



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

08-02-2017

Namiddag

Mercredi

08-02-2017

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

INHOUD

Samengevoegde vragen van	1
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het aantal seinvoorbijrijdingen in 2016" (nr. 16140)	1
- de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toename van het aantal seinvoorbijrijdingen" (nr. 16148)	1
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de seinvoorbijrijdingen" (nr. 16501) <i>Sprekers: David Geerts, Wouter Raskin, Jef Van den Bergh, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	1
Vraag van mevrouw Daphné Dumery aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het dragen van persoonlijke LED-verlichting in het verkeer" (nr. 16170) <i>Sprekers: Daphné Dumery, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	4
Vraag van mevrouw Daphné Dumery aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de variabele snelheden op onze snelwegen" (nr. 16172) <i>Sprekers: Daphné Dumery, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	5
Samengevoegde vragen van	5
- de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het proefproject met flitscamera's aan overwegen" (nr. 16143)	5
- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "flitspalen aan spoorwegovergangen" (nr. 16491) <i>Sprekers: Wouter Raskin, Sabien Lahaye-</i>	5

SOMMAIRE

Questions jointes de	1
- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le nombre de franchissements de signaux en 2016" (n° 16140)	1
- M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'augmentation du nombre de franchissements de signaux" (n° 16148)	1
- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les franchissements de signaux" (n° 16501) <i>Orateurs: David Geerts, Wouter Raskin, Jef Van den Bergh, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	1
Question de Mme Daphné Dumery au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le port d'éclairage LED personnel dans la circulation" (n° 16170) <i>Orateurs: Daphné Dumery, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	4
Question de Mme Daphné Dumery au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les vitesses variables sur nos autoroutes" (n° 16172) <i>Orateurs: Daphné Dumery, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	5
Questions jointes de	5
- M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le projet pilote relatif aux radars à hauteur des passages à niveau" (n° 16143)	5
- Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "des radars aux passages à niveau" (n° 16491) <i>Orateurs: Wouter Raskin, Sabien Lahaye-</i>	5

Battheu, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Battheu, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Vraag van de heer Tim Vandenput aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de parking aan het station Groenendaal op lijn 161" (nr. 16162)	7	Question de M. Tim Vandenput au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le parking de la gare de Groenendael sur la ligne 161" (n° 16162)	7
<i>Sprekers: Tim Vandenput, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: Tim Vandenput, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Samengevoegde vragen van	8	Questions jointes de	8
- de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stiptheid van de treinen bij de NMBS" (nr. 16388)	8	- M. Jean-Jacques Flahaux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la ponctualité des trains à la SNCB" (n° 16388)	8
- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stiptheidscijfers" (nr. 16413)	8	- Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les statistiques de ponctualité" (n° 16413)	8
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stiptheid van de treinen in 2016" (nr. 16484)	8	- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la ponctualité des trains en 2016" (n° 16484)	8
<i>Sprekers: Sabien Lahaye-Battheu, Jef Van den Bergh, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: Sabien Lahaye-Battheu, Jef Van den Bergh, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de integratie van TUC RAIL en Eurostation" (nr. 16213)	10	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 "l'intégration de TUC RAIL et Eurostation" (n° 16213)	10
<i>Sprekers: Inez De Coninck, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: Inez De Coninck, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de samenwerking tussen Eurostation en de nv Hasselt Stationsomgeving" (nr. 16216)	10	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 collaboration entre Eurostation et la SA Hasselt Stationsomgeving" (n° 16216)	10
<i>Sprekers: Wouter Raskin, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: Wouter Raskin, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van mevrouw Els Van Hoof aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische	11	Question de Mme Els Van Hoof au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le	11

Spoorwegen, over "de Parkwegbrug te Heverlee" (nr. 16252)		Parkwegbrug à Heverlee" (n° 16252)	
<i>Sprekers:</i> Els Van Hoof, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> Els Van Hoof, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van mevrouw Els Van Hoof aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de netheid van het Leuvense station" (nr. 16407)	12	Question de Mme Els Van Hoof au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la propreté de la gare de Louvain" (n° 16407)	12
<i>Sprekers:</i> Els Van Hoof, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> Els Van Hoof, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "doelgerichte acties voor voertuigen van meer dan 3,5 ton" (nr. 16341)	13	Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les actions ciblées pour les véhicules de plus de 3,5 tonnes" (n° 16341)	13
<i>Sprekers:</i> David Geerts, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> David Geerts, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het meerjareninvesteringsplan en de grote stations" (nr. 16357)	15	Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le plan pluriannuel d'investissement et les grandes gares" (n° 16357)	15
<i>Sprekers:</i> David Geerts, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> David Geerts, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Samengevoegde vragen van	15	Questions jointes de	15
- mevrouw Daphné Dumery aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de problematische registratie van elektrische fietsen" (nr. 16361)	15	- Mme Daphné Dumery au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'enregistrement problématique des vélos électriques" (n° 16361)	15
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de inschrijving van speedpedelecs gekocht vóór maart 2014" (nr. 16463)	15	- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'enregistrement des <i>speed pedelecs</i> achetés avant mars 2014" (n° 16463)	15
<i>Sprekers:</i> Daphné Dumery, Jef Van den Bergh, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> Daphné Dumery, Jef Van den Bergh, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het aantal nieuwe aanwervingen door de NMBS in december 2016" (nr. 16362)	17	Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le nombre de nouveaux engagements à la SNCB en décembre 2016" (n° 16362)	17

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

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

- | | | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| <p>Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de sluiting van de loketten in het station Tubeke" (nr. 16175)</p> <p><i>Sprekers:</i> Jean-Jacques Flahaux, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p> | 18 | <p>Question de M. Jean-Jacques Flahaux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la fermeture des guichets en gare de Tubize" (n° 16175)</p> <p><i>Orateurs:</i> Jean-Jacques Flahaux, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p> | 18 |
| <p>Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toegankelijkheid van de perrons in het station Tubeke" (nr. 16389)</p> <p><i>Sprekers:</i> Jean-Jacques Flahaux, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p> | 19 | <p>Question de M. Jean-Jacques Flahaux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les quais de la gare de Tubize et leur accessibilité" (n° 16389)</p> <p><i>Orateurs:</i> Jean-Jacques Flahaux, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p> | 19 |
| <p>Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de lijnmanagers voor lijn 96" (nr. 16390)</p> <p><i>Sprekers:</i> Jean-Jacques Flahaux, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p> | 20 | <p>Question de M. Jean-Jacques Flahaux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les managers de ligne sur la ligne 96" (n° 16390)</p> <p><i>Orateurs:</i> Jean-Jacques Flahaux, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p> | 20 |
| <p>Vraag van mevrouw Véronique Caprasse aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het opbreken door Infrabel van de sporen op de site van Saint-Gobain" (nr. 16442)</p> <p><i>Sprekers:</i> Véronique Caprasse, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p> | 21 | <p>Question de Mme Véronique Caprasse au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le démontage par Infrabel de l'accès ferroviaire au site de Saint-Gobain" (n° 16442)</p> <p><i>Orateurs:</i> Véronique Caprasse, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p> | 21 |
| <p>Vraag van de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de ontoegankelijkheid van de openbare toiletten in het station Doornik" (nr. 16481)</p> <p><i>Sprekers:</i> Paul-Olivier Delannois, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p> | 22 | <p>Question de M. Paul-Olivier Delannois au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'inaccessibilité des toilettes publiques en gare de Tournai" (n° 16481)</p> <p><i>Orateurs:</i> Paul-Olivier Delannois, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p> | 22 |
| <p>Vraag van de heer Veli Yüksel aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het aantal treinbegeleiders per trein" (nr. 16443)</p> <p><i>Sprekers:</i> Veli Yüksel, François Bellot,</p> | 23 | <p>Question de M. Veli Yüksel au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le nombre d'accompagnateurs par train" (n° 16443)</p> <p><i>Orateurs:</i> Veli Yüksel, François Bellot,</p> | 23 |

<p>minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>		<p>ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	
Samengevoegde vragen van	24	Questions jointes de	24
- de heer Servais Verherstraeten aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de elektrificatie van de lijn Mol-Hamont-Weert" (nr. 16462)	24	- M. Servais Verherstraeten au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'électrification de la ligne Mol-Hamont-Weert" (n° 16462)	24
- de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de elektrificatie van de spoorlijn Mol-Hamont-Weert" (nr. 16465)	24	- M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'électrification de la ligne ferroviaire Mol-Hamont-Weert" (n° 16465)	24
- de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de subsidieaanvragen bij Connecting Europe Facility" (nr. 16497)	24	- M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les demandes de subvention auprès de Connecting Europe Facility" (n° 16497)	24
<i>Sprekers:</i> Servais Verherstraeten , voorzitter van de CD&V-fractie, Wouter Raskin , François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> Servais Verherstraeten , président du groupe CD&V, Wouter Raskin , François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de ticketautomaten" (nr. 16412)	26	Question de Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les distributeurs de tickets" (n° 16412)	26
<i>Sprekers:</i> Sabien Lahaye-Battheu , François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> Sabien Lahaye-Battheu , François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het gebruik van de nieuwe technologieën door Infrabel" (nr. 16492)	27	Question de M. Gautier Calomne au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'usage des nouvelles technologies par Infrabel" (n° 16492)	27
<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	
Vraag van de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het protest tegen het doorvoeren van de <i>one man car</i> op lijn 132" (nr. 16494)	28	Question de M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la protestation contre la mise en œuvre du système <i>one man car</i> sur la ligne 132" (n° 16494)	28
<i>Sprekers:</i> Marco Van Hees , François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> Marco Van Hees , François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en	29	Question de M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société	29

de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de prijsstijgingen bij de NMBS" (nr. 16495)

Sprekers: **Marco Van Hees, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'augmentation des tarifs à la SNCB" (n° 16495)

Orateurs: **Marco Van Hees, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Vraag van de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de recente incidenten aan spooroverwegen" (nr. 16496)

Sprekers: **Marco Van Hees, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

30 Question de M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les incidents récents survenus aux passages à niveau" (n° 16496) 30

Orateurs: **Marco Van Hees, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het gebruik van drones bij de afhandeling van ongevallen" (nr. 16511)

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

32 Question de M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'utilisation des drones pour constater les accidents" (n° 16511) 32

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

Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het nationale onderzoek inzake mobiliteit en verkeersveiligheid" (nr. 16512)

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

33 Question de M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'enquête nationale sur la mobilité et la sécurité routière" (n° 16512) 33

Orateurs: **Emir Kir, 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 08 februari 2017

Namiddag

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

du

MERCREDI 08 février 2017

Après-midi

De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.24 uur en voorgezeten door de heer Jef Van den Bergh.

La réunion publique de commission est ouverte à 14 h 24 sous la présidence de M. Jef Van den Bergh.

01 **Samengevoegde vragen van**

- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het aantal seinvoorbijrijdingen in 2016" (nr. 16140)
- de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toename van het aantal seinvoorbijrijdingen" (nr. 16148)
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de seinvoorbijrijdingen" (nr. 16501)

01 **Questions jointes de**

- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le nombre de franchissements de signaux en 2016" (n° 16140)
- M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'augmentation du nombre de franchissements de signaux" (n° 16148)
- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les franchissements de signaux" (n° 16501)

01.01 **David Geerts** (sp.a): In 2016 zijn 91 reizigers-, goederen- en werktreinen op de hoofdsporen voorbij een rood sein gereden, hetzij 1 minder dan in 2015. Daaronder waren in 2016 50 reizigerstreinen, tegenover 47 in 2015. In 2016 kwamen ook 42 treinen tot stilstand op een gevaarlijk punt, tegenover 40 in 2015.

01.01 **David Geerts** (sp.a): En 2016, 91 trains de voyageurs, de marchandises et de travaux ont franchi un signal d'arrêt rouge sur les lignes principales, soit 1 de moins qu'en 2015. Parmi ceux-ci figuraient en 2016 50 trains de voyageurs, contre 47 en 2015. En 2016, 42 trains se sont également arrêtés à un point dangereux, contre 40 en 2015.

Kan de minister deze cijfers toelichten? Was er overall TBL1+ op de lijnen waar treinen tot stilstand kwamen op een gevaarlijk punt? Hoe zit het met de uitrol van het ETCS-systeem? Hoe staat het met de controle op het gebruik van een gsm? Kan het formulier dat bij onregelmatigheden moet worden ingevuld, niet worden vereenvoudigd?

Le ministre peut-il commenter ces chiffres? Le système TBL1+ était-il installé sur toutes les lignes où les trains se sont arrêtés à un point dangereux? Quand est-il du déploiement du système ETCS? Qu'en est-il du contrôle de l'utilisation d'un GSM? Le formulaire à remplir en cas d'irrégularités ne peut-il être simplifié?

01.02 Wouter Raskin (N-VA): Er waren inderdaad meer incidenten met reizigerstreinen dan in 2015, terwijl de cijfers voor de goederentreinen iets gunstiger waren. Toch is er een verslechtering sedert de daling in 2013, ook wat betreft het aantal treinen dat tot stilstand komt op risicovolle plaatsen.

Waarom doen de goederentreinen het zoveel beter dan de reizigerstreinen? Zal daarmee rekening worden gehouden in eventuele sensibiliseringscampagnes? Welke bijkomende maatregelen plant Infrabel om dit constant zeer hoge aantal incidenten te reduceren? Bij hoeveel seinvoorbijrijdingen moest een veiligheidssysteem ingrijpen? In hoeveel gevallen was er TBL1+ of ETCS operationeel?

01.03 Jef Van den Bergh (CD&V): In een reactie wees Infrabel erop dat menselijke fouten als vermoeidheid en verstrooidheid bij de treinbestuurder de belangrijkste oorzaken zijn van dergelijke seinvoorbijrijdingen. Kan de minister meer kwijt over het geautomatiseerde contactstelsel via gsm-R tussen treinbestuurders en het seinhuispersoneel, dat nog dit jaar in werking zou treden?

Hoe staat het met het actieplan Seinvoorbijrijdingen voor de periode 2016-2020? Is daarvoor al een zogenaamde kritische prestatie-indicator (KPI) uitgewerkt? Bij hoeveel incidenten was welk veiligheidssysteem precies aanwezig? Werkten die ook naar behoren? Hoe wordt de problematiek van verstrooidheid bestreden?

Vermoeidheid kan te wijten zijn aan zware en onregelmatige werkplanningen voor de treinbestuurders. Worden zij daarin begeleid en streeft men daarbij ook naar meer regelmaat? Hoe staat het met de geplande uitrol van het ECTS bij de NMBS en Infrabel? Kan de minister het geautomatiseerde systeem via gsm-R voor een betere communicatie toelichten? Is dat netwerk overal in ons land voldoende krachtig om er extra systemen op te laten draaien?

01.04 Minister François Bellot (Frans): In 2016 reden 91 van de 1.300.000 treinen voorbij een rood sein, dat is één minder dan in 2015. Die status quo

01.02 Wouter Raskin (N-VA): En effet, davantage d'incidents impliquant des trains de voyageurs ont été enregistrés par rapport à 2015. Les chiffres relatifs aux trains de marchandises étaient, quant à eux, plus favorables. Depuis la diminution enregistrée en 2013, la situation s'est toutefois détériorée, également en ce qui concerne le nombre de trains qui se sont arrêtés dans des zones à risque.

Pourquoi les trains de marchandises respectent-ils plus les signaux que les trains de voyageurs? Cette donnée sera-t-elle prise en considération dans d'éventuelles campagnes de sensibilisation? Quelles sont les mesures additionnelles prévues par Infrabel en vue de réduire ce nombre d'incidents toujours extrêmement élevé? À combien de reprises un système de sécurité a-t-il dû être activé à la suite d'un franchissement de signal? Dans combien d'incidents le TBL1+ ou l'ETCS a-t-il été déclenché?

01.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Dans un communiqué, Infrabel souligne que les franchissements de signaux sont principalement la conséquence d'erreurs humaines telles que la fatigue et l'inattention des conducteurs de train. Le ministre peut-il nous en dire plus sur le système de contact automatique via le GSM-R entre le conducteur de train et le personnel de la cabine de signalisation qui devrait être mis en service cette année?

Quel est l'état d'avancement du plan d'action franchissements des signaux pour la période 2016-2020? Un indicateur de performance (KPI) a-t-il déjà été défini? Lors de combien d'incidents la présence de systèmes de sécurité a-t-elle été établie et quel était le type de ceux-ci? Ont-ils également fonctionné correctement? Que fait-on pour lutter contre le problème de l'inattention des conducteurs de train?

La fatigue peut être due à des plannings lourds et irréguliers. Les conducteurs de trains bénéficient-ils d'un encadrement à cet effet et cherche-t-on à mettre en place une plus grande régularité dans leur planning? Où en est le déploiement prévu du système ECTS à la SNCB et chez Infrabel? Le ministre peut-il expliquer le fonctionnement du système automatisé via GSM-R, qui doit améliorer les communications? Ce réseau est-il suffisamment puissant dans l'ensemble du pays pour pouvoir supporter des systèmes supplémentaires?

01.04 François Bellot, ministre (en français): En 2016, Sur 1 300 000 trains, 91 ont dépassé un signal rouge, un de moins qu'en 2015. Cette

moet een aanmoediging zijn voor de implementatie van het European Train Control System (ETCS) en voor het nemen van bijkomende maatregelen om de problematiek van de voorbijgereden seinen te beperken.

In 2016 hebben 42 treinen het eerste potentieel gevaarlijke punt bereikt en 23 daarvan waren uitgerust met het systeem TBL1+ dat de snelheid vermindert van treinen die een rood sein voorbij rijden of die een gesloten sein naderen met een snelheid van meer dan 40 km/u. In 36 gevallen reden de treinen voorbij het sein nadat TBL1+ in werking getreden was. ETCS garandeert het hoogste veiligheidsniveau van het treinverkeer, 24% van de hoofdsporen en 31 % van het tractiemateriaal is uitgerust met dit systeem. In 2013 zal het systeem overal geïnstalleerd zijn.

De problematiek van de voorbijgereden seinen is vooral te wijten aan menselijke fouten.

Het aantal seinvoorbijrijdingen is significant gedaald voor de goederentreinen, maar is gestegen voor de reizigers- en de werktreinen.

(Nederlands) Een groot deel van de seinvoorbijrijdingen in 2016 werd veroorzaakt door ander personeel dan de bestuurders, zoals technici en rangeerpersoneel. Bovendien was Vorst goed voor 13% van de seinvoorbijrijdingen, dit door de nieuwe exploitatiewijze op de sites daar.

(Frans) Volgens Infrabel is de daling van het aantal seinvoorbijrijdingen bij goederentreinen niet uitsluitend te danken aan de sensibiliseringscampagne. Informatiedagen en simulatieoefeningen dragen ook bij tot een verhoging van de veiligheid. In 2017 zal men op dezelfde manier blijven sensibiliseren.

Ik zal u bijlage 1 van het actieplan ter voorkoming van seinvoorbijrijdingen van de NMBS bezorgen, waarin de belangrijkste maatregelen staan.

(Nederlands) De actieplannen worden op regelmatige basis bijgestuurd op grond van de aard van de seinvoorbijrijdingen. De verbeterde TBL1+-versie zal het naderen van een gesloten stopsein met een gecontroleerde rembeweging ondersteunen. Op het oneigenlijke gebruik van multimedia-apparatuur tijdens het rijden staan sancties. Problemen met de infrastructuur worden meteen telefonisch gemeld aan de lijnregelaar via het formulier E360.

stabilisation doit encourager l'implémentation de l'European Train Control System (ETCS) et des mesures supplémentaires pour réduire les dépassements de signaux.

En 2016, 42 trains ont atteint le premier point potentiel dangereux dont 23 étaient équipés du système TBL1+ qui réduit la vitesse des trains franchissant un signal rouge ou approchant un signal fermé à plus de 40 km/h. Dans 36 cas, les trains ont dépassé le signal après intervention du TBL1+. L'ETCS garantit le plus haut niveau de sécurité du trafic ferroviaire, 24 % des voies principales en sont équipées et 31 % du matériel de traction. La totalité devrait en être équipée en 2023.

Les causes de dépassement de signaux sont principalement humaines.

Le dépassement de signaux des trains de marchandises a significativement diminué, mais augmenté pour les trains de voyageurs et de travaux.

(En néerlandais) Une grande partie des dépassements de signaux en 2016 a été causée par d'autres membres du personnel que les conducteurs, par exemple des techniciens ou du personnel chargé des manœuvres. De plus, 13 % des dépassements de signaux se sont produits à Forest, du fait du nouveau mode d'exploitation sur les sites à cet endroit.

(En français) Selon Infrabel, la baisse des dépassements par des trains de marchandises n'est pas uniquement due à la campagne de sensibilisation. Des journées d'information et d'exercices de simulation améliorent aussi la sécurité. Elles seront maintenues en 2017.

Je vous remettrai l'annexe 1 reprenant les principales mesures du plan de lutte contre les dépassements de signaux de la SNCB.

(En néerlandais) Les plans d'action sont régulièrement adaptés en fonction de la nature des dépassements de signaux. La version TBL1+ améliorée entraînera le déclenchement d'un freinage contrôlé à l'approche d'un signal fermé. Des sanctions sont prévues en cas d'utilisation abusive de dispositifs multimédias pendant la conduite. Les problèmes relatifs à l'infrastructure sont immédiatement notifiés par téléphone au régulateur de la ligne sur la base du formulaire

E360.

(Frans) Het Global System for Mobile Communication – Railway (GSM-R) bestrijkt heel het reizigersnet van Infrabel en bijna alle hoofdlijnen van het net. Het staat los van het internet en is beschermd tegen hacking: de communicatie wordt versleuteld.

(En français) Le Global System for Mobile communications-Railways (GSMR) couvre tout le réseau voyageur Infrabel et presque toutes les lignes principales du réseau. Il est isolé de l'internet et protégé contre le *hacking*: la communication est cryptée.

01.05 David Geerts (sp.a): Ik zal de bijlagen bekijken. De trein blijft inderdaad een zeer veilig vervoersmiddel, maar gezien de investeringen in de beveiliging moet dit een permanent aandachtspunt blijven.

01.05 David Geerts (sp.a): J'étudierai les annexes. Le train reste en effet un moyen de transport très sécurisé, mais vu les investissements réalisés en matière de sécurisation, ce point doit continuer à faire l'objet d'une attention permanente.

01.06 Wouter Raskin (N-VA): We zullen de bijlagen rustig bekijken. Het gaat hier inderdaad om een permanent punt van aandacht, zeker omdat de implementatie van bepaalde veiligheidssystemen afhankelijk is van aanbestedingsprocedures.

01.06 Wouter Raskin (N-VA): Nous examinerons les annexes à tête reposée. Cette question mérite en effet qu'on lui accorde une attention constante, a fortiori parce que la mise en œuvre de certains systèmes de sécurité dépend de procédures d'adjudication.

01.07 Jef Van den Bergh (CD&V): Ik sluit mij aan bij deze replieken.

01.07 Jef Van den Bergh (CD&V): Je me rallie aux répliques de mes collègues.

De **voorzitter**: Het commissiesecretariaat heeft de bijlagen inmiddels via e-mail bezorgd aan de vraagstellers.

Le **président**: Le secrétariat de la commission a entre-temps transmis les annexes par courriel aux auteurs des questions.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

02 Vraag van mevrouw Daphné Dumery aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het dragen van persoonlijke LED-verlichting in het verkeer" (nr. 16170)

02 Question de Mme Daphné Dumery au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le port d'éclairage LED personnel dans la circulation" (n° 16170)

02.01 Daphné Dumery (N-VA): Steeds vaker verlichten mensen zichzelf op straat met ledlichtjes. Is het toegelaten om zich met verlichting in alle mogelijke kleuren en flikkeringen in het verkeer te begeven?

02.01 Daphné Dumery (N-VA): De plus en plus de personnes se déplacent en rue munies d'un dispositif d'éclairage de type LED.

Zijn er restricties voor sommige categorieën van weggebruikers? Bestaan hierover reglementen?

Le port d'éclairages clignotants de toutes les couleurs est-il autorisé? Existe-t-il des restrictions pour certaines catégories d'utilisateurs?

02.02 Minister François Bellot (Nederlands): Voor voetgangers bestaan er geen restricties. Zij mogen zich op straat begeven in alle kleuren van de regenboog om zichzelf meer zichtbaar te maken.

02.02 François Bellot, ministre (en néerlandais): Pour les piétons, il n'y a aucune restriction. Ils peuvent se rendre plus visibles en portant toutes les couleurs de l'arc-en-ciel.

Voor fietsers is het evenwel verboden om andere lichten te gebruiken dan dewelke door het verkeersreglement worden verplicht: vooraan wit en achteraan rood. Deze lichten mogen zowel op de fiets als op de fietser zijn aangebracht. Bijkomende ledlichten zijn strikt genomen dus niet toegelaten,

Pour les cyclistes, en revanche, il est interdit d'utiliser d'autres éclairages que ceux imposés par le code de la route: blanc à l'avant et rouge à l'arrière. Ces éclairages peuvent être apposés sur le vélo mais également sur le cycliste. Des éclairages LED supplémentaires ne sont pas autorisés *stricto*

maar omdat het gebruik ervan de veiligheid ten goede komt, worden ze wel gedoogd. Voorwaarde is dat de verplichte verlichting ook wordt gebuikt.

In de aanbevelingen voor de herziening van de wegcode is een legalisering van laterale ledverlichting, in een kleur naar keuze, opgenomen.

02.03 Daphné Dumery (N-VA): Dit antwoord zal veel fietsers geruststellen.

Het incident is gesloten.

03 Vraag van mevrouw Daphné Dumery aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de variabele snelheden op onze snelwegen" (nr. 16172)

03.01 Daphné Dumery (N-VA): De studie over het invoeren van variabele snelheden op de autosnelwegen zou eind 2016 beschikbaar zijn.

Zit de minister hierover op dezelfde lijn als zijn voorganger? Wat staat er in de studie? Wat is het plan?

03.02 Minister François Bellot (Nederlands): Dynamische signalisatie is een bevoegdheid van de wegbeheerders, in casu de Gewesten. Zelf ben ik een groot voorstander van dynamisch verkeersmanagement. Met de juiste IT-toepassingen kan de verkeersomgeving slimmer en dus veiliger worden gemaakt.

De resultaten van de studie van het BIVV daarover zijn nog niet beschikbaar. Het is dus te vroeg om te antwoorden of het een optie is om dynamisch verkeersmanagement algemeen in te voeren.

Het incident is gesloten.

04 Samengevoegde vragen van
 - de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het proefproject met flitscamera's aan overwegen" (nr. 16143)
 - mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "flitspalen aan spoorwegovergangen" (nr. 16491)

04.01 Wouter Raskin (N-VA): Infrabel start een proefproject met flitscamera's aan overwegen. Het doel is weggebruikers die een gesloten overweg

sensu mais étant donné que leur utilisation améliore la sécurité, ils sont tolérés à condition toutefois que l'éclairage obligatoire soit également présent.

Les recommandations en vue d'une révision du code de la route prévoient de légaliser l'éclairage LED latéral, dans une couleur au choix.

02.03 Daphné Dumery (N-VA): Cette réponse rassurera de nombreux cyclistes.

L'incident est clos.

03 Question de Mme Daphné Dumery au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les vitesses variables sur nos autoroutes" (n° 16172)

03.01 Daphné Dumery (N-VA): L'étude relative à l'instauration de vitesses variables sur les autoroutes devait être disponible fin 2016.

Le ministre partage-t-il la vision de sa prédécesseur à cet égard? Que dit l'étude et quels sont les projets?

03.02 François Bellot, ministre (en néerlandais): La signalisation dynamique ressortit à la compétence des gestionnaires de la voie publique, en l'occurrence les Régions. Personnellement, je suis tout à fait favorable à la gestion dynamique de la circulation routière. Des applications IT adéquates permettent de rendre l'environnement de circulation plus intelligent et, dès lors, plus sûr.

Les résultats de l'étude réalisée sur le sujet par l'IBSR ne sont pas encore disponibles. Il est dès lors trop tôt pour se prononcer sur une instauration généralisée de la signalisation dynamique.

L'incident est clos.

04 Questions jointes de
 - M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le projet pilote relatif aux radars à hauteur des passages à niveau" (n° 16143)
 - Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "des radars aux passages à niveau" (n° 16491)

04.01 Wouter Raskin (N-VA): Infrabel lance un projet pilote consistant à installer des radars à hauteur des passages à niveau dans l'objectif

oversteken, te identificeren.

d'identifier les usagers de la route qui franchissent les barrières fermées.

Kan de minister het project toelichten? Waarom werd voor Oudergem gekozen? Hoe verhoudt dit project zich tot de doelstelling om zo veel mogelijk overwegen af te schaffen? Wat is daarvan de stand van zaken?

Le ministre peut-il expliquer ce projet? Pourquoi avoir choisi Auderghem? Comment ce projet se goupille-t-il avec l'objectif de supprimer le plus possible de passages à niveau? Où en est-on à cet égard?

04.02 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): In 2016 waren er 45 ongevallen aan spoorwegen, vier mensen overleden en acht mensen raakten gewond. In 2015 vielen er elf doden.

04.02 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): On déplore 45 accidents survenus sur les voies ferrées en 2016. Le bilan de ces accidents est de quatre morts et huit blessés. En 2015, le nombre de morts s'élevait à onze.

Kan de minister de evolutie schetsen van het aantal ongevallen een spoorwegovergangen de laatste vijf jaar? Zijn er plaatsen waar structureel meer ongevallen gebeuren?

Le ministre peut-il esquisser l'évolution du nombre d'accidents survenus sur les passages à niveau au cours des cinq dernières années? Certains endroits sont-ils plus accidentogènes que d'autres?

Kan de minister het proefproject met flitscamera's aan spoorwegovergangen nader toelichten? Wat is het budget en volgens welke planning zal een en ander verlopen?

Le ministre peut-il nous en dire un peu plus sur le projet pilote relatif aux radars à hauteur des passages à niveau? Quel est le budget y afférent et suivant quel calendrier ce projet sera-t-il mis en œuvre?

Ondertussen wordt ook werk gemaakt van het afschaffen van overwegen. Infrabel besliste eind 2015 om overwegen aan een station of stopplaats uit te rusten met struikelmatten. Hoeveel overwegen zijn in de afgelopen vijf jaar afgeschaft? Aan hoeveel overwegen zijn er al struikelmatten geplaatst? Werden de resultaten hiervan gemeten? Wat is de verdere planning?

Entre-temps, la suppression des passages à niveau se poursuit. Fin 2015, Infrabel a par ailleurs décidé d'équiper les passages pour piétons traversant la voie et se trouvant à hauteur d'une gare ou d'un arrêt de dispositifs au sol destinés à entraver la marche. Combien de passages à niveau ont-ils été supprimés au cours des cinq dernières années? Combien de passages pour piétons ont-ils été équipés de ces dispositifs au sol? En a-t-on évalué les résultats? Quelle est la suite du programme?

04.03 Minister François Bellot (Nederlands): Sinds 2005 zijn al meer dan 300 overwegen afgeschaft, waarvan 22 in 2016. Dit jaar zullen er nog 21 worden gesloten: 9 in Wallonië en 12 in Vlaanderen. Het sluiten van een overweg kost ongeveer 1,2 miljoen euro.

04.03 François Bellot, ministre (en néerlandais): Depuis 2005, plus de 300 passages à niveau ont été supprimés, dont 22 en 2016. Cette année, 21 autres seront supprimés: 9 en Wallonie et 12 en Flandre. La suppression d'un passage à niveau coûte environ 1,2 million d'euros.

In het belang van het slagen van het project is de informatie over het proefproject met flitscamera's confidentieel. In elk geval zal het nog enkele weken duren vooraleer de camera's operationeel zijn. De overweg in Oudergem is een hotspot en dus een geschikte locatie voor het proefproject.

Dans l'intérêt du projet, les informations relatives au recours à des radars dans le cadre du projet pilote sont confidentielles. Il faudra en tout cas attendre plusieurs semaines encore avant que les radars deviennent opérationnels. Le passage à niveau situé à Auderghem constitue un endroit approprié pour ce projet dès lors qu'il s'agit d'un *hotspot*.

Er zijn vijf overwegen uitgerust met *anti-trespass panels*: Waver, Veurne, Wevelgem, Viane, Moerbeek en Lessen. In 2017 volgen nog veertien andere overwegen. Infrabel heeft een lijst opgesteld van zeventig overwegen waar deze struikelmatten in de komende jaren zullen worden aangelegd. Na

Des dispositifs d'interdiction de traverser sont installés à cinq passages à niveaux, à Wavre, Deurne, Wevelgem, Viane, Moerbeek et Lessines. Quatorze autres passages à niveaux en seront équipés en 2017. Infrabel a établi une liste de 70 passages à niveaux où de tels tapis

de installatie in Waver werd vastgesteld dat er 98% minder spoorlopers waren die via de overweg de perrons probeerden te bereiken. Ik bezorg alle cijfers aan de commissie.

04.04 Wouter Raskin (N-VA): Laten we hopen dat de aanwezigheid van camera's een positief effect zal hebben. Minder discussies over de aansprakelijkheid bij spoorwegongevallen zullen Infrabel een hoop gerechtskosten schelen.

04.05 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): De gemiddelde kostprijs voor het sluiten van een overweg is vrij aanzienlijk, maar het is de beste manier om ongevallen te voorkomen. Ik hoop dat Infrabel voortgaat op de ingeslagen weg, ook met de aanleg van struikelmatten.

Het incident is gesloten.

05 Vraag van de heer Tim Vandenput aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de parking aan het station Groenendaal op lijn 161" (nr. 16162)

05.01 Tim Vandenput (Open Vld): De parking aan het station van Groenendaal is te klein. Als gemeentebestuur van Hoeilaart proberen we al jaren om een parkingproject op poten te zetten. Daartoe overleggen we met de NMBS, ANB, AWV, TEC, en De Lijn. De NMBS kan maar niet beslissen of ze mee gaat investeren in een parking aan het station. Het voorstel om de gronden over te kopen, wees de NMBS af.

Het excuus is dat de NMBS wacht op een meerjareninvesteringsplan. Ik vind het ongelooflijk dat de NMBS geen investeringsplan kan voorleggen waarin prioriteit wordt gegeven aan parkings rond GEN-stations. De NMBS verliest hierdoor passagiers en omzet en ze lijdt imagoschade.

Zal de NMBS mee investeren in een grote parking aan het station van Groenendaal op lijn 161?

05.02 Minister François Bellot (Nederlands): De NMBS laat me weten dat ze u hierover op 20 januari een antwoord bezorgde. De parking staat op de lijst van de NMBS van voorgestelde investeringen. Het project is ingepland voor 2019-2020. De investeringscel zal uitsluitend geven nadat ze van de Gewesten de prioriteiten heeft vernomen. In afwachting is de NMBS bereid deel te nemen aan

anti-intrusion seront placés au cours des prochaines années. Après l'installation du dispositif à Wavre, l'on a pu constater que le nombre de personnes circulant sur les voies pour atteindre les quais a diminué de 98 %. Je communiquerai tous les chiffres à notre commission.

04.04 Wouter Raskin (N-VA): Espérons que la présence de radars aura des effets positifs. La diminution des litiges en matière de responsabilité civile dans le cadre d'accidents ferroviaires épargnera bien des frais judiciaires à Infrabel.

04.05 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Le coût moyen de la suppression d'un passage à niveau est considérable, mais il s'agit de la meilleure manière d'éviter les accidents. J'espère qu'Infrabel poursuivra sur la voie empruntée, notamment par l'installation de tapis anti-intrusion.

L'incident est clos.

05 Question de M. Tim Vandenput au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le parking de la gare de Groenendaal sur la ligne 161" (n° 16162)

05.01 Tim Vandenput (Open Vld): Le parking de la gare de Groenendaal est trop petit. Ma commune de Hoeilaart cherche depuis des années à mettre sur pied un projet de parking. Nous négocions à cet effet avec la SNCB, l'ANB, l'AWV, les TEC et De Lijn. La SNCB ne parvient pas à décider si elle participera ou non à l'investissement dans un parking autour de la gare. Elle rejette la proposition de la commune de racheter le terrain.

La SNCB se retranche derrière l'excuse du plan pluriannuel d'investissement attendu. Je trouve inconcevable qu'elle ne puisse pas présenter un plan d'investissement qui donne la priorité à des parkings autour de gares RER. Ce faisant, elle perd des usagers et des bénéficiaires et voit son image ternie.

La SNCB participera-t-elle à l'investissement dans un vaste parking à la gare de Groenendaal, qui se trouve sur la ligne 161?

05.02 François Bellot, ministre (en néerlandais): La SNCB me signale qu'elle vous a fourni une réponse en la matière le 20 janvier. La SNCB a mentionné le parking sur sa liste d'investissements proposés. Le projet est programmé pour 2019-2020. La cellule d'investissement se prononcera définitivement dès lors que les Régions lui auront communiqué leurs priorités. Dans

de aangekondigde werkgroepen. De NMBS heeft u ook laten weten dat ze parkeerterreinen bij stations zoveel mogelijk zelf in eigendom wil houden. Mocht de parking Groendendaal niet worden goedgekeurd, dan zal de NMBS alternatieven zoeken.

05.03 Tim Vandenput (Open Vld): Ik ben blij dat de uitvoering al gepland is, mits goedkeuring door de investeringscel. Ik heb ondertussen zelf het initiatief genomen om alle partijen rond de tafel te brengen in Hoeilaart op 24 februari.

Het incident is gesloten.

06 Samengevoegde vragen van

- de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stiptheid van de treinen bij de NMBS" (nr. 16388)
- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stiptheidscijfers" (nr. 16413)
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stiptheid van de treinen in 2016" (nr. 16484)

06.01 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): In 2016 reed 89,2% van de treinen op tijd of met een vertraging van minder dan 6 minuten. In 2015 was dat nog 90,9%. De toegenomen vertragingen zijn blijkbaar te wijten aan vertragingen door derden, met name spoorlopers, bommeldingen of politie-interventies.

Kan de minister de stiptheidscijfers van 2016 beknopt toelichten? Hoe evalueert hij de maatregelen die genomen zijn sinds 2013? De communicatie met de reiziger bij vertragingen kan nog veel beter. Welke initiatieven werden er al genomen en welke staan op stapel?

06.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Ik sluit me aan bij de vragen van mevrouw Lahaye-Battheu. Begin 2016 zaten we op het beste niveau sinds tien jaar, maar er is nu opnieuw een achteruitgang. Ik hoop dat die snel kan worden weggewerkt.

Verdiert het actieplan Stiptheid uit 2013 een

l'intervalle, la SNCB est disposée à participer aux groupes de travail annoncés. La SNCB vous a également indiqué qu'elle souhaite rester propriétaire d'un maximum de parkings proches des gares. Si le parking de la gare de Groenendaal ne devait pas être approuvé, la SNCB rechercherait des solutions de remplacement.

05.03 Tim Vandenput (Open Vld): Je me réjouis d'entendre que l'exécution du projet est déjà programmée, moyennant l'accord de la cellule d'investissement. Entre-temps, j'ai pris moi-même l'initiative de réunir toutes les parties concernées à Hoeilaart le 24 février.

L'incident est clos.

06 Questions jointes de

- M. Jean-Jacques Flahaux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la ponctualité des trains à la SNCB" (n° 16388)
- Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les statistiques de ponctualité" (n° 16413)
- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la ponctualité des trains en 2016" (n° 16484)

06.01 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): En 2016, 89,2 % des trains étaient à l'heure ou avaient un retard inférieur à 6 minutes. En 2015, ce pourcentage atteignait encore 90,9 %. L'augmentation du nombre de retards serait due à des éléments extérieurs, en particulier des personnes circulant sur les voies, des alertes à la bombe ou des interventions policières.

Le ministre peut-il expliquer brièvement les chiffres de ponctualité de 2016? Comment évalue-t-il les mesures qui ont été prises depuis 2013? La communication avec le voyageur en cas de retard est encore loin d'être parfaite. Quelles initiatives ont-elles déjà été prises et lesquelles vont l'être?

06.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Je me joins aux questions de Mme Lahaye-Battheu. Alors que début 2016, nous étions au meilleur niveau depuis dix ans, voilà que les chiffres se détériorent à nouveau. J'espère qu'il sera possible de redresser rapidement la situation.

Le Plan d'action ponctualité de 2013 doit-il être

update?

06.03 Minister **François Bellot** (*Frans*): In 2016 reed 89,2% van de treinen op tijd. Dat percentage is minder goed dan in 2015 – dat met 90,9% een uitzonderlijk jaar was – maar is het tweede beste resultaat van de afgelopen 8 jaar.

De veiligheidscontext en de toename van het aantal oorzaken te wijten aan derden maken de taak van de NMBS en Infrabel er niet makkelijker op. Sinds 2013 zetten beide bedrijven zich in om het aantal incidenten met de infrastructuur en defecten aan het rollend materieel te verlagen, plannen ze de werkzaamheden zo goed mogelijk in en zien ze strenger toe op de eerste vertrekken van de treinen.

(*Nederlands*) In januari 2017 werden lijnmanagers aangeduid. Zij moeten de stiptheidsproblemen opvolgen en concrete voorstellen formuleren. Ik verwijs naar het antwoord op mondelinge vraag nr. 16390.

(*Frans*) Er wordt een maximale wachttijd per trein toegekend in de overstapstations, op grond van het treintype en de verstoringen van het treinverkeer die als gevolg van het wachten kunnen ontstaan. Er loopt een pilotproject in verband met extra wachttijd in Ciney, Marloie, Libramont en Bergen.

De laatste aansluiting van de dag wordt altijd verzekerd, ook al moet er daarvoor een taxibusje of een taxi worden ingezet als de aansluitende trein niet langer kan wachten.

Het aantal bommeldingen, gevallen van spoorlopen en zware incidenten lag in 2016 50% hoger dan in 2015. De NMBS en Infrabel stellen alles in het werk om de impact van die incidenten door toedoen van derden te beperken.

De stakingsdagen hebben het treinverkeer ernstig verstoord in 2016. Er werden in totaal 38.000 treinen afgeschaft, 22.000 daarvan als gevolg van de stakingen.

Er zullen duidelijke doelstellingen voor de verbetering van de stiptheid worden gevraagd, in het verlengde van de verbetering in 2014 en 2015.

Het beleidsplan inzake de informatieverstrekking aan de reizigers voor de periode 2016-2020, dat in november 2016 werd goedgekeurd, heeft betrekking op een betere communicatie tussen de betrokken operationele diensten, een betere inhoud van de mededelingen, de aanpassing van de

actualisé?

06.03 **François Bellot**, ministre (*en français*): En 2016, la ponctualité des trains s'est élevée à 89,2 %, ce qui est moins bien que l'année 2015 – exceptionnelle, avec 90,9 % – mais constitue le deuxième meilleur résultat de ces huit dernières années.

Le contexte sécuritaire et l'augmentation des causes tierces ne facilitent pas la tâche de la SNCB et d'Infrabel qui, depuis 2013, s'efforcent de réduire le nombre d'incidents d'infrastructure et d'avaries au matériel roulant, planifient au mieux les travaux et font preuve de plus de rigueur lors des premiers départs des trains.

(*En néerlandais*) Des managers de ligne ont été désignés en janvier 2017. Leur rôle consiste à assurer le suivi des problèmes de ponctualité et à formuler des propositions concrètes. Je renvoie à cet égard à ma réponse à la question orale n° 16390.

(*En français*) Un temps d'attente maximal est attribué par train dans les gares de correspondance, en fonction du type de train et des perturbations que l'attente peut engendrer. Un projet pilote de délai d'attente supplémentaire est en cours à Ciney, Marloie, Libramont et Mons.

La dernière correspondance de la journée est toujours assurée, quitte à mobiliser un taxibus ou un taxi si le train en correspondance ne peut plus attendre.

Les alertes à la bombe, intrusions sur les voies et incidents graves ont augmenté de 50 % entre 2015 et 2016. La SNCB et Infrabel s'attendent à réduire l'impact de ces incidents liés aux tiers.

Les jours de grève ont fortement pénalisé le trafic en 2016. Sur un total de 38 000 trains supprimés, 22 000 l'ont été suite aux grèves.

Des objectifs clairs d'amélioration de la ponctualité seront demandés dans la lignée de l'amélioration de 2014 et 2015.

La stratégie Information-Voyageurs 2016-2020, approuvée en novembre, prévoit une meilleure communication entre services opérationnels, une meilleure qualité du contenu des annonces, l'adaptation des moyens techniques et la sensibilisation du personnel à l'importance de ces

technische middelen en de sensibilisering van het personeel voor het belang van adequate reizigersinformatie.

De niet-geneutraliseerde stiptheidscijfers voor de maand januari 2017 zijn significant beter dan die voor de maanden november en december 2016.

Het incident is gesloten.

07 Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de integratie van TUC RAIL en Eurostation" (nr. 16213)

07.01 Inez De Coninck (N-VA): Volgens de strategische visie van de regering was het de bedoeling TUC RAIL en Eurostation samen te smelten tot één onderneming.

Hoe ver staat de regering daarmee? Wanneer wordt het bouwheerschap van alle spoorweginfrastructuur gedelegeerd aan TUC RAIL?

Wij hebben een voorstel van resolutie klaar dat als doel heeft de stations over te dragen aan Infrabel. Wat is de visie van de minister?

07.02 Minister François Bellot (Nederlands): Op 1 januari 2014 telde Infrabel 23 dochterondernemingen. Vandaag zijn dat er nog 17. Infrabel heeft de ambitie zijn organisatie nog verder te vereenvoudigen en zo transparant en efficiënt mogelijk te maken. Begin dit jaar werd de fusie tussen NV Ixilo en NV TUC RAIL goedgekeurd.

De activiteiten van TUC RAIL en Eurostation zijn zeer verschillend en beide ondernemingen hebben een ander moederbedrijf. Ook al valt een fusie op termijn niet uit te sluiten, in dit stadium zou het een bijkomende verplichting tot samenwerken tussen de NMBS en Infrabel met zich meebrengen. Zolang de samenwerking tussen beide bedrijven niet verbeterd is, is een fusie dus niet wenselijk.

07.03 Inez De Coninck (N-VA): De minister heeft niet al mijn vragen beantwoord. Ik zal het dossier blijven opvolgen. We zullen erop toezien dat de visie die door de regering werd goedgekeurd, daadwerkelijk wordt uitgevoerd.

Het incident is gesloten.

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

informations.

La ponctualité brute pour le mois de janvier 2017 a été significativement augmentée par rapport aux mois de novembre et de décembre 2016.

L'incident est clos.

07 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 "l'intégration de TUC RAIL et Eurostation" (n° 16213)

07.01 Inez De Coninck (N-VA): La vision stratégique du gouvernement tendait à l'intégration de TUC RAIL et Eurostation en une seule entreprise.

Où en est le gouvernement dans l'exécution de ce projet? Quand la maîtrise d'œuvre de toutes les infrastructures ferroviaires sera-t-elle déléguée à TUC RAIL?

Nous avons préparé une proposition de résolution visant à transférer les gares à Infrabel. Quel est le point de vue du ministre à cet égard?

07.02 François Bellot, ministre (en néerlandais): Le 1^{er} janvier 2014, Infrabel comptait 23 filiales, contre 17 aujourd'hui. Infrabel a l'ambition de poursuivre la simplification de son organisation et d'en renforcer le plus possible la transparence et l'efficacité. Au début de cette année, la fusion entre Ixilio et TUC RAIL a été approuvée.

Les activités de TUC RAIL et Eurostation sont très variées et les deux entreprises n'ont pas la même maison-mère. Même si une fusion n'est pas à exclure à terme, elle impliquerait à ce stade une obligation supplémentaire de coopération entre la SNCB et Infrabel. Tant que la coopération entre les deux entreprises ne s'améliore pas, une fusion n'est donc pas souhaitable.

07.03 Inez De Coninck (N-VA): Le ministre n'a pas répondu à toutes mes questions. Je continuerai de suivre ce dossier. Nous veillerons à ce que la vision qui a été approuvée par le gouvernement soit effectivement mise à exécution.

L'incident est clos.

08 Question de M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la

en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de samenwerking tussen Eurostation en de nv Hasselt Stationsomgeving" (nr. 16216)

Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la collaboration entre Eurostation et la SA Hasselt Stationsomgeving" (n° 16216)

08.01 Wouter Raskin (N-VA): In 2003 werd de nv Hasselt Stationsomgeving opgericht, met daarin het Autonoom Gemeentebedrijf Hasselt en Euro Immo Star van de NMBS. In 2004 en 2005 sloten de nv Hasselt Stationsomgeving en Eurostation een studiecontract voor de constructie van gebouwen, een ondergrondse parking en archieven in de nabijheid van het station van Hasselt. Ook rond de bouw van het justitiepaleis werd er samengewerkt.

08.01 Wouter Raskin (N-VA): La SA Hasselt Stationsomgeving a été créée en 2003. La Régie communale autonome de Hasselt et Euro Immo Star de la SNCB y sont représentées. En 2004 et 2005, la SA Hasselt Stationsomgeving et Eurostation ont conclu un contrat d'étude pour la construction, à proximité de la gare de Hasselt, d'un immeuble comportant un parking souterrain et des archives. Ces entreprises ont également coopéré dans le cadre de la construction du palais de Justice.

Naar aanleiding van welke projecten hebben Eurostation of één van haar dochterondernemingen samengewerkt met de nv Hasselt Stationsomgeving en onder welke juridische constructie verliep die samenwerking? Werden er verslagen opgesteld van de gemeenschappelijke vergaderingen? Kunnen wij daarvan een kopie krijgen?

Dans le cadre de quels projets et de quelle construction juridique Eurostation ou l'une de ses filiales ont-elles collaboré avec la SA Hasselt Stationsomgeving? Ces réunions communes ont-elles fait l'objet d'un procès-verbal? Pouvons-nous en obtenir une copie?

Klopt het dat de nv Hasselt Stationsomgeving in vereffening is? Waarom, wat is de stand van zaken en wat zijn de gevolgen voor de samenwerking met Eurostation?

Est-il exact que la SA Hasselt Stationsomgeving soit en liquidation? Pourquoi? Quelle est la situation et quelles sont les répercussions sur la coopération avec Eurostation?

08.02 Minister François Bellot (Nederlands): De nv Hasselt Stationsomgeving werd in 2003 opgericht om de ontwikkeling van de stationsomgeving te coördineren. De twee aandeelhouders zijn het Autonoom Gemeentebedrijf en Eurostation, elk goed voor 50% van de aandelen.

08.02 François Bellot, ministre (en néerlandais): La SA Hasselt Stationsomgeving a été créée en 2003 dans le but de coordonner le développement des abords de la gare. Ses deux actionnaires sont la Régie communale autonome et Eurostation, chacun détenant 50 % des parts.

Elk jaar wordt er een jaarverslag opgemaakt. Dat is een onderdeel van de jaarrekening. Die jaarrekening wordt gepubliceerd. Aangezien het gaat om private bedrijven, kunnen er geen verslagen van vergaderingen ter beschikking worden gesteld.

Un rapport annuel est rédigé chaque année. Il s'agit d'un élément des comptes annuels, comptes qui sont publiés. S'agissant d'entreprises privées, la communication de procès-verbaux de réunions n'est pas autorisée.

De nv Hasselt Stationsomgeving is niet in vereffening.

La SA Hasselt Stationsomgeving n'est pas en liquidation.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter:** De vragen nrs. 16231, 16232, 16233, 16234 en 16235 van de heer Van Hecke vervallen.

Le **président:** Les questions n^{os} 16231, 16232, 16233, 16234 et 16235 de M. Van Hecke sont supprimées.

09 Vraag van mevrouw Els Van Hoof aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de Parkwegbrug te Heverlee"

09 Question de Mme Els Van Hoof au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le Parkwegbrug à Heverlee" (n° 16252)

(nr. 16252)

09.01 Els Van Hoof (CD&V): Begin mei 2016 besliste Infrabel dat de Parkwegbrug in Heverlee onherstelbaar beschadigd was en dat er tegen het einde van 2017 een studie zou komen om een nieuwe brug te bouwen. Intussen zou er werk gemaakt worden van een voorlopige constructie. Mensen merken nu echter dat er geen enkele mogelijkheid meer is om van de Sportoase rechtstreeks de oversteek te maken naar de Parkabdij.

Zit de geplande studie op schema? Blijft de vooropgestelde oplevering van de studie tegen eind 2017 behouden? Waarom is er geen tijdelijke constructie? Zal de minister hier werk van maken? Welke maatregelen zullen er genomen worden en binnen welke termijn?

09.02 Minister François Bellot (*Nederlands*): Volgens Infrabel verloopt de studie over de nieuwe brug volgens plan en blijft de vooropgestelde timing behouden. De studie verloopt in nauw overleg met de stad Leuven en het Agentschap Onroerend Erfgoed.

In antwoord op de mondelinge vraag nr. 14586 van 20 oktober 2016 werd reeds meegedeeld dat de bouw van de tijdelijke constructie onderzocht werd en dat in samenspraak met de stad Leuven beslist werd om niet in een tijdelijke constructie te voorzien. De taluds op die plaats zijn immers te steil en niet stabiel genoeg om een tijdelijke brug te ondersteunen.

Als er een tijdelijke brug komt, dan moeten er nieuwe funderingen worden gemaakt, waarvoor ook een studie nodig is, evenals een bestek en een aanbestedingsprocedure. De brug ligt bovendien in een beschermd landschap en daarom moet de tijdelijke brug op exact dezelfde locatie als de oude brug worden gebouwd. Dat geldt overigens ook voor de nieuwe brug.

09.03 Els Van Hoof (CD&V): Het sop is dus de kool niet waard. Dat zal ik zo meedelen aan de stad Leuven.

Het incident is gesloten.

10 Vraag van mevrouw Els Van Hoof aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de netheid van het Leuvense station" (nr. 16407)

09.01 Els Van Hoof (CD&V): Début mai 2016, Infrabel a estimé que les dégâts au Parkwegbrug, à Heverlee, étaient irréparables et qu'une étude devrait être menée en 2017 pour la construction d'un nouveau pont. Une construction temporaire serait prévue dans l'intervalle. Or il apparaît maintenant qu'il est absolument impossible de se rendre directement du hall des sports Sportoase au lieu-dit Parkabdij.

L'étude prévue sera-t-elle réalisée dans les délais? Peut-on s'attendre à ce qu'elle soit présentée fin 2017, comme annoncé? Pourquoi n'y a-t-il pas de construction temporaire? Le ministre s'en occupera-t-il? Quelles mesures seront-elles prises et dans quel délai?

09.02 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): D'après Infrabel, l'étude relative au nouveau pont se poursuit comme prévu et l'échéancier annoncé est maintenu. L'étude se déroule dans le cadre d'une concertation intense avec la ville de Louvain et l'agence flamande du patrimoine, Agentschap Onroerend Erfgoed.

Il a déjà été communiqué, en réponse à la question orale n° 14586 du 20 octobre 2016, que la construction d'un ouvrage temporaire a été examinée mais qu'il a été décidé, en accord avec la ville de Louvain, de ne pas prévoir une telle construction. Les talus qui se trouvent à cet endroit sont trop escarpés et trop instables pour soutenir un pont temporaire.

La construction d'un pont provisoire impliquerait la réalisation de nouvelles fondations, ce qui nécessiterait également une étude, ainsi qu'un cahier des charges et une procédure d'adjudication. Le pont est en outre situé dans un site protégé, ce qui signifie que le pont provisoire doit être construit exactement au même endroit que l'ancien pont. Il en va d'ailleurs de même pour le nouveau pont.

09.03 Els Van Hoof (CD&V): Le jeu n'en vaut donc pas la chandelle. C'est ce que je communiquerai à la ville de Louvain.

L'incident est clos.

10 Question de Mme Els Van Hoof au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la propreté de la gare de Louvain" (n° 16407)

10.01 Els Van Hoof (CD&V): In april 2016 informeerde ik reeds naar de staat van het Leuvense station. De netheid laat echter nog steeds te wensen over en het station beschikt bovendien nog steeds niet over toiletten. Wanneer zullen de lopende werkzaamheden worden afgerond? Welke andere zijn er nog gepland in 2017? Welke budgetten zijn er beschikbaar?

Het reinigen van de luifels in het station zou ook deel uitmaken van een raamcontract met de firma ISS. Wat zijn de modaliteiten van die overeenkomst? In hoeveel reinigingsmomenten wordt er voorzien en binnen welke periode? Wat is de kostprijs?

Kan een systematisch onderhoudsplan soelaas bieden? Werd die optie onderzocht? Wat waren de conclusies en tot welke concrete maatregelen heeft dat geleid? Zijn er plannen om toiletten te installeren in het station?

10.02 Minister François Bellot (*Nederlands*): De NMBS laat weten dat de werkzaamheden in maart 2017 zullen starten voor de aanleg van de definitieve perronverharding op perrons 1A, B en C, 1D, 1, 2 en 3. De kostprijs hiervan bedraagt ongeveer 3 miljoen euro.

Het reinigen van de luifels kan pas plaatsvinden nadat aan de veiligheidsvoorschriften is voldaan. Daartoe loopt een aanbestedingsprocedure. Het onderhoudsplan voorziet in een jaarlijkse reiniging van de luifels.

Rondom het seinhuis zijn momenteel werkzaamheden in uitvoering, waaronder de oprichting van een sanitaire ruimte voor reizigers. De ingebruikname wordt gepland in het voorjaar van 2017.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: De vragen nrs. 16266 en 16284 van mijzelf worden omgezet in schriftelijke vragen.

11 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "doelgerichte acties voor voertuigen van meer dan 3,5 ton" (nr. 16341)

11.01 David Geerts (sp.a): Er rijden steeds meer voertuigen onder de 3,5 ton op de weg. Voertuigen onder de 3,5 ton moeten geen tachograaf installeren en zijn niet gebonden aan de verplichte rij- en rusttijden. Evenmin moet de bestuurder een

10.01 Els Van Hoof (CD&V): J'avais déjà interrogé votre prédécesseur au sujet de l'état de la gare de Louvain en avril 2016. La propreté laisse toutefois encore à désirer et la gare ne dispose toujours pas de toilettes. Quand les travaux en cours seront-ils achevés? Quels autres travaux sont-ils encore prévus en 2017? Quels sont les budgets disponibles à cet égard?

Le nettoyage des auvents de la gare ferait également partie d'un contrat-cadre conclu avec l'entreprise ISS. Quelles sont les modalités de ce contrat? Combien d'épisodes de nettoyage sont-ils prévus et dans quels délais? Quel en est le coût?

L'élaboration d'un plan d'entretien systématique pourrait-elle constituer une solution? Cette option a-t-elle été étudiée? Quelles conclusions ont-elles été tirées et sur quelles mesures concrètes ont-elles débouché? Est-il prévu d'installer des toilettes dans cette gare?

10.02 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): La SNCB a fait savoir que les travaux de pose d'un revêtement définitif en dur sur les quais 1A, B et C, 1D, 1, 2 et 3 seraient entamés en mars 2017. Le coût de ces travaux s'élève à environ 3 millions d'euros.

Le nettoyage des auvents ne pourra être effectué que lorsqu'il aura été satisfait aux prescriptions en matière de sécurité. Une procédure d'adjudication est en cours à cet effet. Le plan d'entretien prévoit un nettoyage annuel des auvents.

Des travaux sont en cours autour de la cabine de signalisation, notamment la création d'un espace sanitaire pour les voyageurs. La mise en service est prévue pour le printemps de 2017.

L'incident est clos.

Le **président**: Les questions n^{os} 16266 et 16284 de moi-même sont transformées en questions écrites.

11 Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les actions ciblées pour les véhicules de plus de 3,5 tonnes" (n° 16341)

11.01 David Geerts (sp.a): Les véhicules de moins de 3,5 tonnes sont de plus en plus nombreux sur les routes. Ils ne doivent pas installer de tachygraphe et ne sont pas tenus de respecter les temps de conduite et de repos prescrits. Le

vakbekwaamheidsopleiding volgen zoals conducteur ne doit pas non plus suivre de formation truckchauffeurs. de capacité professionnelle comme les chauffeurs de camion.

Hoeveel controles zijn er uitgevoerd op bestelwagens ter bestrijding van sociale dumping sinds de inwerkingtreding van het Plan voor Eerlijke Concurrentie in de transportsector? Hoeveel inbreuken zijn er vastgesteld?

Combien de contrôles ont-ils été effectués sur des camionnettes dans le cadre de la lutte contre le dumping social depuis l'entrée en vigueur du Plan pour une concurrence loyale dans le secteur du transport? Combien d'infractions ont-elles été constatées?

Wat is het Belgische standpunt over de uitbreiding van de regels van rij- en rusttijden en de regels inzake de vakbekwaamheid voor bestuurders van voertuigen onder de 3,5 ton? Hoeveel bestelwagens werden in 2014, 2015 en 2016 ingeschreven bij de DIV?

Quelle est la position de la Belgique à l'égard d'une extension des règles en matière de temps de conduite et de repos et en matière de capacité professionnelle aux conducteurs de véhicules de moins de 3,5 tonnes? Combien de camionnettes ont-elles été immatriculées à la DIV en 2014, en 2015 et en 2016?

11.02 Minister **François Bellot** (*Nederlands*): In het kader van het Plan voor Eerlijke Concurrentie moet een onderscheid worden gemaakt tussen de controles gericht op sociale dumping en de gewone controles op de naleving van de administratieve regels. Dat onderscheid is er nog niet. In de tweede helft van 2017 wordt de informaticatoepassing aangepast opdat de verschillende controles apart kunnen worden geregistreerd.

11.02 **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): Dans le cadre du Plan pour une concurrence loyale, une distinction doit être établie entre les contrôles axés sur le dumping social et les contrôles ordinaires du respect des règles administratives. Cette distinction n'existe pas encore. L'adaptation de l'application informatique qui sera effectuée dans la deuxième moitié de 2017 permettra un enregistrement séparé des différents contrôles.

Momenteel kunnen we ook nog geen onderscheid maken tussen de controles van voertuigen onder de 3,5 ton en van voertuigen van meer dan 3,5 ton. Op 22 september 2016 vond wel een gewone controleactie plaats specifiek gericht op bestelwagens. Er werden 526 voertuigen gecontroleerd en er waren 122 inbreuken, die niet noodzakelijk te maken hadden met sociale dumping.

À l'heure actuelle, il n'est pas encore possible de distinguer les contrôles de véhicules de moins de 3,5 tonnes et ceux de plus de 3,5 tonnes. Une action de contrôle spécifiquement axée sur les camionnettes s'est déroulée le 22 septembre 2016. À cette occasion, 526 véhicules ont été contrôlés et 122 infractions ont été constatées, dont certaines sans rapport avec le dumping social.

De sociale partners zijn voor een uitbreiding van de rij- en rusttijdenregeling. België heeft de Europese Commissie gevraagd om de haalbaarheid daarvan te onderzoeken. Wij hebben ons standpunt medegedeeld aan lidstaten die op dezelfde lijn zitten en medestanders kunnen zijn bij de herziening van het Europese wegvervoerspakket. Ook de uitbreiding van de regeling van de vakbekwaamheidsbewijzen kunnen wij in de Europese fora ter sprake brengen in het kader van deze herziening.

Les partenaires sociaux sont favorables à l'extension de la réglementation relative aux temps de conduite et de repos. La Belgique a demandé à la Commission européenne d'en examiner la faisabilité. Nous avons communiqué notre position aux États membres qui sont sur la même longueur d'ondes et qui pourraient être nos alliés lors de la révision du paquet européen de mesures relatives au transport routier. Nous pourrions également évoquer dans les forums européens l'extension de la réglementation relative aux certificats d'aptitude professionnelle dans le cadre de cette réforme.

Ik bezorg de gevraagde cijfers over de inschrijving van bestelwagens aan de commissie.

Je fournirai à la commission les chiffres demandés concernant l'immatriculation de véhicules utilitaires.

11.03 **David Geerts** (sp.a): Het is een goede zaak dat we proberen medestanders te vinden binnen de EU. Het is belangrijk dat de minister hierin het voortouw neemt.

11.03 **David Geerts** (sp.a): Je me réjouis d'entendre que nous recherchons des alliés au sein de l'Union européenne. Il est important que le ministre prenne l'initiative en la matière.

Het incident is gesloten.

12 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het meerjareninvesteringsplan en de grote stations" (nr. 16357)

12.01 David Geerts (sp.a): De investeringsplannen van de NMBS en Infrabel zouden rond zijn.

Hoeveel budget gaat er naar stationsprojecten en stopplaatsen? Welke stations worden er aangepakt en met welke timing?

12.02 Minister François Bellot (*Nederlands*): Het meerjareninvesteringsplan van de NMBS is rond. De raad van bestuur van Infrabel heeft het ontwerp van bedrijfsplan, noch het meerjareninvesteringsplan goedgekeurd, waardoor er nog niets kan worden meegedeeld over beide plannen.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 16360 van de heer Van den Bergh wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

13 **Samengevoegde vragen van**
 - mevrouw Daphné Dumery aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de problematische registratie van elektrische fietsen" (nr. 16361)
 - de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de inschrijving van speedpedelecs gekocht vóór maart 2014" (nr. 16463)

13.01 Daphné Dumery (N-VA): Sinds 1 oktober 2016 worden elektrische fietsen die 45 kilometer per uur halen, gelijkgesteld met bromfietsen categorie B, en moeten zij dus een nummerplaat hebben en worden ingeschreven bij de dienst Inschrijving Voertuigen. Helaas ontbreken bij sommige fietsen de vereiste attesten om duidelijkheid te scheppen over de registratie

Hoe verloopt de registratie in dergelijke gevallen? Waar loopt die regularisatie spaak? Heeft de minister cijfers over het aantal niet-registreerbare

L'incident est clos.

12 Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le plan pluriannuel d'investissement et les grandes gares" (n° 16357)

12.01 David Geerts (sp.a): Les plans d'investissement de la SNCB et d'Infrabel seraient finalisés.

Quel budget sera consacré aux projets relatifs aux gares et aux points d'arrêt? Quelles gares sont concernées et quel est le calendrier prévu?

12.02 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): Le plan pluriannuel d'investissement de la SNCB est prêt. Le conseil d'administration d'Infrabel n'a pas encore approuvé le projet de plan d'entreprise, ni le plan pluriannuel d'investissement, de sorte qu'aucun élément ne peut, pour l'heure, être communiqué sur ces deux plans.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 16360 de M. Van den Bergh est transformée en question écrite.

13 **Questions jointes de**
 - Mme Daphné Dumery au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'enregistrement problématique des vélos électriques" (n° 16361)
 - M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'enregistrement des speed pedelecs achetés avant mars 2014" (n° 16463)

13.01 Daphné Dumery (N-VA): Depuis le 1^{er} octobre 2016, les vélos électriques atteignant la vitesse de 45 kilomètres par heure sont assimilés à des cyclomoteurs de catégorie B et doivent par conséquent être dotés d'une plaque minéralogique et être immatriculés auprès de la Direction pour l'Immatriculation des Véhicules. Certains propriétaires de vélos ne disposent malheureusement pas des attestations requises pour l'enregistrement de leur vélo.

Comment procède-t-on à l'immatriculation dans de tels cas? À quel niveau se situe le problème? Le ministre dispose-t-il de chiffres concernant le

snelle fietsen? Hoeveel nummerplaten werden al uitgereikt voor snelle elektrische fietsen? Overweegt de minister wettelijke bijstellingen?

13.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Het gaat vooral om de inschrijving van speedpedelecs gekocht vóór maart 2014, die meestal niet beschikken over een Europees gelijkvormigheidsattest – het zogenaamde COC – dat nodig is om die fietsen te kunnen inschrijven en een nummerplaat aan te vragen. Men kan ook geen juridische duidelijkheid geven.

Hoe kan dit worden opgelost? Hoe garandeert men dat alle betrokken fietsen voldoen aan alle relevante technische en bestuursrechtelijke bepalingen? Is er overleg tussen de FOD Mobiliteit en de regionale homologatie-instanties? Hoe en tegen wanneer wordt deze kwestie afgerond?

13.03 Minister François Bellot (Nederlands): Snelle elektrische fietsen worden niet gelijkgesteld met bromfietsklasse B, maar vormen een aparte klasse, met name de speedpedelecs. Ook de speedpedelecs die werden gekocht vóór maart 2014, kunnen worden ingeschreven bij de DIV, maar voor een inschrijving is wel het Europese gelijkvormigheidattest, gelijkaardig aan het COC, vereist. Ontbreekt het COC, dan volstaat het om dit te vragen aan de verkoper of de constructeur. Tot 11 december 2017 aanvaardt men ook een attest van vrijwillige buitenbezettingstelling van een gelijkvormigheidattest van bromfietsen en lichte vierwielers van de politie, op voorwaarde dat het voertuig gehomologeerd is. Speedpedelecs die nooit Europees werden gehomologeerd, moeten eerst via het Gewest nationaal worden gehomologeerd voor men ze kan inschrijven.

Bepaalde snelle elektrische fietsen met een homologatieplicht zijn echter niet gehomologeerd, maar werden toch verkocht en voldoen mogelijk niet aan alle vereiste technische voorschriften. Ik ken het aantal niet-geregistreerde snelle elektrische fietsen niet, maar kan wel een tabel geven met het aantal inschrijvingen per provincie en per gewest voor speedpedelecs. De huidige reglementering voor de inschrijvingen hoeft volgens mij niet te worden gewijzigd. Er zijn al contacten gelegd met de regio's voor de wijziging van de huidige reglementering over de technische eisen waaraan bromfietsen, motorfietsen en hun aanhangwagens moeten voldoen. Die wijziging moet gebeuren in de loop van 2017.

nombre de vélos rapides impossibles à immatriculer? Combien de plaques minéralogiques ont-elles déjà été délivrées pour des vélos électriques rapides? Le ministre envisage-t-il d'adapter la loi?

13.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Le problème d'immatriculation concerne principalement les vélos électriques rapides achetés avant mars 2014 qui ne disposent généralement pas d'un certificat de conformité européen (COC), indispensable pour immatriculer ces vélos et demander une plaque minéralogique. Aucune clarification juridique ne peut être apportée.

Comment résoudre le problème? Comment garantir que tous les vélos concernés remplissent les différentes prescriptions techniques et administratives? Une concertation est-elle menée entre le SPF Mobilité et les instances d'homologation régionales? Comment et à quelle échéance ce problème sera-t-il résolu?

13.03 François Bellot, ministre (en néerlandais): Les vélos électriques rapides n'appartiennent pas aux cyclomoteurs de classe B, mais constituent une catégorie distincte, à savoir les *speed pedelecs*. Les *speed pedelecs* achetés avant le mois de mars 2014 peuvent eux aussi être enregistrés auprès de la DIV, pour autant qu'un certificat européen de conformité similaire au COC soit fourni. En l'absence d'un tel certificat, il suffit de le demander au vendeur ou au constructeur. Jusqu'au 11 décembre 2017, l'attestation de remise volontaire d'un certificat de conformité des cyclomoteurs et des quadricycles légers délivrée par la police est également acceptée, à condition que le véhicule soit homologué. Les *speed pedelecs* n'ayant jamais été homologués en Europe doivent d'abord être soumis à une procédure d'homologation nationale par la Région avant de pouvoir être enregistrés auprès de la DIV.

Cependant, certains vélos électriques rapides qui requièrent une homologation ne sont pas homologués. Ils sont vendus malgré tout, même s'ils ne satisfont peut-être pas à toutes les prescriptions techniques requises. J'ignore le nombre de vélos électriques rapides non enregistrés. En revanche, je puis fournir un tableau reprenant le nombre d'inscriptions de *speed pedelecs* par province et par Région. À mon sens, la réglementation actuelle pour ces inscriptions ne nécessite pas de modification. Des contacts ont déjà été établis avec les Régions pour la modification de la réglementation actuelle relative aux exigences techniques auxquelles sont soumis les cyclomoteurs, les motocycles et leurs

remorques. Cette modification doit intervenir courant 2017.

13.04 Daphné Dumery (N-VA): De frustratie van de bezitters van een fiets die mogelijk niet kan worden gehomologeerd, is terecht. Ik ben benieuwd om hoeveel gevallen het minimaal gaat. Zijn het er veel, dan zullen we toch eens moeten nadenken over een oplossing.

13.04 Daphné Dumery (N-VA): La frustration ressentie par les détenteurs d'une bicyclette susceptible de ne pas être homologuée est justifiée. Je suis curieuse de connaître le nombre minimum de personnes dans cette situation. Si elles sont nombreuses, nous serons contraints de trouver une solution.

13.05 Jef Van den Bergh (CD&V): De regelgeving slaat meer op de nieuwe technieken en de nieuwe manieren van aandrijving, en daardoor bevinden de zogenaamde *early adopters* zich nu in een grijze zone. Men zou samen met de regionale homologatiediensten moeten zoeken naar een oplossing voor deze mensen.

13.05 Jef Van den Bergh (CD&V): La réglementation vise plutôt les nouvelles techniques et les nouveaux modes de propulsion. C'est pourquoi les "premiers utilisateurs" évoluent aujourd'hui dans une zone grise. Nous devrions rechercher pour eux une solution avec les services régionaux d'homologation.

13.06 Minister François Bellot (Nederlands): We moeten de verzekeringsmaatschappijen ook vragen wat er gebeurt bij een ongeval wanneer er geen inschrijving of homologatie is.

13.06 François Bellot, ministre (en néerlandais): Nous devons également demander aux compagnies d'assurances ce qui se passe en cas d'accident lorsque le *speed pedelecs* n'est ni immatriculé ni homologué.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

14 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het aantal nieuwe aanwervingen door de NMBS in december 2016" (nr. 16362)

14 Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le nombre de nouveaux engagements à la SNCB en décembre 2016" (n° 16362)

14.01 David Geerts (sp.a): Een aantal maanden geleden stelde ik een vraag over het dreigende tekort aan treinbestuurders en treinbegeleiders. De minister antwoordde toen dat de NMBS intensief zou gaan aanwerven. In december 2016 werden echter slechts twee treinbegeleiders en één treinbestuurder aangeworven.

14.01 David Geerts (sp.a): Il y a quelques mois, j'ai posé une question concernant le risque de pénurie de conducteurs et d'accompagnateurs de trains. Le ministre avait alors répondu que la SNCB allait procéder à des recrutements à grande échelle. En décembre 2016, seuls deux accompagnateurs et un conducteur ont été engagés.

Hoe komt dat? Wordt er ook een beleid gevoerd om deze jobs aantrekkelijk te maken? Hoeveel Nederlandstalige en Franstalige treinbestuurders en treinbegeleiders zijn er in opleiding?

Comment cela se fait-il? Une politique est-elle mise en œuvre pour renforcer l'attractivité de ces professions? Combien de conducteurs et d'accompagnateurs de trains francophones et néerlandophones sont-ils en formation?

Er werden in december wel zeven kaderleden aangeworven. Is dat ter vervanging van medewerkers of een uitbreiding van het aantal kaderleden?

En décembre, la SNCB a recruté sept membres du personnel d'encadrement. Viennent-ils remplacer des collaborateurs ayant quitté l'entreprise ou renforcer le cadre existant?

14.02 Minister François Bellot (Nederlands): Tussen het lanceren van de wervingscampagne en de aanwerving zelf zit drie maanden. In december was het effect van de wervingscampagne dus ook nog niet merkbaar. In januari werden

14.02 François Bellot, ministre (en néerlandais): Trois mois séparent le lancement de la campagne de recrutement et le recrutement proprement dit. L'effet de la campagne de recrutement n'était donc pas encore perceptible en décembre. En janvier,

72 treinbegeleiders en treinbestuurders aangeworven. De NMBS zal de voordelen van de job in de campagnes belichten en de relevante anciënniteit in een vorige job meerekenen.

Momenteel zijn er 40 Nederlandstalige en 23 Franstalige treinbegeleiders en 53 Nederlandstalige en 65 Franstalige treinbestuurders in opleiding.

Volgens de NMBS werd in december geen enkel hoger kaderlid aangeworven, maar wel zeven commerciële bedienden.

14.03 David Geerts (sp.a): Ik ben blij dat er in januari meer treinbegeleiders en treinbestuurders gestart zijn.

Het incident is gesloten.

15 Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de sluiting van de loketten in het station Tubeke" (nr. 16175)

15.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Tubeke is, met dagelijks meer dan 3.500 pendelaars en meer dan 400 personen die een biljet kopen, een belangrijk station. Veel Henegouwers stappen op de trein in Tubeke omdat dit station dicht bij Brussel is, er meer treinen stoppen en het aantal gratis parkeerplaatsen werd verhoogd. De NMBS overweegt echter loketten te sluiten en de dienstverlening aan te passen aan de dalende verkoopcijfers. Op bepaalde tijdstippen zouden de loketten worden geopend voor inlichtingen.

Welke evolutie tekent er zich af in de verkoop aan de loketten, online en via de automaten, van biljetten met vertrekstation Tubeke? Hoeveel loketten kunnen er minstens openblijven zonder buitensporige kosten voor de NMBS? Is het dalende aantal loketverrichtingen het gevolg van de tanende dienstverlening of van de dalende fysieke verkoop van biljetten? Welke nieuwe taken zullen de loketbedienden krijgen? Waarborgt u dat het station en de loketten voldoende toegankelijk blijven om een geldig vervoersbewijs te kunnen kopen?

15.02 Minister François Bellot (Frans): In het station Tubeke worden er per dag 300 transacties verricht. Het percentage loketverrichtingen is tussen eind 2014 en eind 2016 gedaald van 77% tot 60%, de ticketverkoop via de automaten is dan weer

72 accompagnateurs et conducteurs de trains ont été recrutés. La SNCB va exposer les avantages du métier dans les campagnes qu'elle organise, et prendre en compte l'ancienneté pertinente dans un emploi précédent.

Actuellement, 40 accompagnateurs de train néerlandophones et 23 francophones ainsi que 53 conducteurs de train néerlandophones et 65 francophones sont en formation.

Selon la SNCB, les engagements de décembre comprenaient sept employés commerciaux mais aucun cadre supérieur.

14.03 David Geerts (sp.a): Je suis heureux d'apprendre que des accompagnateurs et des conducteurs de train ont pu rejoindre les effectifs au mois de janvier.

L'incident est clos.

15 Question de M. Jean-Jacques Flahaux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la fermeture des guichets en gare de Tubize" (n° 16175)

15.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Tubize est une gare importante avec, chaque jour, plus de 3 500 navetteurs et plus de 400 personnes qui achètent des tickets. Beaucoup d'Henneuyers prennent le train à Tubize, plus proche de Bruxelles, où s'arrêtent plus de trains et où l'on a augmenté le nombre de places gratuites de parking. Mais la SNCB envisage de fermer des guichets pour adapter l'offre de services à la baisse des transactions commerciales. Ils resteraient ouverts à certaines heures pour les renseignements.

Pouvez-vous nous indiquer l'évolution des achats de billets au départ de Tubize au guichet, en ligne, par automate? Quelle est l'utilisation minimum des guichets pour ne pas confronter la SNCB à un coût excessif? La diminution de l'usage des guichets provient-il de la baisse de l'offre ou celle-ci correspond-elle à une baisse de l'achat physique des billets? Quelles seront les nouvelles missions des guichetiers? Garantissez-vous un maintien satisfaisant de l'ouverture de la gare et de ses guichets permettant de se munir d'un titre de transport valide?

15.02 François Bellot, ministre (en français): Dans les 300 transactions quotidiennes de la gare de Tubize, la part au guichet est passée de 77 % à 60 % entre la fin 2014 et la fin 2016, et celle des automates a augmenté de 21 à 38 %. La vente en

gestegen van 21% tot 38%. De onlineverkoop van treinkaartjes met Tubeke als vertrekstation blijft beperkt, al is die wel gestegen van 1% tot 3%.

De NMBS heeft in 2015 besloten tot de sluiting van loketten op basis van de potentiële activiteiten (d.i. de verkooptransacties en het commerciële en het niet-commerciële advies) die minstens 40% van de tijd van een dagprestatie op weekdays in beslag moeten nemen. Anders gezegd werd er in de kleine stations met minder dan 5.000 reizigers per dag op weekdays getolereerd dat men er maximaal 60% van de tijd niet mee bezig was.

Door de uitbreiding van het aantal verkoopkanalen worden er minder tickets gekocht aan de loketten. In de meeste gevallen blijkt dat de openingstijden worden aangepast omdat de loketbediende met pensioen gaat. De andere loketbedienden kunnen hun functie in een ander station van dezelfde werkzettel uitoefenen.

De NMBS heeft een moratorium tot in 2020 afgekondigd voor de volledige sluiting van de loketten. De NMBS past jaarlijks de openingsuren van de loketten aan als een volledige dienstverlening niet meer verantwoord kan worden, maar het loket blijft tijdens de piekperiode open. Voor de evaluatie van elke aanpassing moet er gekeken worden naar het station, maar ook naar de bredere geografische context. Ik heb de NMBS gevraagd de openingstijden van de loketten niet te beperken als er geen oplossing is voor een gegarandeerde de toegang tot de wachtzaal tijdens de sluitingsuren.

Het is onaanvaardbaar dat samen met de loketten verwarmde wachtzalen gesloten worden terwijl treinreizigers op de perrons staan te kleumen. De NMBS zoekt oplossingen in het kader van een voor het hele land gelijkvormige aanpak, ook al zullen deze oplossingen op maat gesneden worden van elk station en rekening houden met de lokale specificiteit.

15.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): De plaatselijke overheid van Tubeke staat open voor een oplossing. Eén van de meerderheidspartijen heeft voorgesteld om ticketverkoop buiten het station mogelijk te maken. Voor Tubeke zou dat mogelijk zijn omdat het station vlak bij een winkelstraat ligt.

Het incident is gesloten.

16 Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de

ligne de billets au départ de Tubize, bien que passée de 1 à 3 %, reste réduite.

La SNCB a décidé des fermetures en 2015 sur la base du potentiel d'activités (c'est-à-dire les transactions de vente, le conseil commercial et le conseil non-commercial), qui ne peut être inférieur à 40 % du temps d'occupation d'une seule prestation journalière en semaine. En d'autres mots, un temps d'inoccupation de maximum 60 % a été toléré pour les petites gares avec moins de 5 000 voyageurs par jour en semaine.

L'élargissement de l'offre de distribution a entraîné la baisse de l'utilisation des guichets. La plupart des changements d'heures d'ouverture correspondent au départ à la retraite du guichetier. Les autres guichetiers exerceront dans une autre gare du même siège.

La SNCB a décrété un moratoire jusqu'en 2020 pour la fermeture complète des guichets. Chaque année, la SNCB fait évoluer leurs heures d'ouverture si une prestation de services complète n'est plus justifiée mais le guichet reste accessible pendant la période d'affluence. Chaque adaptation doit être évaluée en fonction de la gare mais aussi dans une perspective géographique plus large. J'ai demandé à la SNCB de ne pas réduire l'accès aux guichets sans avoir une solution garantissant l'accès à la salle d'attente pendant leur fermeture.

Il n'est pas admissible de fermer les salles d'attentes chauffées en même temps que les guichets alors que les voyageurs gèlent sur les quais. La SNCB cherche des solutions dans une approche uniforme à l'ensemble du territoire, même si les réponses revêtiront des spécificités locales en fonction de chacune des gares.

15.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Les autorités locales de Tubize sont ouvertes à une solution. Un des partis de la majorité a proposé la vente de tickets hors des gares. Ce serait possible pour Tubize dont la gare jouxte une rue commerçante.

L'incident est clos.

16 Question de M. Jean-Jacques Flahaux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les quais de la gare de Tubize et leur

toegankelijkheid van de perrons in het station Tubeke" (nr. 16389)

Voorzitter: de heer David Geerts.

16.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Toen ik uw voorgangster interpelleerde over de defecte roltrappen in 's Gravenbrakel, verklaarde ze dat de perrons in een nabije toekomst zouden worden verhoogd en dat er tegelijkertijd nieuwe roltrappen zouden worden geplaatst. Tubeke wordt met dezelfde situatie geconfronteerd. De verkozenen werden niet ingelicht over een verhoging van de perrons.

Zullen de perrons van het station Tubeke en van 's Gravenbrakel worden verhoogd? Wanneer zijn de werken gepland?

16.02 Minister François Bellot (*Frans*): De NMBS kan zich hierover niet uitspreken zonder meerjarenplan voor investeringen. In afwachting van het meerjarenplan van Infrabel, wordt het project niet gevalideerd. Dit lijkt me echter deel uit te maken van de prioriteiten met betrekking tot de toegankelijkheid van de stations.

16.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Ik stel uw openhartigheid op prijs.

Voor de aanleg van de GEN-lijnen naar Tubeke, 's Gravenbrakel en Edingen zijn er niet veel investeringen nodig.

Ik hoop dat het dossier in een stroomversnelling komt. Van de stations Tubeke, Hennuyères en 's Gravenbrakel maken er dagelijks bijna 10.000 reizigers gebruik.

Het incident is gesloten.

17 Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de lijnmanagers voor lijn 96" (nr. 16390)

17.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): U kondigde aan dat er lijnmanagers zouden worden aangesteld die erop zouden toezien dat de NMBS zich aan haar contractuele verbintenissen inzake aansluitingen en stiptheid houdt.

Werden die personen reeds aangesteld? Met hoevelen zijn ze en hoe gaan ze te werk? Hebben de NMBS en Infrabel al disfuncties op dat vlak verholpen?

accessibilité" (n° 16389)

Président: M. David Geerts.

16.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Lorsque j'ai interpellé votre prédécesseur au sujet des escalators en panne de Braine-le-Comte, elle m'a indiqué que de nouveaux escalators seraient installés à la faveur du rehaussement des quais dans un avenir proche. La même situation se produit à Tubize. Les élus ne sont pas informés d'un rehaussement des quais.

Les quais de la gare de Tubize et de Braine-le-Comte seront-ils rehaussés? Quand les travaux sont-ils prévus?

16.02 François Bellot, ministre (*en français*): La SNCB n'est pas en mesure de se prononcer sans plan pluriannuel pour les investissements. Dans l'attente de celui d'Infrabel, son projet n'est pas validé. Toutefois, cela me paraît faire partie des priorités d'accessibilité dans les gares.

16.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): J'apprécie votre franchise.

Les lignes RER vers Tubize, Braine-le-Comte et Enghien ne nécessitent pas beaucoup d'investissements.

J'espère que le dossier évoluera. Les gares de Tubize, Hennuyères et Braine-le-Comte voient passer près de 10 000 voyageurs chaque jour.

L'incident est clos.

17 Question de M. Jean-Jacques Flahaux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les managers de ligne sur la ligne 96" (n° 16390)

17.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Des managers de ligne, chargés de veiller au respect par la SNCB de ses engagements contractuels en matière de correspondance et de ponctualité, devaient être nommés.

Ont-ils été désignés? Combien sont-ils et comment opèrent-ils? La SNCB et Infrabel ont-elles déjà remédié à des dysfonctionnements en la matière?

17.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): De lijnmanagers zijn begin februari aan de slag gegaan en hebben zich voor hun eerste analyses op de gegevens van januari gebaseerd. Om de uitwisselingen te vergemakkelijken beschikt elk van hen over een uniek aanspreekpunt bij het andere bedrijf.

De lijnmanagers grijpen niet realtime in en houden zich niet bezig met het beheer van het treinverkeer. De duur van hun opdracht is niet beperkt. Hun aanbevelingen worden ten uitvoer gebracht en regelmatig geëvalueerd. Op grond van hun analyses werken Infrabel en de NMBS in nauwe onderlinge samenwerking oplossingen uit.

Volgens de reizigers zou de stiptheid sinds het begin van het jaar verbeterd zijn, maar we wachten de becijferde analyse af. Om oplossingen te vinden moeten we begrijpen wat er gebeurt op de meeste problematische lijnen, zoals lijn 96, die u goed kent.

17.03 **Jean-Jacques Flahaux** (MR): Er is inderdaad een verbetering merkbaar, maar er is nog altijd het probleem van de overbelaste sporen in het centraal station, dat maar zes sporen telt.

Het incident is gesloten.

18 **Vraag van mevrouw Véronique Caprasse aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het opbreken door Infrabel van de sporen op de site van Saint-Gobain" (nr. 16442)**

18.01 **Véronique Caprasse** (DéFI): Het bedrijfsterrein van Saint-Gobain in Sambreville was vroeger via een interne spoorlijn verbonden met het spoornet van de NMBS, wat samen met de laadkade langs de Samber en de aansluiting met het wegen- en autosnelwegennet een 'trimodale' troef vormde voor de reconversie van de site.

In september 2015 demonteerde Infrabel de verbinding tussen de spoorlijn op het bedrijfsterrein en de lijn Namen-Charleroi, wat heel wat reacties teweegbracht bij bedrijven die zich daar wilden vestigen omdat een aansluiting op het spoornet directe leveringen mogelijk maakt.

Ondanks verschillende vragen aan uw voorganger is de toestand niet veranderd. Het herstellen van de aansluiting zou gunstig zijn voor de reconversie van het bedrijfsterrein en zou het aantrekkelijker maken. Het kan dienen als voorbeeld van een geslaagde industriële reconversie in Wallonië als ook de

17.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): Entrés en fonction début février, les managers de ligne ont débuté leurs activités d'analyse sur base des données de janvier. Chacun d'entre eux a un point de contact unique au sein de l'autre société en vue de faciliter les échanges.

Les managers de ligne n'interviennent pas en temps réel et ne s'occupent pas de la gestion du trafic. La durée de leur mission n'est pas limitée. Leurs recommandations sont produites et évaluées régulièrement. Sur la base de leurs analyses, des propositions de solutions sont élaborées en étroite collaboration par Infrabel et la SNCB.

Selon les usagers, la ponctualité serait en amélioration depuis le début de l'année mais on attend une analyse chiffrée. Il s'agit de comprendre ce qui se passe sur les lignes les plus problématiques, dont la ligne 96 que vous connaissez bien, pour y remédier.

17.03 **Jean-Jacques Flahaux** (MR): En effet, une amélioration se fait sentir mais il reste l'engorgement de la Gare centrale, celle-ci n'ayant que six quais.

L'incident est clos.

18 **Question de Mme Véronique Caprasse au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le démontage par Infrabel de l'accès ferroviaire au site de Saint-Gobain" (n° 16442)**

18.01 **Véronique Caprasse** (DéFI): Le site de Saint-Gobain à Sambreville disposait d'une ligne de chemin de fer interne reliée au réseau de la SNCB, d'un quai de chargement sur la Sambre et d'accès routier et autoroutier; cette "trimodalité" est un atout pour sa reconversion.

En septembre 2015, Infrabel a démonté la jonction entre la voie interne au site et la ligne Namur-Charleroi, suscitant la réaction de plusieurs sociétés désireuses de s'y installer, car la desserte ferroviaire permet des livraisons directes.

Malgré plusieurs demandes, la situation n'a pas évolué. Rétablir cette jonction serait positif pour la reconversion du site et son attractivité. Il peut constituer un exemple de reconversion industrielle réussie en Wallonie si la mobilité est à l'avenant.

mobiliteit een belangrijke rol krijgt.

Kunt u bevestigen dat dit de stand van zaken is? Zo ja, zal dit dossier voortgang hebben en zult u met name overleggen met het gemeentebestuur en de ondernemingen op het bedrijfsterrein?

18.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): Het contract over de spoorverbinding met de site van SA Saint-Gobain Glass Benelux werd in 2012 opgezegd. Er is dan ook geen reden om de infrastructuur te behouden. Uit beheersoverwegingen heeft Infrabel die verbinding ontmanteld.

Er zou een nieuwe verbinding op grond van een geobjectiveerde aanvraag en na een studie van het potentieel kunnen worden aangelegd. Infrabel zal op elk verzoek antwoorden en zal de bedrijven die erom vragen professioneel ondersteunen.

18.03 **Véronique Caprasse** (DéFI): We zullen zien wat er in het belang van de bedrijven moet gebeuren en ik zal u in voorkomend geval een nieuwe vraag over dit onderwerp stellen.

Het incident is gesloten.

19 **Vraag van de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de ontoegankelijkheid van de openbare toiletten in het station Doornik" (nr. 16481)**

19.01 **Paul-Olivier Delannois** (PS): De openbare toiletten in het station Doornik zijn al maanden niet meer toegankelijk. Nadat er meermaals vernielingen waren aangericht, werden de toiletten gesloten, maar dat is geen oplossing.

Waarom wordt er geen toiletdame aangesteld in dit station?

19.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): De NMBS deelt mij mee dat de aanstelling van een toiletmedewerker mogelijk als het beheer van de toiletten in concessie gegeven wordt via een oproep tot kandidaatstelling. De NMBS kan de personeelskosten niet op zich nemen als er niet genoeg inkomsten zijn.

Het beheer van toiletten op openbare plaatsen vormt voor alle openbare beheerders een heikel punt.

19.03 **Paul-Olivier Delannois** (PS): Uw antwoord stelt mij niet tevreden. Het gebrek aan toiletten

Me confirmez-vous cet état de fait? Si oui, ce dossier sera-t-il suivi favorablement, impliquant une rencontre avec les autorités communales et les entreprises du site?

18.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): Le contrat de raccordement ferré avec la SA Saint-Gobain Glass Benelux a été résilié en 2012. Il n'y a donc plus de raison de maintenir l'installation. Par souci de bonne gestion, Infrabel l'a retirée.

Un nouveau raccordement est possible sur base d'une demande objectivée et d'une étude de potentiel. Infrabel répondra à toute requête et épaulera avec professionnalisme les entreprises demandereses.

18.03 **Véronique Caprasse** (DéFI): Nous verrons ce qu'il y a lieu de faire dans l'intérêt des entreprises et je reviendrai vers vous s'il échet.

L'incident est clos.

19 **Question de M. Paul-Olivier Delannois au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'inaccessibilité des toilettes publiques en gare de Tournai" (n° 16481)**

19.01 **Paul-Olivier Delannois** (PS): Depuis des mois, les toilettes publiques de la gare de Tournai ne sont plus accessibles. Après avoir été vandalisées à plusieurs reprises, elles ont été fermées, ce qui n'est pas une solution.

Pourquoi ne pas disposer d'un préposé au nettoyage des toilettes dans cette gare?

19.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): La SNCB m'informe qu'avoir un préposé aux toilettes peut se faire par la mise en concession des toilettes par la SNCB avec un exploitant via un appel à candidature. La SNCB ne peut prendre en charge les coûts de personnel sans recettes suffisantes.

La gestion des toilettes dans les lieux publics est une difficulté majeure à laquelle tous les gestionnaires sont confrontés.

19.03 **Paul-Olivier Delannois** (PS): Votre réponse ne me satisfait pas. L'absence de toilettes est un

vormt een reëel probleem. Het station Doornik werd nog maar net gerenoveerd, uw antwoord is surrealistisch. De NMBS zou een medewerker via artikel 60 in dienst kunnen nemen, zonder dat dat grote uitgaven hoeft mee te brengen.

19.04 Minister **François Bellot** (*Frans*): De toiletten werden herhaaldelijk gerenoveerd en gevandaliseerd. Indien de gemeente investeert in de plaatsing van muntautomaten, kan ze de dader laten opdraaien voor de kosten van de herstelwerken.

19.05 **Paul-Olivier Delannois** (PS): Er werden camera's geplaatst in het station. Ik heb de NMBS voorgesteld om een akkoord te sluiten met de stad Doornik om de boosdoeners te vervolgen, maar de menselijke oplossing zou niet veel kosten en zou iedereen goed uitkomen.

Het incident is gesloten.

20 **Vraag van de heer Veli Yüksel aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het aantal treinbegeleiders per trein" (nr. 16443)**

20.01 **Veli Yüksel** (CD&V): Wat zijn de regels voor het aantal treinbegeleiders per trein? Wordt er een onderscheid gemaakt tussen P- en IC-treinen? Wordt er onderscheid gemaakt naargelang het treinmaterieel of het aantal rijkundigen? Wordt er soms afgeweken van de standaardprocedures en waarom? Welke regels worden dan gehanteerd?

Zijn er hierover klachten van het treinpersoneel van de NMBS en/of HR Rail? Hoeveel klachten waren er per jaar sinds 2010? Wat is de concrete inhoud ervan? Op welke lijnen waren de treinbegeleiders met klachten voornamelijk actief?

20.02 Minister **François Bellot** (*Nederlands*): Er wordt geen onderscheid gemaakt tussen IC- of P-treinen. Verder is de aanwezigheid van een tweede treinbegeleider niet verplicht. Er zijn wel gedragsregels naargelang de lengte en/of het type materieel. De NMBS stelt dat het niet om regels gaat, maar om aanbevelingen.

Elke reizigerstrein moet worden begeleid door een boordchef. De klachten gaan vooral over situaties waarin men in *realtime* beslist om een tweede treinbegeleider toch niet in te zetten. Dit gebeurt meestal om te vermijden dat een trein moet worden afgeschaft. De klachten betreffen hoofdzakelijk

réel problème. La gare de Tournai vient d'être rénovée, votre réponse est surréaliste. La SNCB pourrait engager un article 60 sans grever son budget.

19.04 **François Bellot**, ministre (*en français*): Les toilettes ont été rénovées et vandalisées à plusieurs reprises. Si la commune s'investit et installe des monnayeurs, elle peut faire payer cher celui qui vandalise.

19.05 **Paul-Olivier Delannois** (PS): Des caméras sont placées dans la gare. J'ai proposé à la SNCB un accord avec la Ville de Tournai pour poursuivre les fauteurs de trouble, mais la solution humaine ne coûterait pas grand-chose et arrangerait tout le monde.

L'incident est clos.

20 **Question de M. Veli Yüksel au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le nombre d'accompagnateurs par train" (n° 16443)**

20.01 **Veli Yüksel** (CD&V): Quelles sont les règles relatives au nombre d'accompagnateurs par train? Opère-t-on une distinction entre les trains P et IC? Prend-on en considération le type de matériel ou le nombre de voitures? Déroge-t-on parfois aux procédures normales et pourquoi? Quelles règles sont alors appliquées?

Le personnel de bord de la SNCB et/ou de HR Rail a-t-il déjà émis des plaintes à ce sujet? Combien de plaintes ont été dénombrées annuellement depuis 2010? Quelle en est la teneur concrète? Sur quelles lignes les accompagnateurs de train qui ont émis des plaintes étaient-ils principalement actifs?

20.02 **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): Aucune distinction n'est opérée entre les trains IC et P. Par ailleurs, la présence d'un deuxième accompagnateur de train n'est pas obligatoire. Des lignes de conduite existent en fonction de la longueur et/ou du type de matériel. La SNCB précise qu'il s'agit de recommandations et non de règles.

Tout train de voyageurs doit être accompagné d'un chef de bord. Les plaintes portent principalement sur les cas où il est décidé en temps réel de ne finalement pas embarquer un second accompagnateur de train. Cette décision vise généralement à éviter la suppression d'un train. Les

verbindingen waarop veel treinen met een uitgebreide samenstelling rijden, geografisch zijn deze over het hele net verspreid.

20.03 Veli Yüksel (CD&V): Ik meen dat er duidelijke regels moeten komen om klachten en frustraties te vermijden.

Het incident is gesloten.

21 Samengevoegde vragen van

- de heer Servais Verherstraeten aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de elektrificatie van de lijn Mol-Hamont-Weert" (nr. 16462)
- de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de elektrificatie van de spoorlijn Mol-Hamont-Weert" (nr. 16465)
- de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de subsidieaanvragen bij Connecting Europe Facility" (nr. 16497)

21.01 Servais Verherstraeten (CD&V): Het kernkabinet zou hebben beslist om Europese spoorsubsidies aan te vragen voor onder meer de elektrificatie tussen Mol en Weert. De deadline om dossiers in te dienen was 7 februari 2017.

Wat heeft het kernkabinet beslist? Werd het dossier tijdig ingediend? Wat is de totale kostprijs van de elektrificatie Mol-Weert? Welk subsidiebedrag werd aangevraagd? Wat is het tijdspad van de procedure? Bestaat er geen risico op vertraging door de aanvraag van Europese middelen? Hoe ver staat het met het dossier van de elektrificatie Mol-Hamont? Is er voorzien in de nodige budgetten bij Infrabel om dit traject uit te voeren? Wat is het tijdspad?

21.02 Wouter Raskin (N-VA): Het kernkabinet heeft blijkbaar het fiat gegeven om op zoek te gaan naar Europese subsidies voor twee grensoverschrijdende spoorprojecten. Ook Nederland is vragende partij voor de elektrificatie tot in Weert. De provincie Nederlands Limburg wil 4 miljoen euro opzijzetten voor het project.

Kan de minister de beslissing van het kernkabinet toelichten? Wanneer zal er duidelijkheid zijn over de

plaintes concernent essentiellement des liaisons où circulent de nombreux trains avec composition élargie, lesquels sont répartis sur l'ensemble du réseau.

20.03 Veli Yüksel (CD&V): Je pense qu'il faut instaurer des règles claires, de sorte à éviter les plaintes et les frustrations.

L'incident est clos.

21 Questions jointes de

- M. Servais Verherstraeten au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'électrification de la ligne Mol-Hamont-Weert" (n° 16462)
- M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'électrification de la ligne ferroviaire Mol-Hamont-Weert" (n° 16465)
- M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les demandes de subvention auprès de Connecting Europe Facility" (n° 16497)

21.01 Servais Verherstraeten (CD&V): Le Conseil des ministres restreint aurait décidé de solliciter des subventions ferroviaires européennes, notamment pour électrifier la ligne ralliant Mol à Weert. La date limite d'introduction des dossiers était fixée au 7 février 2017.

Quelle décision le Conseil des ministres restreint a-t-il prise? Le dossier a-t-il été introduit dans les temps? Quel est le coût total de l'électrification de la ligne Mol-Weert? À combien s'élève le montant demandé? Quel délai a été prévu pour la procédure? Le fait de solliciter des fonds européens ne comporte-t-il pas un risque de retard? Quel est l'état d'avancement du dossier d'électrification de la ligne Mol-Hamont? Les budgets nécessaires ont-ils été prévus chez Infrabel pour effectuer ce parcours? Quel est le calendrier fixé?

21.02 Wouter Raskin (N-VA): Le Conseil des ministres restreint a apparemment donné le feu vert à l'introduction d'une demande de subventions européennes pour financer deux projets ferroviaires transfrontaliers. Les Pays-Bas souhaitent également l'électrification de la ligne jusqu'à Weert. La province du Limbourg néerlandais entend réserver quatre millions d'euros pour le projet.

Le ministre pourrait-il commenter la décision du Conseil des ministres restreint? Quand aurons-nous

toekenning van de Europese subsidies? Welk bedrag werd aangevraagd? Wat is de geraamde kostprijs van de elektrificatie en de doortrekking van de spoorlijn tot in Weert? Worden hiervoor middelen vrijgemaakt in het meerjareninvesteringsplan van Infrabel? Heeft de minister al overlegd met zijn Nederlandse collega? Klopt het dat Nederlands Limburg bereid is om financieel over de brug te komen?

21.03 Minister **François Bellot** (*Nederlands*): Enkele maanden geleden heeft de federale regering aangekondigd dat zij via schuldfinanciering een aantal projecten wil realiseren die een belangrijke maatschappelijke bijdrage kunnen genereren, in het kader van een meerjareninvesteringsplan voor het spoor.

(*Frans*) Het kernkabinet heeft op 2 februari de principebeslissing genomen om, in het kader van dat bedrag van 1 miljard euro, voor de Gewesten prioritaire dossiers uit te voeren, in het bijzonder de voltooiing van het GEN op het Vlaamse, Waalse en Brusselse grondgebied, maar ook de elektrificatie van lijn 19 tussen Mol en Hamont en de tweede fase van de aansluiting van de terminal van Athus op het Franse net.

Voor die laatste twee projecten werd er een aanvraag tot Europese subsidiëring ingediend. De elektrificatie van de lijn tussen Mol en Hamont zou volgens de ramingen 46,3 miljoen euro kosten en er werd een Europese subsidie van 18,5 miljoen euro aangevraagd. Aangezien de Nederlandse Staat de werken aan Nederlandse zijde uiteindelijk niet wilde financieren, kon er geen gezamenlijk project met Nederland voor Mol-Hamont-Weert worden ingediend. De Europese beslissingen zouden tegen juli 2017 bekend moeten zijn. U kunt rekenen op mijn inzet voor het verdedigen van die twee projecten.

(*Nederlands*) Beide projecten maken geen deel uit van de projecten die normalerwijze in het meerjarenplan met een federale dotatie zullen worden gefinancierd.

21.04 **Servais Verherstraeten** (CD&V): Er is definitief duidelijkheid over de subsidies tegen de zomer. Als men daarvoor niet in aanmerking komt, dan moet men in middelen voorzien in het traditionele investeringsprogramma van Infrabel. De elektrificatie van de spoorlijn Mol – Hamont zou immers een exploitatiebesparing voor de NMBS betekenen van meer dan 10 miljoen euro per jaar. Twee jaar uitstel betekent meer verlies dan de mogelijke Europese subsidies. Elk jaar uitstel is

des précisions sur l'octroi des subventions européennes? Quel est le montant des subventions demandées? Quel est le coût estimé de l'électrification et du prolongement de la ligne ferroviaire jusqu'à Weert? Le plan d'investissement pluriannuel d'Infrabel libérera-t-il des moyens pour la réalisation de ce projet? Le ministre a-t-il déjà consulté son homologue néerlandais? Est-il exact que la province du Limbourg néerlandais est disposée à mettre la main au portefeuille?

21.03 **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): Voici quelques mois, le gouvernement fédéral a annoncé son intention de réaliser, par le biais du financement par l'emprunt, certains projets susceptibles de constituer une contribution importante à la société, et ce, dans le cadre d'un plan pluriannuel d'investissement pour le rail.

(*En français*) Le cabinet restreint du 2 février a adopté, sur ma proposition, la décision de principe de réaliser, dans le cadre de ce montant de 1 milliard d'euros, des dossiers prioritaires pour les Régions, en particulier la finalisation du RER sur les territoires flamand, wallon et bruxellois, mais aussi l'électrification de la ligne 19 entre Mol et Hamont et la deuxième phase de la connexion du terminal d'Athus avec le réseau français.

Ces deux derniers projets ont fait l'objet de l'introduction d'une demande de subventionnement européen. L'électrification entre Mol et Hamont devrait, selon les estimations, coûter 46,3 millions d'euros, et le subsidie européen demandé s'élève à 18,5 millions. L'État néerlandais n'ayant finalement pas voulu prendre en charge le financement des travaux du côté néerlandais, il n'a pas été possible d'introduire un projet Mol-Hamont-Weert avec les Pays-Bas. Les décisions européennes devraient être connues pour juillet 2017. Vous pouvez compter sur mon engagement pour défendre ces deux projets.

(*En néerlandais*) Les deux projets ne font pas partie de ceux qui sont normalement financés par une dotation fédérale dans le cadre du plan pluriannuel.

21.04 **Servais Verherstraeten** (CD&V): Toute la clarté sera faite à propos des subventions d'ici l'été. Si nous n'entrons pas en ligne de compte, il nous faudra prévoir des moyens dans le cadre du programme d'investissements traditionnel d'Infrabel. L'électrification de la ligne ferroviaire Mol-Hamont représenterait en effet pour la SNCB une économie d'exploitation de plus de 10 millions d'euros par an. Un report de deux ans entraînerait une perte supérieure aux subventions européennes

10 miljoen euro verlies. De minister moet de kortst mogelijke weg bewandelen, die financieel het voordeligst is voor de Belgische Staat.

21.05 Wouter Raskin (N-VA): Wij moeten inderdaad een slag om de arm houden. Het gaat hier om relatief lage investeringskosten, een hoge kostendekkingsgraad, milieuvriendelijke elektrische treinen in plaats van dieseltreinen en de bereikbaarheid van Amsterdam, Rotterdam en Antwerpen. De elektrificatie tot in Mol is uitgevoerd. Het project moet nu gewoon worden afgewerkt. In de totale middelen waar de minister mee werkt, zijn dit peanuts. Wij mogen dit momentum niet laten voorbijgaan.

Het incident is gesloten.

22 Vraag van mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de ticketautomaten" (nr. 16412)

22.01 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Ik wil mijn vraag nr. 16414 omzetten in een schriftelijke vraag.

Eerder stelde ik reeds een vraag over de ticketautomaten in de stations. De verhouding van de ticketverkoop aan loket versus automaat bedroeg 50/50 in 2016. Is die verhouding hetzelfde in alle stations of zijn er grote verschillen per station? Wordt er bij de locatie van automaten ook rekening gehouden met het comfort van de reiziger? Wat zijn de voornaamste oorzaken van defecte automaten? Zijn er structurele problemen? Hoeveel bedroeg de kostprijs voor de herstelling van automaten in de afgelopen jaren?

22.02 Minister François Bellot (Nederlands): De verhouding van de ticketverkoop aan het loket of aan de automaten is niet in alle stations hetzelfde. Een station als Leuven kent bijvoorbeeld een relatief hoger aandeel automaatgebruikers, gezien de studentenpopulatie. Ook de beschikbaarheid van het loket is een van de factoren die het gebruik van de automaten beïnvloedt.

Er wordt uiteraard rekening gehouden met het comfort van de reizigers. Na klachten over de reflectie van zonlicht heeft de NMBS eind vorig jaar

éventuelles. Chaque année de report équivaudrait à une perte de 10 millions d'euros. Le ministre doit choisir la voie la plus rapide, celle qui est financièrement la plus avantageuse pour l'État belge.

21.05 Wouter Raskin (N-VA): Nous devons en effet observer une certaine réserve. Il est ici question de coûts d'investissements relativement bas, d'un taux élevé de couverture des coûts, du remplacement des trains diesel par des trains électriques écologiques et de l'accessibilité d'Amsterdam, de Rotterdam et d'Anvers. L'électrification de la ligne ferroviaire a été effectuée jusqu'à Mol. Ce chantier doit être finalisé. Les moyens nécessaires à cet égard sont insignifiants par rapport au budget total dont le ministre dispose. Nous ne devons pas manquer cette occasion unique.

L'incident est clos.

22 Question de Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les distributeurs de tickets" (n° 16412)

22.01 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Je souhaite transformer ma question n°16414 en question écrite.

J'avais déjà posé une question précédemment sur les distributeurs de tickets dans les gares. En 2016, la proportion de vente de tickets aux guichets et aux distributeurs était de 50/50. Cette proportion est-elle identique dans toutes les gares ou observe-t-on de grandes différences d'une gare à l'autre? Dans le choix de l'emplacement d'un distributeur, est-il tenu compte du confort du voyageur? Quels sont les motifs principaux de défaillance des distributeurs? Existe-t-il des problèmes structurels? À combien s'élevait le coût de réparation des distributeurs ces dernières années?

22.02 François Bellot, ministre (en néerlandais): La répartition des ventes de tickets au guichet et aux distributeurs automatiques varie selon les gares. Une gare telle que celle de Louvain, ville à forte densité estudiantine, enregistre par exemple un nombre relativement plus élevé d'utilisateurs des distributeurs automatiques. La disponibilité des guichets constitue en outre l'un des facteurs influant sur l'utilisation des distributeurs automatiques.

Le confort des voyageurs est évidemment pris en considération. À la fin de l'année dernière, à la suite de plaintes de voyageurs gênés par les reflets sur

bescherming geplaatst.

De belangrijkste problemen zijn er met het cashsysteem, de elektronische betaalterminals en in mindere mate de printers. Ik zal een tabel overhandigen met de operationele kosten per jaar.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: De vragen nrs. 16142, 16154, 16289 en 16489 van de heer Cheron worden omgezet in schriftelijke vragen. Ook de samengevoegde vragen 16310 van de heer Cheron, 16316 van de heer Van Hees, 16356 van de heer Geerts en 16283 van de heer Van den Bergh worden omgezet in schriftelijke vragen.

23 **Vraag van de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het gebruik van de nieuwe technologieën door Infrabel" (nr. 16492)**

23.01 **Gautier Calomne** (MR): De pers berichtte onlangs dat Infrabel een 3D-simulator had gekocht om de ambtenaren die over de veiligheid van de ploegen voor het onderhoud van de sporen moeten waken op te leiden. Het behalen van de doelstelling die Infrabel zichzelf heeft gesteld om tegen 2022 een 100% digitale overheidsinstelling te worden zou daarmee een stap dichterbij zijn.

Welke investeringen zullen er vooral moeten worden gedaan om die doelstelling te behalen? Hoe ziet het tijdspad eruit en hoeveel zal een en ander naar schatting kosten? Beschikt u over een begrotingsscenario? In welke begeleiding voorziet de HR-dienst om die nieuwe technologieën aan te leren en correct te laten gebruiken?

23.02 **Minister François Bellot** (*Frans*): Infrabel maakt van de nieuwe technologische mogelijkheden gebruik om zijn processen te moderniseren en te integreren en om een klimaat te scheppen waarin een sterkere nadruk ligt op innovatie, samenwerking en een evenwicht tussen de resultaten en het welzijn van haar personeel.

Deze modernisering heeft betrekking op *capacity management*, *traffic management* en *asset management*: een slimme infrastructuur zal een signaal sturen wanneer er onderhoud of vernieuwing nodig is, de productiviteit van en de sfeer bij de ondersteunende diensten zullen verbeteren en er zal minder administratieve rompslomp en papiergebruik zijn.

les écrans, la SNCB a installé un dispositif antireflet.

Les principales défaillances techniques concernent les paiements en espèces, les terminaux de paiement et, dans une moindre mesure, les imprimantes. Je transmettrai un tableau récapitulatif des coûts opérationnels annuels.

L'incident est clos.

Le **président**: Les questions n^{os} 16142, 16154, 16289 et 16489 de M. Cheron sont transformées en questions écrites. Les questions jointes n^{os} 16310 de M. Cheron, 16316 de M. Van Hees, 16356 de M. Geerts et 16283 de M. Van den Bergh sont également transformées en questions écrites.

23 **Question de M. Gautier Calomne au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'usage des nouvelles technologies par Infrabel" (n° 16492)**

23.01 **Gautier Calomne** (MR): La presse relatait dernièrement l'acquisition par Infrabel d'un simulateur 3D dans le cadre de la formation de ses agents chargés de la sécurité des équipes d'entretien des voies. Ceci devrait contribuer à atteindre l'objectif fixé par Infrabel de devenir, d'ici 2022, un organe public 100 % numérique.

Quels sont les principaux postes d'investissement, retenus pour atteindre cet objectif? Quels sont le calendrier et le coût estimé? Disposez-vous d'un scénario budgétaire? Qu'est-il prévu en termes de gestion des ressources humaines pour faciliter la ré-appropriation et le bon usage des nouvelles technologies?

23.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): Infrabel saisit les nouvelles opportunités technologiques pour moderniser et intégrer ses processus, afin de renforcer une culture de l'innovation, de la collaboration et de l'équilibre entre les résultats et les aspects humains.

Cette modernisation porte sur le *capacity management*, le *traffic management* et l'*asset management*: une infrastructure intelligente enverra un signal lorsqu'elle doit être entretenue ou renouvelée; les services de support verront une amélioration de la productivité et de la convivialité, ainsi qu'une réduction des charges administratives et de l'usage du papier.

Infrabel zal zijn digitale installaties steeds beter moeten beveiligen tegen de toenemende cybercriminaliteit.

De kalender is afhankelijk van de goedkeuring van de begroting. Het project betreffende de concentratie en migratie van seinposten naar seinzalen loopt nog. Sinds november wordt het verkeer beheerd met de nieuwe software en in januari werd telewerk ingevoerd.

Infrabel schoolt zijn personeel voortdurend bij. Dit is, door de invoering van ETCS, nodig voor het onderhoud van de seininrichting, maar ook de concentratie van de seinposten en de implementatie van de nieuwe software vereisen dat de kennis van het personeel wordt bijgewerkt.

Infrabel heeft een eigen opleidingscentrum opgericht, Infrabel Academy, dat theoretische en praktische opleidingen zal organiseren. Tegen 2019 zullen er in het station Brussel-West een technische opleidingshal en simulatoren worden geïnstalleerd.

23.03 **Gautier Calomne** (MR): Ik dank u voor uw antwoord. De digitalisering is geen negatieve ontwikkeling maar een opportunity!

Het incident is gesloten.

24 **Vraag van de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het protest tegen het doorvoeren van de one man car op lijn 132" (nr. 16494)**

24.01 **Marco Van Hees** (PTB-GO!): U bevestigde dat er geen lijn was geselecteerd voor het *one man car*-project. Meerdere gemeenten hebben moties aangenomen tegen een pilotproject op lijn 132 en de treinbegeleiders van Mariembourg hebben 1.400 handtekeningen verzameld met een petitie.

De mensen willen niet weten van dat project. Wat is uw antwoord aan de ondertekenaars van die petitie? En aan de gemeenteraadsleden van die regio? Kunt u garanderen dat er geen *one man car*-pilotproject komt op lijn 132? Welke concrete pistes liggen er op tafel om dat systeem te testen?

24.02 **Minister François Bellot** (*Frans*): Het project *one man car* is momenteel nog in studie en de NMBS heeft nog niet beslist op welke lijn er een proefproject zou lopen. Het project sluit aan bij het

Vu l'augmentation de la cybercriminalité, Infrabel devra progressivement accroître la protection de ses installations numériques.

Le calendrier dépend de l'approbation des budgets. La concentration et la migration des postes de signalisation vers les salles de signalisation est en cours. Le nouveau logiciel de gestion du trafic a été mis en production en novembre; le télétravail a été introduit en janvier.

Infrabel veille à la formation continue de son personnel. C'est nécessaire pour la maintenance de la signalisation, avec le développement de l'ETCS, et à la suite de la concentration des postes de signalisation et de la mise en œuvre du nouveau logiciel.

Infrabel s'est doté de son propre centre de formation: Infrabel Academy dispensera des formations théoriques et pratiques. Pour 2019, un hall de formation technique et des outils de simulation seront installés à la gare de Bruxelles-Ouest.

23.03 **Gautier Calomne** (MR): Merci; la numérisation ne constitue pas une évolution négative mais une opportunité!

L'incident est clos.

24 **Question de M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la protestation contre la mise en œuvre du système one man car sur la ligne 132" (n° 16494)**

24.01 **Marco Van Hees** (PTB-GO!): Vous aviez affirmé qu'aucune ligne n'avait été choisie pour le projet de *one man car*. Différentes communes ont voté des motions contre un projet pilote sur la ligne 132, et une pétition, initiée par les accompagnateurs de train de Mariembourg, a récolté 1 400 signatures.

Les gens ne veulent pas de ce projet. Que répondez-vous aux signataires de cette pétition? Et aux conseillers communaux de cette région? Pouvez-vous garantir qu'il n'y aura pas de projet pilote *one man car* sur la ligne 132? Pouvez-vous nous dire les pistes concrètes sur la table pour tester ce système?

24.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): Le projet *one man car* est encore à l'étude et la SNCB n'a pas choisi de ligne pilote. Il s'inscrit dans la demande du gouvernement d'accroître l'efficacité

verzoek van de regering om de efficiëntie van de NMBS te verhogen in het vooruitzicht van de nakende liberalisering van het binnenlands reizigersvervoer. De studie werd bezorgd aan de vakbonden, die via werkgroepen bij de mogelijke realisatie van het project betrokken zullen worden.

De stoptreinen met een lage bezettingsgraad zijn daar het meest geschikt voor en bijkomend wordt er gedacht aan de inzet van dergelijke treinen op het voorstadsnet rond de vijf grote steden. Investerings in technisch materieel en aangepaste procedures moeten voor een hoog veiligheidsniveau zorgen.

Er zullen veiligheidsanalyses worden uitgevoerd met betrekking tot de stiptheid en de sociale en operationele veiligheid, die onmisbare voorwaarden zijn om de goedkeuring van de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen te verkrijgen.

Als het project gerealiseerd wordt, zou de uitrol vanaf eind 2018 gefaseerd verlopen, afhankelijk van de investeringen, de opleidingen en het veiligheidsdossier dat goedgekeurd moet worden. Het zou over meerdere jaren gespreid worden.

24.03 Marco Van Hees (PTB-GO!): Ik noteer dat het nog niet zeker is of het project zal doorgaan en dat de vakbonden erbij zouden worden betrokken.

Het incident is gesloten.

25 Vraag van de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de prijsstijgingen bij de NMBS" (nr. 16495)

25.01 Marco Van Hees (PTB-GO!): De gemiddelde NMBS-tarieven zijn sinds 1995 met 65% gestegen. Dat is 20% meer dan de stijging van de consumptieprijsindex.

Wat staat er in het nieuwe beheerscontract over de bepalingen voor tariefverhogingen? Hebt u al een beslissing getroffen over de variabele tarieven voor piek- of daluren? Bent u bereid om een prijzenstop in het volgende beheerscontract op te nemen?

25.02 Minister François Bellot (Frans): De NMBS past haar tarieven elk jaar aan met inachtneming van de bepalingen van het beheerscontract. De raad van bestuur van de NMBS heeft beslist om een gemiddelde prijsstijging van 2,93% toe te passen op basis van de gestegen gezondheidsindex en van de behaalde

de la SNCB face à l'imminente libéralisation du transport intérieur des voyageurs. L'étude a été communiquée aux syndicats, associés via des groupes de travail à une éventuelle implémentation du projet.

Les trains omnibus à faible taux d'occupation s'y prêtent le mieux et une application au trafic suburbain autour des cinq grandes villes est une hypothèse supplémentaire. Des investissements en matériel technique et des procédures adaptées doivent garantir un niveau élevé de sécurité.

Des analyses de sécurité seront effectuées sur la ponctualité et sur la sécurité sociétale et d'exploitation, condition indispensable pour obtenir l'accord du service de sécurité et d'interopérabilité des chemins de fer.

Si le projet voit le jour, le déploiement serait phasé à partir de la fin de 2018 en fonction des investissements, des formations et du dossier de sécurité qui doit faire l'objet d'une homologation. Ensuite, il s'étalerait sur plusieurs années.

24.03 Marco Van Hees (PTB-GO!): J'acte que le projet n'est pas certain et que les syndicats y seraient associés.

L'incident est clos.

25 Question de M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'augmentation des tarifs à la SNCB" (n° 16495)

25.01 Marco Van Hees (PTB-GO!): Les tarifs moyens de la SNCB ont augmenté de 65 % depuis 1995. C'est 20 % de plus que l'indice des prix à la consommation.

Que prévoit le nouveau contrat de gestion sur les dispositions sur les augmentations de tarif? Avez-vous déjà pris une décision sur les tarifs variables en fonction des heures? Êtes-vous prêt à inscrire un gel des tarifs dans le prochain contrat de gestion?

25.02 François Bellot, ministre (en français): Chaque année, la SNCB adapte ses tarifs en respectant son contrat de gestion. Ainsi, le conseil d'administration de la SNCB a décidé d'une augmentation moyenne de 2,93 % sur la base de la croissance de l'indice santé et des objectifs atteints en termes de ponctualité, comme le stipule le

stiptheidsdoelstellingen zoals dat ook in het beheerscontract is bepaald. De FOD Mobiliteit en Vervoer heeft getoetst of de aanpassingen conform het beheerscontract zijn.

Tussen 2004 en 2014 zijn de treinkaartjes gemiddeld 6,5% duurder geworden terwijl de lonen bij de NMBS door de automatische indexering in dezelfde periode met 20,5% zijn gestegen.

U begrijpt welke problemen dat oplevert voor het treinaanbod van de NMBS. De PVDA is voorstander van de loonindexering. Daarvoor zijn er echter geïndexeerde inkomsten nodig, onder meer uit de ticketverkoop. Bovendien wordt de NMBS geconfronteerd met een forse toename van haar exploitatiekosten.

Op 1 februari 2017 stijgt de prijs van de treinkaarten met 3,38%, van de Campuskaart met 3,38% en het standaardbiljet met gemiddeld 2,6%. De minimumprijs van het standaardbiljet voor een traject tussen een en zeven kilometers zal 2,2 euro bedragen, d.i. een stijging met 0,10 euro. De prijs van de Key Card (tien ritten) stijgt van 21 tot 22 euro. De prijs van de Go Pass werd sinds 2014 niet meer verhoogd. De prijs voor een enkel traject met de Go Pass 1 stijgt van 6 tot 6,2 euro, net zoals het seniorenbiljet. De sinds 2012 niet meer herziene prijs van de Rail Pass stijgt met 0,58 euro, dit is minder dan de stijging van de gezondheidsindex.

Net als voor het vorige vervoerbewijs heeft de NMBS de prijsstijging van de Go Pass 10 beperkt tot 2,18%. De NMBS biedt ook tegen zeer voordelige tarieven de Go Unlimitedformule en weekend- en shoppingbiljetten aan.

25.03 Marco Van Hees (PTB-GO!): U zegt dat het normaal is dat de prijzen stijgen want alles wordt duurder. Maar niet alles stijgt, integendeel, de overheidsdotatie aan de NMBS werd sterk verlaagd.

25.04 Minister François Bellot (Frans): Ik zal een en ander binnenkort met cijfers staven.

25.05 Marco Van Hees (PTB-GO!): Ik ben zeer benieuwd naar die cijfers. De prijzen stijgen fors terwijl de reizigers klagen dat de kwaliteit van de service erop achteruitgaat. Om tot een echt mobiliteitsbeleid te komen moet het openbaar vervoer betaalbaar worden gehouden. De tarieven stijgen echter sneller dan de prijzenindex!

Het incident is gesloten.

26 Vraag van de heer Marco Van Hees aan de

contrat de gestion. La conformité avec celui-ci a été vérifiée par le SPF Mobilité et Transport.

Entre 2004 et 2014, les prix des tickets de train ont augmenté en moyenne de 6,5 %, alors que les salaires à la SNCB ont augmenté de 20,5 % par l'effet automatique des indexations.

Vous comprenez les difficultés pour l'offre de trains de la SNCB. Le PTB est favorable à l'indexation des salaires. Mais pour cela, il faut des recettes indexées, et en partie issues de la vente de tickets. De plus, la SNCB fait face à une forte augmentation de ses coûts d'exploitation.

Au 1^{er} février 2017, la carte train augmente de 3,38 %, la carte Campus de 3,38 % et le billet standard en moyenne de 2,6 %. Le prix minimum d'un trajet de un à sept kilomètres du billet standard sera de 2,2 euros, soit une augmentation de 0,1 euro. Le prix de la Key Card (dix parcours) passe de 21 à 22 euros. Le Go Pass n'avait plus été augmenté depuis 2014. Dorénavant, le trajet simple passe de 6 à 6,2 euros, tout comme le billet senior. Le prix du Rail Pass, non revu depuis 2012, augmente de 0,58 euro, moins que l'indice santé.

Comme pour le titre de transport précédent, la SNCB a limité son augmentation tarifaire à 2,18 %. La SNCB propose aussi les billets Go Unlimited, week-end et shopping à des tarifs très avantageux.

25.03 Marco Van Hees (PTB-GO!): Vous dites qu'il est normal que les tarifs augmentent car tout augmente. Mais la dotation de l'État à la SNCB a fortement diminué.

25.04 François Bellot, ministre (en français): Je vous le démontrerai bientôt avec les chiffres à l'appui.

25.05 Marco Van Hees (PTB-GO!): Je l'attends avec impatience. Les prix sont en forte augmentation alors que les voyageurs se plaignent de la baisse de la qualité du service. Pour une véritable politique de mobilité, il faut rendre les prix des transports en commun plus accessibles. Or, ils augmentent plus vite que l'indice des prix!

L'incident est clos.

26 Question de M. Marco Van Hees au ministre

minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de recente incidenten aan spooroverwegen" (nr. 16496)

26.01 Marco Van Hees (PTB-GO!): Bij een ongeluk aan de overweg in Waver ontkwamen een moeder en haar dochter aan de dood dankzij het snelle ingrijpen van Infrabelwerknemers. In Wijgmaal kwam een automobilist om het leven en op 6 februari vielen er vier doden aan een overweg.

Voert Infrabel regelmatig controles uit aan de overwegen? Hoe vaak per jaar? Bestaat er een actieplan om het aantal overwegen te verminderen en de veiligheid te verhogen? Zijn er concrete doelstellingen en is er een tijdpad? Hoeveel kan Infrabel de volgende tien jaar investeren, of zijn er andere termijnen vastgelegd? Welke sensibiliseringscampagnes zijn er deze legislatuur nog gepland?

26.02 Minister François Bellot (Frans): Ik zal antwoorden in de taal waarin de vraag mij schriftelijk werd bezorgd.

(Nederlands) Gespecialiseerde technici controleren jaarlijks grondig zowel de slagbomen als de bedrading van de overweg. De goede werking van de slagbomen wordt ook permanent bewaakt en opgevolgd door *traffic control*. De lijnen, met inbegrip van de overwegen, worden bovendien frequent gescout. Het afschaffen van overwegen blijft voor Infrabel nog steeds de eerste prioriteit. Voor de overgangen waar dit niet meteen kan, heeft Infrabel in 2015 een nieuw veiligheidsbeleid gelanceerd via het actieplan *Interface Spoorwegen*, dat bestaat uit een nauwkeurige ongevalanalyse en een registratie van relevante parameters om een kansberekeningsmodel op ongevallen op te stellen en een nieuwe multidisciplinaire werkgroep op te richten.

De timing van de sensibiliseringscampagnes is niet lukraak gekozen, vermits er in de wintermaanden meer ongevallen gebeuren aan overwegen, terwijl oversteken en spoorlopen meer voorkomen in de zomer.

Naast de sensibiliseringsactie zetten de lokale politie, de federale spoorwegpolitie en Securail in op extra controles aan overwegen. Infrabel ontwierp ook een flyer met daarop de belangrijkste veiligheidsregels en werkt nu tevens aan een best-offvideo van de campagne, die onder meer via de

de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les incidents récents survenus aux passages à niveau" (n° 16496)

26.01 Marco Van Hees (PTB-GO!): Lors d'un accident au passage à niveau à Wavre, une mère et sa fille ont eu la vie sauve grâce à l'intervention des travailleurs d'Infrabel. À Wijgmaal, un automobiliste a perdu la vie et, le 6 février, on a déploré quatre décès à un passage à niveau.

Y a-t-il régulièrement des contrôles par Infrabel aux passages à niveau? Combien de fois par an se déroulent-ils? Existe-t-il un plan d'action pour diminuer le nombre de passages à niveau et y augmenter la sécurité? Y a-t-il des objectifs concrets, un calendrier? Combien Infrabel peut-il investir dans les dix prochaines années, sauf si d'autres échéances sont prévues? Quelles campagnes de sensibilisation sont-elles prévues d'ici à la fin de la législature?

26.02 François Bellot, ministre (en français): Je répondrai dans la langue de la question posée par écrit.

(En néerlandais) Des techniciens spécialisés contrôlent chaque année minutieusement les barrières comme le câblage du passage à niveau. Le bon fonctionnement des barrières fait également l'objet d'une surveillance et d'un suivi permanents par le *Traffic Control*. Les lignes, y compris les passages à niveau, sont en outre fréquemment contrôlées. La suppression des passages à niveau reste la priorité numéro un d'Infrabel. Pour les endroits où une suppression n'est pas envisageable dans l'immédiat, Infrabel a lancé en 2015 une nouvelle politique de sécurité en élaborant le plan d'action "Interface Chemins de fer". Dans ce cadre, il sera procédé à une analyse minutieuse des accidents et à un enregistrement des paramètres pertinents pour la conception d'un modèle de calcul de probabilité des accidents et la mise sur pied d'un nouveau groupe de travail multidisciplinaire.

Le calendrier de la campagne de sensibilisation n'a pas été choisi au hasard, les accidents aux passages à niveau étant plus nombreux en hiver, alors que les franchissements de barrières et les intrusions sur les voies sont plus fréquents en été.

Parallèlement à l'action de sensibilisation, la police locale, la police fédérale des chemins de fer et Securail se livrent à des contrôles supplémentaires aux passages à niveau. Infrabel a également conçu un dépliant rappelant les principales règles de sécurité et prépare actuellement un clip vidéo des

sociale media zal worden verspreid. De campagnes voor 2018 liggen nog niet vast.

26.03 Marco Van Hees (PTB-GO!): In mijn streek zijn er overwogen op stopplaatsen. Het gebeurt dat gehaaste reizigers bij gebrek aan een onderdoorgang of een voetgangersbrug de sporen oversteken om hun trein nog te halen. Met een oversteekplaats voor voetgangers zou men kunnen vermijden dat er doden vallen.

Het incident is gesloten.

27 Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het gebruik van drones bij de afhandeling van ongevallen" (nr. 16511)

27.01 Emir Kir (PS): Volgens de pers zou de federale wegpolitie twee drones van het BIVV inzetten om ongevallen op de snelwegen sneller en accurater te kunnen onderzoeken. Zo wil men de verkeersopstoppingen en het risico van bijkomende ongevallen verminderen.

Sinds januari 2010 maakt de federale wegpolitie in Antwerpen bij ongevallen op de autosnelwegen gebruik van 2D- en sinds kort ook van 3D-fotogrammetrie. Volgens het BIVV zullen de hypermoderne drones binnen enkele minuten de plaats van het ongeval kunnen overvliegen zonder dat er andere metingen moeten plaatsvinden.

Bestaat er een wettelijk kader voor het gebruik van drones voor politie doeleinden? Wat bepaalt het? Zo niet, is u voorstander van de invoering van een reglementering? Wat zou die inhouden en volgens welk tijdpad zou ze tot stand worden gebracht? Over hoeveel drones beschikt de federale politie? Overweegt u nieuwe toestellen aan te kopen? Hoeveel en welk type? Hoeveel kost de inzet van die drones? Welke impact zullen ze op ons dagelijks leven hebben? Bestaat er gevaar dat ze neerstorten of tegen personen en voertuigen botsen? Zo ja, welke veiligheidsmaatregelen gelden er? Zo niet, waarom niet?

27.02 Minister François Bellot (Frans): Het gebruik van drones door de politie kadert in de inzet van de staatsluchtvaartuigen en is niet onderworpen aan de burgerrechtelijke regelgeving. Volgens het DGLV bestaat er geen specifieke regelgeving voor de politie. De minister van Binnenlandse Zaken zou u een antwoord op die vraag moeten kunnen geven.

Teneinde de oorzaken van ongevallen beter te

best off de la campagne, qui sera notamment diffusé sur les réseaux sociaux. Il reste à définir les thèmes des campagnes de 2018.

26.03 Marco Van Hees (PTB-GO!): Dans ma région, il y a des passages à niveau à un point d'arrêt. Les voyageurs sont tentés de traverser les voies pour ne pas rater leur train car il n'y a ni souterrain ni passerelle. Un passage pour piétons suffirait pour éviter des morts.

L'incident est clos.

27 Question de M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'utilisation des drones pour constater les accidents" (n° 16511)

27.01 Emir Kir (PS): La presse a relaté l'utilisation par la police fédérale de la route de deux drones de l'IBSR, afin d'examiner plus rapidement et précisément les accidents sur autoroute. L'objectif est de réduire les embouteillages et le risque de sur-accident.

Depuis janvier 2010, la police fédérale de la route d'Anvers a recours à la photogrammétrie 2D et, depuis peu, 3D en cas d'accident sur le réseau autoroutier. Selon l'IBSR, l'utilisation des drones hyper-modernes permettra de survoler le site en quelques minutes sans devoir effectuer d'autre mesure.

Existe-t-il un cadre légal relatif à l'utilisation de drones à des fins policières? Que prévoit-il? Dans la négative, êtes-vous favorable à l'instauration d'une réglementation? Quel en serait le contenu et le calendrier? De combien de drones la police fédérale dispose-t-elle? Envisagez-vous d'acheter de nouveaux appareils? Combien et de quel type? Quel est le coût de cette utilisation? Quelles seront les implications sur notre quotidien? Existe-t-il des risques de chutes, de collision avec des personnes ou des véhicules? Si oui, quelles sont les mesures de sécurité prévues? Sinon, pourquoi pas?

27.02 François Bellot, ministre (en français): L'utilisation des drones par la police relève des aéronefs d'État et n'est pas soumise à la réglementation civile. Selon la DGTA, il n'y a pas de réglementation particulière applicable à la police. Le ministre de l'Intérieur devrait pouvoir répondre à cette question.

L'IBSR et la police collaborent étroitement pour

begrijpen en de verkeersveiligheid te verhogen, werken het BIVV en de politie nauw samen bij de aankoop van drones en de gegevensanalyse in het kader van onderzoeken inzake accidentologie.

Er is al een drone in gebruik en er zouden er binnenkort meerdere andere kunnen worden aangekocht.

De minister van Binnenlandse Zaken zou u meer moeten kunnen vertellen over de kosten van het gebruik ervan en over de veiligheidsmaatregelen die worden genomen om incidenten te voorkomen.

27.03 Emir Kir (PS): Ik zal mij tot hem wenden.

Het incident is gesloten.

28 Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het nationale onderzoek inzake mobiliteit en verkeersveiligheid" (nr. 16512)

28.01 Emir Kir (PS): In 2016 heeft de FOD Mobiliteit en Vervoer samen met het BIVV het MONITOR-onderzoek naar mobiliteit en verkeersveiligheid uitgevoerd. Met dat onderzoek werd het verplaatsingsgedrag van de bevolking in kaart gebracht. Dat is van essentieel belang voor een degelijk mobiliteitsbeleid.

Hoeveel mensen werden er in België geselecteerd voor deelname aan dat onderzoek? Wat is de uitsplitsing naar leeftijd, geslacht en Gewest?

Hoeveel heeft dat onderzoek gekost? Hoe werd het opgesteld, welke methode werd er gehanteerd?

Wat is er specifiek aan het MONITOR-onderzoek in vergelijking met de BELDAM-enquête van 2010?

Kon de minister er conclusies uit trekken? Welke follow-up is er gepland? Zullen de resultaten met de Gewesten worden besproken? Zal dat onderzoek leiden tot concrete acties of beleidsinitiatieven?

28.02 Minister François Bellot (Frans): Het MONITOR-onderzoek loopt nog. Vanaf eind 2017 kunnen de resultaten worden geanalyseerd en in 2018 zal er een verslag worden bekendgemaakt. Alle mobiliteitsactoren, met name de Gewesten, zullen dan met de gegevens aan de slag kunnen gaan. Het is uiterst belangrijk dat er betrouwbare

l'acquisition de drones et l'analyse de données dans le cadre de recherches en accidentologie, pour mieux comprendre les causes des accidents et améliorer la sécurité routière.

Un drone est déjà en service et plusieurs autres pourraient être acquis prochainement.

Mon collègue de l'Intérieur devrait pouvoir vous répondre sur le coût de leur utilisation et les mesures de sécurité prises pour éviter un incident.

27.03 Emir Kir (PS): Je l'interrogerai.

L'incident est clos.

28 Question de M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'enquête nationale sur la mobilité et la sécurité routière" (n° 16512)

28.01 Emir Kir (PS): En 2016, le SPF Mobilité lance l'enquête MONITOR sur la mobilité et la sécurité routière en collaboration avec l'IBSR. Cette enquête permet de mieux connaître les habitudes de déplacement de la population. C'est essentiel pour une bonne politique en matière de mobilité.

Combien de personnes en Belgique ont-elles été sélectionnées pour participer à cette enquête? Quelle est la ventilation en fonction de l'âge, du sexe et des régions?

Combien cette enquête a-t-elle coûté? De quelle manière a-t-elle été élaborée et quelle en a été la méthodologie?

Quelles sont les particularités de l'enquête MONITOR par rapport à l'enquête BELDAM de 2010?

Le ministre a-t-il pu tirer des conclusions? Quel suivi est-il prévu? Discutera-t-on des résultats avec les régions? Cette enquête sera-t-elle à l'origine d'actions concrètes ou d'initiatives politiques?

28.02 François Bellot, ministre (en français): L'enquête MONITOR est en cours. L'analyse des résultats commencera fin 2017. Un rapport sera publié en 2018. Ces données seront alors exploitables par tous les acteurs de la mobilité, en particulier les Régions. Il est en effet indispensable de disposer de chiffres fiables.

gegevens voorhanden zijn.

Er werden 30.000 Belgen bevestigd, van wie er 10.000 een volledige vragenlijst hebben ingevuld en 20.000 een kortere versie. De enquête verliep online. De antwoorden worden volgens een aantal criteria zoals leeftijd, geslacht en woonplaats gewogen, opdat de resultaten representatief zouden zijn voor de Belgische bevolking. De enquête kost 97.000.862 euro, de kosten worden gedeeld door de FOB Mobiliteit en het BIVV.

De volledige vragenlijst bevat een gedeelte over de mobiliteitsgewoonten en de abonnementen die de respondent bezit en een gedetailleerde vragenlijst over de verplaatsingen van de dag voordien.

De verkorte vragenlijst wordt twintig keer per jaar aan 1.000 personen voorgelegd. Daarin ligt de nadruk op de manier waarop de respondenten de mobiliteitsproblematiek ervaren.

Sommige respondenten van de BELDAM-enquête werden persoonlijk ondervraagd, anderen kregen de enquête per post toegestuurd, met een telefonische herinnering. De MONITOR-enquête wordt online ingevuld, waardoor de antwoorden rechtstreeks gecontroleerd kunnen worden en er ook meer mensen tegen lagere kosten bevestigd kunnen worden. Het is de eerste keer dat kwesties in verband met bijna-ongevallen op grote schaal onderzocht worden.

28.03 Emir Kir (PS): Ik ben benieuwd naar de resultaten en de conclusies.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter:** Vragen nrs. 16486 van mevrouw Lalieux en 16509 van mevrouw Temmerman worden uitgesteld. Vraag nr. 16320 van de heer Piedboeuf vervalt.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.28 uur.

30 000 Belges sont interrogés. 10 000 répondent à un questionnaire complet, 20 000 à un questionnaire écourté. L'enquête est réalisée en ligne. Les réponses sont pondérées pour que les résultats soient représentatifs de la population belge, compte tenu de l'âge, du sexe et du domicile. L'enquête coûte 97 000 862 euros, partagé entre le SPF Mobilité et l'IBSR.

Le questionnaire complet comprend une partie sur les habitudes de mobilité et les abonnements que la personne possède et d'un questionnaire détaillé sur ses déplacements de la veille.

Le questionnaire écourté est soumis vingt fois par an à 1 000 personnes et met l'accent sur le ressenti par rapport à la problématique de la mobilité.

Certains répondants de l'enquête BELDAM avaient été interrogés face à face et d'autres par voie postale, avec des relances téléphoniques. L'enquête MONITOR, réalisée en ligne, permet un contrôle direct sur les réponses et d'interroger plus de personnes pour un coût inférieur. C'est la première fois que des questions relatives aux quasi-accidents seront examinées à grande échelle.

28.03 Emir Kir (PS): Je suis curieux de voir les résultats et les conclusions.

L'incident est clos.

Le **président:** Les questions n^{os} 16486 de Mme Lalieux et 16509 de Mme Temmerman sont reportées. La question n° 16320 de M. Piedboeuf est supprimée.

La réunion publique de commission est levée à 17 h 28.