Er werd nog niet beslist op welke lijnen er proefproject zouden lopen.

Als de NMBS als historische operator de contractant voor de taken van openbare dienstverlening wil blijven, moet de maatschappij een hoog prestatieniveau en een kwaliteitsvolle dienstverlening garanderen.

De studie naar de *one man car* werd aan de representatieve organisaties van het personeel meegedeeld, die bij de uitwerking van het project betrokken zullen worden. De stoptreinen met weinig passagiers zouden het meest geschikt zijn, evenals de treinen die het voorstadsverkeer rond Brussel, Antwerpen, Gent, Luik en Charleroi verzorgen. De NMBS raamt de daling van de exploitatiekosten op ongeveer 25 miljoen euro.

Technische middelen en aangepaste procedures moeten een hoog veiligheidsniveau waarborgen.

Er moeten grondige risicoanalyses worden uitgevoerd op het stuk van stiptheid en maatschappelijke en exploitatieveiligheid. Zonder is er geen akkoord van de DVIS mogelijk.

Als het project er komt, zal het in fases worden uitgevoerd en over meerdere jaren worden gespreid.

10.03 **Laurent Devin** (PS): In Rijsel heb ik aan den lijve ondervonden wat er gebeurt als er een technisch probleem rijst in een volle GEN-trein, zonder treinbegeleider en zelfs zonder bestuurder. We hebben vijftig minuten lang in het donker op het personeel en de hulpdiensten zitten wachten.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Mijn vraag nr. 16107 en vraag nr. 16108 van mevrouw Grovonius worden omgezet in schriftelijke vragen.

10.01 **Laurent Devin** (PS): La SNCB désire faire circuler des trains sans accompagnateur pour économiser 28 millions d'euros sur la masse salariale annuelle.

Combien de trains seraient-ils concernés? Quelle est votre position par rapport au rôle des accompagnateurs, qui sécurisent les navetteurs et garantissent la ponctualité?

10.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): Le projet est en phase d'étude. Aucune ligne pilote n'a encore été choisie.

Rester le contractant historique pour les missions de service public impose à la SNCB un niveau de performance et une qualité de service élevés.

L'étude sur le *one man car* a été communiquée aux organisations représentatives du personnel, qui seront impliquées en cas d'implémentation du projet. Les trains omnibus faiblement occupés s'y prêteraient le mieux, de même que le trafic suburbain autour de Bruxelles, Anvers, Gand, Liège et Charleroi. La baisse des coûts d'exploitation est estimée par la SNCB à environ 25 millions d'euros.

Des moyens techniques et des procédures adaptées doivent garantir un niveau de sécurité élevé.

Des analyses de risques approfondies en termes de ponctualité, de sécurité sociétale et de sécurité d'exploitation doivent être réalisées. Elles constituent un préalable à tout accord du SSICF.

Si le projet parvient à son terme, son déploiement se fera par phases, sur plusieurs années.

10.03 **Laurent Devin** (PS): À Lille, j'ai personnellement fait l'expérience d'un problème technique dans un RER bondé, sans accompagnateur et même sans conducteur. Nous sommes restés cinquante minutes dans le noir, dans l'attente de l'arrivée du personnel et des secours.

L'incident est clos.

Le **président**: Ma question n° 16107 et la question n° 16108 de Mme Grovonius sont transformées en questions écrites.

11 Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de ernstige informaticaproblemen bij de spoorwegen" (nr. 16134)

11.01 Inez De Coninck (N-VA): Na de splitsing van de NMBS en Infrabel moeten beide bedrijven een zelfstandig informaticabeleid voeren. De IT-roadmap bevat alle afspraken over deze transitie, maar die verloopt allesbehalve vlot. Bij de NMBS leeft de indruk dat Infrabel haar dienstverlening verwaarloost. Hoe verloopt de transitie volgens de minister?

Daarnaast zou sommige verouderde hardware van Infrabel niet langer worden ondersteund door de leverancier. Welk risico houdt dit in voor de strategische activiteiten?

11.02 Minister François Bellot (*Nederlands*): Er werden in dit verband al belangrijke stappen gezet. Ondertussen doet de NMBS niet langer een beroep op Infrabel voor de aankoop en installatie van computers, het beheer van de gsm-toestellen en de ontwikkeling van nieuwe software.

Een dergelijke transitie moet altijd continuïteit kunnen garanderen. Het is onaanvaardbaar mochten bepaalde belangrijke IT-toepassingen van de NMBS lijden onder een overhaaste overdracht.

Voor de meer bedrijfskritische activiteiten is de IT-roadmap onrealistisch. Daarom zullen Infrabel en de NMBS tegen eind februari 2017 een nieuwe versie opstellen.

Een aantal systemen, waaronder het legatiesysteem en het mailsysteem, moeten nog worden overgedragen. Infrabel zal in nauw overleg met de NMBS nagaan hoe ze de continuïteit van haar hardware kan garanderen, in de gevallen waar er niet langer ondersteuning door de leverancier is.

11.03 Inez De Coninck (N-VA): Het is essentieel dat de continuïteit wordt gegarandeerd. Wij hebben de onvolledige splitsing altijd betreurd.

Ik stel me ook vragen bij het feit dat het mailsysteem van de NMBS nog steeds bij Infrabel zit.

Het incident is gesloten.

11 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 problèmes informatiques très graves aux chemins de fer" (n° 16134)

11.01 Inez De Coninck (N-VA): Depuis la scission entre Infrabel et la SNCB, les deux entreprises doivent mener une politique autonome en matière d'informatique. La feuille de route IT comporte tous les accords conclus en ce qui concerne cette transition, mais les choses ne se déroulent pas aussi facilement que prévu. En effet, la SNCB a l'impression qu'Infrabel néglige les services fournis. Comment la transition se déroule-t-elle, selon le ministre?

De surcroît, certaines infrastructures hardware d'Infrabel ne sont plus supportées par le fournisseur parce qu'elles sont obsolètes. Quels risques cette situation présente-t-elle pour les activités stratégiques?

11.02 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): D'importantes démarches ont déjà été entreprises à cet égard. Désormais, la SNCB ne fait plus appel à Infrabel pour l'achat et l'installation d'ordinateurs, la gestion des GSM et le développement de nouveaux logiciels.

La continuité doit toujours être garantie lors d'une telle transition. Il serait inacceptable que plusieurs applications informatiques majeures de la SNCB pâtissent d'un transfert hâtif.

En ce qui concerne les activités plus essentielles, la feuille de route ITC est irréaliste. Infrabel et la SNCB élaboreront dès lors une nouvelle version d'ici fin février 2017.

Un certain nombre de systèmes, dont le système patrimonial et la messagerie électronique, doivent encore être transférés. Infrabel déterminera, en étroite concertation avec la SNCB, comment la continuité de son hardware peut être assurée lorsque celui-ci n'est plus supporté par le fournisseur.

11.03 Inez De Coninck (N-VA): Il est impératif de garantir la continuité. Nous avons toujours déploré le caractère incomplet de la scission.

Je m'interroge également quant au fait que le système de messagerie électronique de la SNCB soit toujours hébergé chez Infrabel.

L'incident est clos.

12 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de minimale dienstverlening" (nr. 16117)
- mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het wetgevend initiatief voor de gegarandeerde dienstverlening" (nr. 16132)

12.01 **Laurent Devin** (PS): Net als mevrouw De Coninck stel ik me vragen over de minimale dienstverlening. De pers berichtte dat er na 1 januari 2017 een wetgevend initiatief zou worden genomen voor de invoering van een gegarandeerde dienstverlening in geval van staking bij de NMBS.

Kan ons meer informatie verstrekken over dat initiatief en de krachtlijnen van de voorgenomen minimale dienstverlening uiteenzetten?

12.02 **Inez De Coninck** (N-VA): Op 15 december 2016 stelde de minister spoedig een wetgevend initiatief over de gegarandeerde dienstverlening in het vooruitzicht. In de commissie werden vier scenario's aangehaald. De NMBS heeft bevestigd dat de exploitatieveiligheid gegarandeerd zou zijn. Indien niet, zou de trein niet uitrijden. Ook aan het stakingsrecht hoeft er niet getornd te worden.

Wanneer heeft de minister opdracht gegeven om het betrokken wetsontwerp te schrijven? Baseert hij zich hierbij op de besproken scenario's? Hoe moet de gegarandeerde dienstverlening er volgens de minister in de toekomst uitzien? Wanneer wordt het wetsontwerp in het Parlement ingediend?

12.03 **Minister François Bellot** (*Frans*): Elke spoorstaking is een actie van werknemers tegen andere werknemers. Dat rechtvaardigt de invoering van een gegarandeerde dienstverlening om de werknemers te beschermen en tegelijk het stakingsrecht te eerbiedigen.

Ik ben voorstander van de sociale dialoog in de bedrijven. Na twee jaar debatteren zonder dat er een oplossing uit de bus is gekomen, moet men echter zijn verantwoordelijkheid opnemen. Ik heb een belofte gedaan, zonder mijn bedoelingen te verhullen, ten aanzien van u noch van de vakbonden.

(*Nederlands*) Ik bereid nu een wetgevend initiatief voor over de gegarandeerde dienstverlening.

12 **Questions jointes de**

- M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le service minimum" (n° 16117)
- Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'initiative législative tendant à instaurer un service garanti" (n° 16132)

12.01 **Laurent Devin** (PS): Comme Mme De Coninck, je me pose des questions sur le service minimum. Selon la presse, à partir du 1^{er} janvier 2017, une initiative législative lancerait la mise en place du service garanti en cas de grève à la SNCB.

Pouvez-vous nous donner plus d'informations sur cette initiative et nous préciser les lignes directrices du service minimum envisagé?

12.02 **Inez De Coninck** (N-VA): Le 15 décembre 2016, le ministre a annoncé qu'une initiative législative tendant à instaurer un service garanti serait prise dans les plus brefs délais. En commission, quatre scénarios ont été évoqués. La SNCB a confirmé que la sécurité d'exploitation serait garantie, sans quoi le train serait immobilisé. Le droit de grève ne doit pas non plus être remis en question.

Quand le ministre a-t-il donné son feu vert pour la rédaction du projet de loi en question? À cet égard, se base-t-il sur les scénarios dont il a été discuté en commission? Comment le ministre envisage-t-il la mise en œuvre du service garanti à l'avenir? Quand le projet de loi sera-t-il déposé au Parlement?

12.03 **François Bellot**, ministre (*en français*): Chaque grève sur le rail est une action de travailleurs contre d'autres travailleurs. Cela justifie la mise en place d'un service garanti pour protéger les travailleurs en respectant le droit de grève.

Je défends le dialogue social au sein des entreprises. Mais après deux ans de débat sans solution, il faut prendre ses responsabilités. Je me suis engagé sans cacher mes intentions, ni à vous ni aux syndicats.

(*En néerlandais*) Je prépare actuellement une initiative législative sur le service garanti. L'on m'a

Eind december 2016 heeft men mij laten weten dat het sociaal overleg niet tot enig resultaat heeft geleid. Ik zal op dit vlak dan ook het regeerakkoord toepassen.

Een dergelijke dienstverlening moet worden verwezenlijkt in overeenstemming met de stakingsvrijheid waarover iedere werknemer beschikt.

(Frans) Het leidende beginsel van mijn routekaart is de verdediging van de werkwilligen.

(Nederlands) De haalbaarheid en de wenselijkheid van de hier besproken scenario's zullen in mijn onderzoek aan bod komen.

(Frans) Dit wetsontwerp zal in de loop van 2017 worden ingediend.

12.04 **Laurent Devin** (PS): Het werd vanaf 1 januari ingewacht, maar vandaag weten we niet wanneer het er zal zijn.

Ik ben benieuwd naar de inhoud en de praktische uitvoering ervan, vooral omdat we verantwoordelijk zullen zijn voor het verrichte werk.

12.05 **Inez De Coninck** (N-VA): Het wetsontwerp wordt in de loop van het jaar ingediend, maar voor ons moet er nu echt actie komen. Voor De Lijn heeft men dit via de beheersovereenkomst opgelost. Bij de bespreking van de NMBS-beheersovereenkomst zullen wij het idee van De Lijn voorstellen, zodat de reiziger niet in de kou staat op een stakingsdag. Dat is alleszins al beter dan wat er nu is.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 15894 van mevrouw Lalieux wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

13 **Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "seksueel geweld in de trein" (nr. 16111)**

13.01 **Laurent Devin** (PS): Tijdens de eerste helft van 2016 werden er 103 klachten wegens seksueel geweld in het openbaar vervoer ingediend.

Hoeveel gevallen van seksueel geweld werden er in 2016 bij de NMBS opgetekend? Welke maatregelen

informé fin décembre 2016 que la concertation sociale n'avait débouché sur aucun résultat. J'appliquerai donc les mesures prévues sur ce plan dans l'accord de gouvernement.

Ce service garanti doit être réalisé dans le respect du droit de grève dont dispose tout travailleur.

(En français) La défense de ceux qui veulent travailler guidera ma feuille de route.

(En néerlandais) La faisabilité et la pertinence des scénarios avancés ici seront évoquées dans mon étude.

(En français) Ce projet de loi arrivera en 2017.

12.04 **Laurent Devin** (PS): On l'attendait à partir du 1^{er} janvier 2017. Aujourd'hui, nous ignorons quand il arrivera.

Je suis curieux de le découvrir ainsi que sa réalisation pratique, d'autant que nous serons comptables du travail accompli.

12.05 **Inez De Coninck** (N-VA): Le projet de loi sera introduit dans le courant de l'année, mais nous considérons qu'il faut passer à l'action dès maintenant. La société De Lijn a résolu le problème par le biais du contrat de gestion. Nous mettrons cette idée sur la table lors des négociations du nouveau contrat de gestion de la SNCB, de sorte à ne pas laisser les voyageurs en rade en cas de grève. C'est en tout cas mieux que la situation actuelle.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 15894 de Mme Lalieux est transformée en question écrite.

13 **Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les violences sexuelles dans le train" (n° 16111)**

13.01 **Laurent Devin** (PS): Durant le premier semestre 2016, on a déposé 103 plaintes pour violences sexuelles dans les transports en commun.

Combien a-t-on recensé d'actes de violences sexuelles à la SNCB en 2016? Quelles sont les

werden er genomen om seksueel geweld in de treinen te bestrijden? Is het aantal gevallen van seksueel geweld in de treinen de jongste jaren of vorig jaar toegenomen?

13.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): De NMBS beschikt niet over cijfers met betrekking tot de klachten over seksueel geweld in de treinen of in de stations. Voor die gegevens verwijs ik u naar de ministers van Binnenlandse Zaken en van Justitie.

Daarentegen gingen 143 van de 81.823 oproepen die het Security Operations Center (SOC) in 2016 ontvangen heeft over zedenfeiten die in treinen en in stations gepleegd werden.

De maatregelen die door de Corporate security services van de NMBS genomen werden zijn dezelfde als de maatregelen die in verband met geweld in het algemeen genomen werden. Het Masterplan antiagressie van de NMBS bevat een vijftigtal maatregelen om geweld te beperken.

Securail versterkt zijn aanwezigheid in de eerste en laatste treinen en in de risicotreinen.

Het noodnummer 0800 staat op affiches in de stations vermeld.

De nieuwe treinen zijn uitgerust met camera's om agressors af te schrikken en de repressie te vergemakkelijken. Repressie blijft echter een bevoegdheid van de politie, waarmee de NMBS hoopt in 2017 meer te kunnen samenwerken.

Op grond van het aantal oproepen dat het SOC ontvangen heeft kan ik u de volgende cijfers voor zedenfeiten meedelen: 131 in 2013, 125 in 2014, 101 in 2015 en 143 in 2016.

Het incident is gesloten.

14 Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de verlaging van de rating van de NMBS door kredietbeoordelaar Standard & Poor's" (nr. 16112)

14.01 Laurent Devin (PS): Standard & Poor's heeft de langetermijnkredietbeoordeling van de NMBS naar beneden bijgesteld, van A+ naar A, wegens 3 miljard euro aan schuld en de negatieve cashflow van de maatschappij.

Hoe wilt u het vertrouwen in de NMBS herstellen?

mesures en place pour lutter contre celles-ci? Les violences de ce type dans les trains ont-elles augmenté ces dernières années ou au cours de l'année passée?

13.02 François Bellot, ministre (*en français*): La SNCB n'a pas de chiffres des plaintes pour agressions sexuelles dans ses infrastructures. Je vous renvoie à mes collègues de l'Intérieur et de la Justice pour ces données.

Par contre, 143 appels sur 81 823 sont parvenus au Security Operations Center (SOC) en 2016 pour des faits de mœurs dans les trains et les gares.

Les mesures prises par le Corporate security services de la SNCB sont les mêmes que celles liées à la violence en général. Le Masterplan anti-agression de la SNCB contient une cinquantaine de mesures pour limiter les agressions.

Securail renforce sa présence dans les premiers et derniers trains et dans les trains à risques.

Le numéro d'urgence 0800 est affiché dans les gares.

Les nouveaux trains sont équipés de caméras pour dissuader les agresseurs et faciliter la répression. Cependant la répression demeure du ressort de la police avec laquelle la SNCB espère accroître en 2017 sa collaboration.

Sur la base des appels au SOC, voici les chiffres pour faits de mœurs: 131 en 2013; 125 en 2014; 101 en 2015 et 143 en 2016.

L'incident est clos.

14 Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la dégradation de la note de la SNCB par l'agence de notation Standard & Poor's" (n° 16112)

14.01 Laurent Devin (PS): Standard & Poor's a dégradé la note financière à long terme de la SNCB, la faisant passer de A+ à A, en raison de sa dette de 3 milliards d'euros et d'un cash flow négatif.

Comment comptez-vous redonner confiance en la SNCB?

14.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): Tijdens de bankencrisis werden er vraagtekens geplaatst bij de kredietbeoordelingsmechanismen. In dit geval heeft maar een van de twee kredietbeoordelaars een van de twee ratings verlaagd. Moody's heeft de lange- en kortetermijnrating van de NBMS bevestigd en Standard & Poor's handhaaft de kortetermijnkredietbeoordeling.

De investeerders hebben nog steeds vertrouwen in de NMBS, aangezien de thesauriebewijzen van de NBMS aan negatieve rentevoeten worden uitgegeven.

Standard & Poor's zou naar eigen zeggen de rating verlagen in het geval van wijzigingen in het wetgevend kader of de staatssteun, maar acht het weinig waarschijnlijk dat dit zou gebeuren. Ik bevestig dat de Staat niet van plan is dergelijke wijzigingen door te voeren. Het beheerscontract is nog niet ondertekend, maar de dotaties voor 2016-2020 werden al op 6 januari 2017 bekendgemaakt.

We verwachten dat, dankzij de maatregelen die we hebben genomen om de resultaten van de besparingen te verbeteren, de EBITDA zich positief zal ontwikkelen en de schuld zich in 2018 zal stabiliseren, wat kan zorgen voor een groter vertrouwen bij de investeerders.

14.03 **Laurent Devin** (PS): Ik neem nota van de verwachtingen van de minister.

Het incident is gesloten.

15 **Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de uitbreiding van het NMBS-aanbod" (nr. 16113)**

15.01 **Laurent Devin** (PS): Eind december vernamen we dat de raad van bestuur van de NMBS groen licht had gegeven voor een nieuw vervoersplan, dat vanaf december 2017 moet leiden tot een verhoging van het aanbod met 3,9 miljoen treinkilometers.

Kunt u die verhoging nader toelichten? Welke investeringen zullen er gedaan worden? Zal de frequentie op de lijnen Brussel-Bergen en Binche-Turnhout gewijzigd worden?

15.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): In het kader van haar vervoersplan 2017 streeft de NMBS naar een verhoging van het vervoersaanbod met 5% in treinkilometers, de kwalitatieve verbetering van de commerciële snelheid met

14.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): Lors de la crise bancaire, on s'est interrogé sur les mécanismes de notation. Dans ce cas, la dégradation ne porte que sur l'une des deux notes financières de l'une des deux agences de notation. Moody's a confirmé pour sa part le *rating* à long terme et à court terme de la SNCB alors que Standard & Poor's a confirmé la note à court terme.

Les investisseurs ont toujours confiance en la SNCB, les émissions de billets de trésorerie de la SNCB se faisant à des taux négatifs.

Standard & Poor's mentionne que la note pourrait être dégradée si le cadre législatif ou le soutien de l'État devait changer mais juge cette éventualité improbable. Je confirme que l'État n'a pas l'intention d'aller dans ce sens. En attendant la signature du contrat de gestion, les dotations pour 2016-2020 ont été publiées le 6 janvier 2017.

Les mesures prises pour améliorer la productivité des économies permettent de prévoir l'évolution positive de l'EBITDA et la stabilisation de la dette en 2018, ce qui peut renforcer la confiance des investisseurs.

14.03 **Laurent Devin** (PS): Je prends acte des prévisions du ministre.

L'incident est clos.

15 **Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'augmentation de l'offre de la SNCB" (n° 16113)**

15.01 **Laurent Devin** (PS): Fin décembre, nous apprenions que le conseil d'administration de la SNCB avait approuvé un nouveau plan de transport qui accroîtra, à partir de décembre 2017, l'offre de 3,9 millions train-kilomètre.

Pouvez-vous préciser cette augmentation? Quels seront les investissements? La fréquence des lignes reliant Bruxelles à Mons et Binche à Turnhout sera-t-elle modifiée?

15.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): Pour son plan de transport 2017, la SNCB vise une augmentation de 5 % en train-kilomètre de l'offre de transport, l'amélioration qualitative de la vitesse commerciale avec une diminution de 3 % des

reistijdverlagingen van 3%, en meer trein- en busaansluitingen.

Op 23 december 2016 heeft de raad van bestuur van de NMBS dat plan goedgekeurd, dat in overleg met de gewestelijke vervoersmaatschappijen en het Raadgevend Comité van de treinreizigers werd opgesteld. De dienstregeling wordt momenteel geanalyseerd. De NMBS zal in de lente van 2017 roadshows organiseren om de wijzigingen van het treinaanbod aan te kondigen.

U bent er als parlements lid en burgemeester hartelijk welkom.

15.03 **Laurent Devin** (PS): Ik dacht dat u de beslissing van de raad van bestuur zou kunnen verduidelijken. Ik wist niet dat het een staatsgeheim was.

15.04 Minister **François Bellot** (*Frans*): Dat is het ook niet. U zult de details van het aanbod zien.

15.05 **Laurent Devin** (PS): Ik wilde weten hoe het aanbod op deze twee lijnen eruit ziet. Ik ben teleurgesteld!

Het incident is gesloten.

16 **Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de Benelux-spoorverbinding" (nr. 16114)**

16.01 **Laurent Devin** (PS): Enkele maanden geleden kondigde u aan dat er spoorverbindingen in de maak waren tussen Brussel, Luxemburg, Straatsburg en Zürich.

Kunt u daar meer informatie over geven? Hoever zijn de besprekingen met de spoorwegbedrijven in de naburige landen gevorderd? Welke begrotingsmiddelen worden er voor de aanleg van die internationale spoorlijnen uitgetrokken?

16.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): Sinds 1987 verzorgden twee treinen (Vauban en Iris) een dagelijkse verbinding tussen Brussel en Bazel, via onder meer Luxemburg en Straatsburg. Die samenwerking tussen de Belgische, Franse en Zwitserse spoorwegen werd op 3 april 2016 beëindigd, hoewel de NMBS en de SBB een rechtstreekse treinverbinding tussen België en Zwitserland wilden behouden.

Op 24 november 2016 heb ik mijn Zwitserse ambtgenoot ontmoet en in de marge van de

temps de parcours et le développement des correspondances train ou bus.

Le 23 décembre 2016, le conseil d'administration de la SNCB a validé ce plan, conçu en concertation avec les sociétés régionales et le Comité consultatif des usagers. Les horaires sont en cours d'analyse. La SNCB prévoit des *roadshows* au printemps 2017 pour communiquer les modifications de son offre.

En qualité de député et de bourgmestre, vous y serez cordialement invité.

15.03 **Laurent Devin** (PS): Je pensais que vous pourriez préciser la décision du conseil d'administration. Je ne pensais pas que c'était un secret d'État.

15.04 **François Bellot**, ministre (*en français*): Cela n'en est pas un. Vous verrez les détails de l'offre.

15.05 **Laurent Devin** (PS): Je voulais connaître l'offre de ces deux lignes. Je suis déçu!

L'incident est clos.

16 **Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la ligne Benelux" (n° 16114)**

16.01 **Laurent Devin** (PS): Il y a quelques mois, vous aviez annoncé la création de liaisons ferroviaires entre Bruxelles, Luxembourg, Strasbourg et Zurich.

Pouvez-vous donner plus d'informations? Où en sont les discussions avec les chemins de fer des pays voisins? Quels moyens budgétaires sont-ils mobilisés pour la mise en place de ces lignes internationales?

16.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): Depuis 1987, deux trains (Vauban et Iris) reliaient chaque jour Bruxelles et Bâle, via notamment Luxembourg et Strasbourg. Cette collaboration entre les chemins de fer belges, français et suisse a pris fin le 3 avril 2016, malgré la volonté de la SNCB et des CFF de maintenir une offre de train directe entre Belgique et Suisse.

J'ai rencontré mon homologue suisse le 24 novembre 2016 et ai eu un échange de vues

Europese Raad Vervoer van 1 december 2016 heb ik een grondige gedachtewisseling gehad met de Franse staatssecretaris voor verkeer Alain Vidalies. Op basis daarvan zal ik vragen dat een werkgroep van operatoren het dossier betreffende de economische analyse van die geplande verbinding Brussel-Zürich opnieuw onder de loep zou nemen.

Momenteel moet een Belgische reiziger die naar Zwitserland wil in Parijs, Keulen of Luxemburg overstappen. Los van het economische aspect zal de terugkeer van een internationale verbinding naar Luxemburg en Zwitserland pas denkbaar zijn na afloop van de moderniseringswerken op as 3, die tegen 2022 rond moeten zijn.

Ik kan u verzekeren dat ik dat betreurt!

Het incident is gesloten.

17 Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de Waalse Thalys" (nr. 16118)

17.01 Laurent Devin (PS): De federale regering en de NMBS hebben omwille van werkzaamheden twee Thalyslijnen in België opgeschort, waaronder de lijn Luik-Parijs langs de Waalse as.

Zal deze lijn na de werken weer in gebruik genomen worden? Welke dienstregeling en frequentie zal deze lijn hebben?

17.02 Minister François Bellot (Frans): Thalys International is een autonome spoorwegoperator die over zijn aanbod beslist in functie van de financiële resultaten en van de contractuele verbintenissen. De Franse treinstellen kunnen niet ingezet worden omdat ze niet uitgerust zijn met een versie van het ETCS-systeem die compatibel is met de ETCS-versie op het baanvak Namen-Auvelais.

Als alternatief stelt de NMBS voor om via Brussel te reizen. De NMBS en de SNCF zullen nagaan wat de relevantie is van bepaalde verbindingen tussen Frankrijk en België, met name van de lijn Charleroi-Bergen-Valenciennes-Maubeuges.

17.03 Laurent Devin (PS): Is er een tijdpad?

17.04 Minister François Bellot (Frans): De vrager betaalt de rijpaden, en er is dan ook sprake van een machtsverhouding in de onderhandelingen. De SNCF probeert de Franse belangen veilig te stellen.

Het incident is gesloten.

approfondi avec le secrétaire d'État français aux Transports, M. Alain Vidalies, en marge du Conseil européen des transports le 1^{er} décembre 2016. Sur cette base, je demanderai qu'un groupe de travail entre opérateurs réactualise le dossier d'analyse économique de ce projet de liaison Bruxelles-Zurich.

Actuellement, le voyageur belge qui se rend en Suisse doit prendre une correspondance à Paris, Cologne ou Luxembourg. Indépendamment du volet économique, le retour d'une liaison internationale vers Luxembourg et la Suisse ne sera envisageable qu'à l'issue des travaux de modernisation de l'axe 3, qui doivent être finis en 2022.

Croyez bien que je le regrette!

L'incident est clos.

17 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 Thalys wallon" (n° 16118)

17.01 Laurent Devin (PS): Le gouvernement fédéral et la SNCB ont suspendu deux lignes Thalys en Belgique dont Liège-Paris le long de la dorsale wallonne, en raison de travaux.

Cette ligne sera-t-elle rétablie à la fin des travaux? Quels seront ses horaires et ses fréquences?

17.02 François Bellot, ministre (en français): Thalys International étant un opérateur ferroviaire autonome, il décide de son offre en fonction des résultats financiers et des engagements contractuels convenus. En outre, les rames françaises ne peuvent rouler faute d'une version d'ETCS compatible avec celle installée sur le tronçon Namur-Auvelais.

L'alternative proposée par la SNCB est de passer par Bruxelles. La SNCB et la SNCF analyseront la pertinence de liaisons entre la France et la Belgique, notamment de la ligne Charleroi-Mons-Valenciennes-Maubeuge.

17.03 Laurent Devin (PS): Y a-t-il un échéancier?

17.04 François Bellot, ministre (en français): C'est le demandeur qui paie les sillons, et il y a donc un rapport de forces dans la négociation. La SNCF essaie de préserver les intérêts français.

L'incident est clos.

18 Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het inleggen van bijkomende treinen tijdens het carnaval van Binche 2017 op de avond van mardi gras" (nr. 16120)

18.01 Laurent Devin (PS): In 2016 heeft de NMBS op de avond van mardi gras twee extra treinen vanuit Binche ingelegd. Mevrouw Galant heeft een belangrijke rol gespeeld in het inwilligen van ons verzoek.

Welke maatregelen zult u dit jaar nemen voor mardi gras? Er wordt een extra trein ingelegd om 19.04 uur. We hebben er nog één gevraagd om 22.00 uur, na het vuurwerk.

18.02 Minister François Bellot (*Frans*): De extra trein die in 2016 na de carnavalsstoet 's namiddags en na het vuurwerk werd ingelegd, was geen overtuigend succes. Er zijn maar 52 reizigers opgestapt in de laatste trein vanuit Binche. De NMBS heeft alle kosten van de extra treinen alleen gedragen.

Het gebruik van het openbaar vervoer verkleint het risico op ongevallen en verkeersproblemen bij grote evenementen. De NMBS biedt elk jaar in de vorm van een biljet 'Carnaval van Binche' een korting van 50% op een heen-en-terugreis aan. De capaciteit van bepaalde treinen zal worden verhoogd en een extra trein zal rond 19 uur vanuit Binche vertrekken.

Er kan een tweede extra trein worden ingelegd na het vuurwerk en na de gewone dienstregeling, maar dan in samenwerking met, en met de financiële bijdrage van, de andere organisatoren. Er zou in dat geval een specifiek biljet worden uitgebracht. Vorig jaar heeft de NMBS de herhaling van dat experiment aan een aantal voorwaarden onderworpen, namelijk het succes van die extra treinen en een goede communicatiecampagne.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.14 uur.

18 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 mise en place de trains supplémentaires le soir du mardi gras du carnaval de Binche 2017" (n° 16120)

18.01 Laurent Devin (PS): En 2016, la SNCB avait prévu deux trains supplémentaires partant de Binche le soir du carnaval. Mme Galant avait joué un rôle important dans le bon suivi apporté à cette demande de notre part.

Que comptez-vous mettre en place pour le mardi gras 2017? Un train supplémentaire est prévu à 19 h 04. Nous en avons demandé un autre vers 22 h, après le feu d'artifice.

18.02 François Bellot, ministre (*en français*): En 2016, la décision de mettre en place un train supplémentaire au terme du cortège de l'après-midi et du feu d'artifice n'avait pas été concluante. Seuls 52 voyageurs avaient pris place dans le dernier train au départ de Binche. La SNCB avait supporté, seule, la charge financière des trains.

L'usage des transports en commun réduit le risque d'accidents et les problèmes de mobilité liés aux grandes manifestations. La SNCB propose chaque année un billet "Carnaval de Binche" octroyant une réduction de 50 % sur le trajet aller-retour. La capacité de certains trains sera augmentée et un train supplémentaire partira de Binche vers 19 h.

Un deuxième train supplémentaire pourrait être mis en place après le feu d'artifice et la fin du service régulier, mais alors sur base d'un partenariat avec les autres organisateurs, qui interviendraient dans le financement de ce train. Un billet spécifique serait créé. L'an dernier, la SNCB avait conditionné la reconduction de cette expérience au succès rencontré par les trains supplémentaires et à une bonne campagne de communication.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 16 h 14.