



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

08-03-2017

Namiddag

Mercredi

08-03-2017

Après-midi

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

Afkortingen bij de nummering van de publicaties :		Abréviations dans la numérotation des publications :	
DOC 54 0000/000	Parlementair stuk van de 54 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer	DOC 54 0000/000	Document parlementaire de la 54 ^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden	QRVA	Questions et Réponses écrites
CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)	CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral (couverture verte)
CRABV	Beknopt Verslag (witte kaft)	CRABV	Compte Rendu Analytique (couverture blanche)
CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (witte kaft)	CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral définitif et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes) (couverture blanche)
PLEN	Plenum	PLEN	Séance plénière
COM	Commissievergadering	COM	Réunion de commission
MOT	Moties tot besluit van interpellaties (op beigeleurig papier)	MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

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

INHOUD

Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel, over "de aankondiging van de vluchten naar Brussels Airport op buitenlandse luchthavens" (nr. 16069)

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

Vraag van mevrouw Karin Temmerman aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het gebruik van chroom-6 bij de Belgische spoorwegen" (nr. 16509)

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

Vraag van de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toegankelijkheid van het station Linkebeek" (nr. 16521)

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

Vraag van de heer Egbert Lachaert aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het level playing field van de NMBS" (nr. 16570)

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

Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de afschaffing van de rechtstreekse treinverbinding tussen Tubeke en Louvain-la-Neuve op zondagavond" (nr. 16586)

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

Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de voorstelling van het RAAS-systeem" (nr. 16565)

Sprekers: **Inez De Coninck, François Bellot**,

SOMMAIRE

Question de M. Jean-Jacques Flahaux au vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et des Consommateurs, chargé du Commerce extérieur, sur "les annonces dans les aéroports étrangers pour les vols à destination de Brussels Airport" (n° 16069)

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

Question de Mme Karin Temmerman au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'utilisation de chrome VI par les chemins de fer belges" (n° 16509)

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

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'accessibilité de la gare de Linkebeek" (n° 16521)

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

Question de M. Egbert Lachaert au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le level playing field de la SNCB" (n° 16570)

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

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 suppression du train direct reliant Tubize à Louvain-la-Neuve, le dimanche soir" (n° 16586)

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

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 "la présentation du système RAAS" (n° 16565)

Orateurs: **Inez De Coninck, François Bellot**,

minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		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 parkeertoren van de NMBS in Halle" (nr. 16668)	7	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 tour de stationnement de la SNCB à Hal" (n° 16668)	7
<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	
Samengevoegde vragen van	8	Questions jointes de	8
- mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de aanstelling van lijnmanagers" (nr. 16738)	8	- Mme Isabelle Poncelet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la désignation de managers de lignes" (n° 16738)	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 op lijn 96" (nr. 17099)	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 sur la ligne 96" (n° 17099)	8
<i>Sprekers: Isabelle Poncelet, Jean-Jacques Flahaux, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: Isabelle Poncelet, Jean-Jacques Flahaux, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de moderniseringswerken op lijn 162" (nr. 16739)	11	Question de Mme Isabelle Poncelet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les travaux de modernisation de la ligne 162" (n° 16739)	11
<i>Sprekers: Isabelle Poncelet, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: Isabelle Poncelet, 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 mogelijke vereffening van de nv Hasselt Stationsomgeving" (nr. 16741)	12	Question de M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'éventuelle liquidation de la SA Hasselt Stationsomgeving" (n° 16741)	12
<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 Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de signalisatie met betrekking tot de spoorwerven van Infrabel" (nr. 16769)	13	Question de Mme Isabelle Poncelet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la signalétique des chantiers d'Infrabel" (n° 16769)	13
<i>Sprekers: Isabelle Poncelet, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: Isabelle Poncelet, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	

Samengevoegde vragen van	14	Questions jointes de	14
- mevrouw Daphné Dumery aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de werkgroep tot herziening van de wegcode" (nr. 16753)	14	- Mme Daphné Dumery au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le groupe de travail chargé de la révision du Code de la route" (n° 16753)	14
- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vereenvoudiging van het verkeersreglement" (nr. 17035)	14	- Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la simplification du Code de la route" (n° 17035)	14
<i>Sprekers: Daphné Dumery, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: Daphné Dumery, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van mevrouw Daphné Dumery aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de aankoop van het stationsgebouw in Heist" (nr. 16754)	15	Question de Mme Daphné Dumery au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'acquisition du bâtiment de la gare de Heist" (n° 16754)	15
<i>Sprekers: Daphné Dumery, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: Daphné Dumery, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van mevrouw Daphné Dumery aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de goedkeuring van het ontwerp van voorlopig rijbewijs" (nr. 16770)	16	Question de Mme Daphné Dumery au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'approbation du projet de permis de conduire provisoire" (n° 16770)	16
<i>Sprekers: Daphné Dumery, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: Daphné Dumery, 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 productielocatie van de M7-rijtuigen" (nr. 16771)	17	Question de Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le site de production des voitures M7" (n° 16771)	17
<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 Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toekomst van het station La Louvière-Centrum" (nr. 16813)	18	Question de M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'avenir de la gare de La Louvière-Centre" (n° 16813)	18
<i>Sprekers: Marco Van Hees, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: Marco Van Hees, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Samengevoegde vragen van	19	Questions jointes de	19
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale	19	- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale	19

Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het treinongeval te Leuven" (nr. 16815)		des Chemins de fer Belges, sur "l'accident de train survenu à Louvain" (n° 16815)	
- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het treinongeval in Leuven" (nr. 16828)	19	- M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'accident ferroviaire de Leuven" (n° 16828)	19
<i>Sprekers: David Geerts, Laurent Devin, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: David Geerts, Laurent Devin, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toegankelijkheid van het station Aarlen voor personen met beperkte mobiliteit" (nr. 16860)	20	Question de Mme Isabelle Poncelet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'accès PMR en gare d'Arlon" (n° 16860)	20
<i>Sprekers: Isabelle Poncelet, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: Isabelle Poncelet, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de medische opvolging van het spoorwegpersoneel" (nr. 16875)	20	Question de M. Marcel Cheron au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le suivi médical des cheminots" (n° 16875)	20
<i>Sprekers: Marcel Cheron, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: Marcel Cheron, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Samengevoegde vragen van	21	Questions jointes de	21
- de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het geblokkeerde dossier van het MIP 2017-2020 van Infrabel" (nr. 16876)	21	- M. Marcel Cheron au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le blocage autour du PPI 2017-2020 d'Infrabel" (n° 16876)	21
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de extra besparingen bij Infrabel" (nr. 16941)	21	- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les économies supplémentaires chez Infrabel" (n° 16941)	21
- mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het ondernemingsplan 2017-2020 van Infrabel" (nr. 17054)	21	- Mme Isabelle Poncelet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le plan d'entreprise 2017-2020 d'Infrabel" (n° 17054)	21
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de gevolgen van de besparingen van de regering op de infrastructuurbeheerder Infrabel" (nr. 17063)	21	- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les conséquences des économies du gouvernement pour Infrabel, le gestionnaire d'infrastructure" (n° 17063)	21
<i>Sprekers: Marcel Cheron, David Geerts, Isabelle Poncelet, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: Marcel Cheron, David Geerts, Isabelle Poncelet, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	

- Vraag van de heer **Éric Thiébaud** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de heropening van de spoorlijn Valenciennes-Bergen" (nr. 16880)
*Sprekers: **Éric Thiébaud, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen*
- Vraag van de heer **Éric Thiébaud** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de plannen voor een nieuwe bestemming voor het station Quiévrain" (nr. 16881)
*Sprekers: **Éric Thiébaud, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen*
- Vraag van de heer **Éric Thiébaud** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de plannen voor een nieuwe bestemming voor het station Boussu" (nr. 16882)
*Sprekers: **Éric Thiébaud, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen*
- Vraag van de heer **Éric Thiébaud** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de heropening van de Thalysverbinding op de Waalse spoorwegas" (nr. 16883)
*Sprekers: **Éric Thiébaud, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen*
- Vraag van de heer **Éric Thiébaud** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de voortgang van de werken in het station Bergen" (nr. 16884)
*Sprekers: **Éric Thiébaud, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen*
- Vraag van de heer **Wouter Raskin** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de geluidsoverlast aan het station van Neerpelt als gevolg van een stilstaande goederentrein" (nr. 16901)
*Sprekers: **Wouter Raskin, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen*
- 25 Question de M. **Éric Thiébaud** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la réouverture de la ligne ferroviaire Valenciennes-Mons" (n° 16880)
*Orateurs: **Éric Thiébaud, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges*
- 27 Question de M. **Éric Thiébaud** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les projets de réaffectation de la gare de Quiévrain" (n° 16881)
*Orateurs: **Éric Thiébaud, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges*
- 27 Question de M. **Éric Thiébaud** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les projets de réaffectation de la gare de Boussu" (n° 16882)
*Orateurs: **Éric Thiébaud, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges*
- 28 Question de M. **Éric Thiébaud** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le rétablissement du Thalys wallon" (n° 16883)
*Orateurs: **Éric Thiébaud, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges*
- 29 Question de M. **Éric Thiébaud** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer belges, sur "l'état d'avancement du chantier de la gare de Mons" (n° 16884)
*Orateurs: **Éric Thiébaud, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges*
- 30 Question de M. **Wouter Raskin** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les nuisances sonores provoquées par un train de marchandises à l'arrêt à la gare de Neerpelt" (n° 16901)
*Orateurs: **Wouter Raskin, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges*

Samengevoegde vragen van	31	Questions jointes de	31
- mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de aanstelling van lijnmanagers" (nr. 16738)	31	- Mme Isabelle Poncelet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la désignation de managers de lignes" (n° 16738)	31
- 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 op lijn 96" (nr. 17099) (voortzetting)	31	- 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 sur la ligne 96" (n° 17099) (continuation)	31
<i>Sprekers: François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toename van het absentisme bij de NMBS" (nr. 16919)	32	Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la hausse de l'absentéisme à la SNCB" (n° 16919)	32
<i>Sprekers: Laurent Devin, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: Laurent Devin, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de Benelux-verbinding" (nr. 16920)	32	Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la ligne Benelux" (n° 16920)	32
<i>Sprekers: Laurent Devin, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: Laurent Devin, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Samengevoegde vragen van	34	Questions jointes de	34
- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het gebrek aan transparantie bij de NMBS" (nr. 16921)	34	- M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le manque de transparence de la SNCB" (n° 16921)	34
- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het vervoersplan en de beheersovereenkomst" (nr. 16922)	34	- M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le plan de transport et le contrat de gestion" (n° 16922)	34
<i>Sprekers: Laurent Devin, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: Laurent Devin, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de noodstopssystemen TBL1+ en ETCS" (nr. 16923)	36	Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les systèmes d'arrêt d'urgence TBL1+ et ETCS" (n° 16923)	36
<i>Sprekers: Laurent Devin, François Bellot</i> ,		<i>Orateurs: Laurent Devin, François Bellot</i> ,	

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

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 visuele herwaardering van oude spoorwegbruggen en -tunnels" (nr. 16932)	37	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 revalorisation visuelle des vieux ponts et des tunnels ferroviaires" (n° 16932)	37
<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	
Samengevoegde vragen van	37	Questions jointes de	37
- mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het Overlegcomité over de vluchten boven Brussel" (nr. 16612)	37	- Mme Karine Lalieux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le Comité de concertation sur le survol de Bruxelles" (n° 16612)	37
- de heer Benoit Hellings aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de afschaffing van de tolerantie­marge in het kader van de Brusselse geluidsnormen voor het luchtverkeer vanuit Brussels Airport" (nr. 16773)	38	- M. Benoit Hellings au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la suppression de la marge de tolérance aux normes de bruit bruxelloises relatives au trafic aérien depuis Brussels Airport" (n° 16773)	38
- de heer Benoit Hellings aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het verzoek van de burgemeester van Wezembeek om een vaste landingsprocedure voor baan 07L van Brussels Airport" (nr. 17017)	38	- M. Benoit Hellings au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la mise en œuvre demandée par le bourgmestre de Wezembeek d'une procédure permanente d'atterrissage sur la piste 07L de Brussels Airport" (n° 17017)	38
<i>Sprekers: Benoit Hellings, François Bellot,</i> minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: Benoit Hellings, François Bellot,</i> 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 MAART 2017

Namiddag

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

du

MERCREDI 08 MARS 2017

Après-midi

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

01 **Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel, over "de aankondiging van de vluchten naar Brussels Airport op buitenlandse luchthavens" (nr. 16069)**

01.01 **Jean-Jacques Flahaux** (MR): Gewoonlijk worden de aankondigingen voor de reizigers in een vliegtuig gedaan in de taal of de talen van het land van vertrek, plus in het Engels, plus in de taal of de talen van het land van bestemming. Op de vluchten van Ryanair van Lissabon naar Brussel worden de aankondigingen nochtans enkel in het Portugees, het Engels en het Nederlands gedaan.

Is er sprake van tactloosheid vanwege de luchtvaartmaatschappij of van een akkoord tussen de luchthaven Brussels Airport en de luchthaven van Lissabon? Hebben Ryanair of de luchthavendiensten een aanvraag ingediend om enkel de in Zaventem gesproken taal te gebruiken? Zo ja, dreigen de communautaire spanningen dan niet hoog op te lopen omdat het idee wordt versterkt dat de voordelen van Brussels Airport naar de Nederlandstaligen gaan en de nadelen naar de Franstaligen?

Op welke manier zal er gevolg aan deze zaak worden gegeven? Welke duidelijke regels zullen er worden vastgelegd om ervoor te zorgen dat de Belgische burgers de indruk behouden dat ze gelijk worden behandeld, als onderdanen van eenzelfde

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

01 **Question de M. Jean-Jacques Flahaux au vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et des Consommateurs, chargé du Commerce extérieur, sur "les annonces dans les aéroports étrangers pour les vols à destination de Brussels Airport" (n° 16069)**

01.01 **Jean-Jacques Flahaux** (MR): Habituellement, dans un avion, les annonces destinées aux passagers se font dans la ou les langues du pays de départ, plus en anglais, plus dans la ou les langues du pays de destination. Pourtant, les vols Ryanair de Lisbonne à Bruxelles n'effectuent les annonces qu'en portugais, anglais et néerlandais.

S'agit-il d'une indécatesse de la compagnie aérienne ou bien d'un accord entre l'aéroport de Bruxelles-National et celui de Lisbonne? Y a-t-il une demande de la part de Ryanair ou des autorités aéroportuaires pour que seule la langue parlée à Zaventem soit utilisée? Si oui, cela ne risque-t-il pas d'exacerber les tensions communautaires, en renforçant l'idée que les avantages de Brussels Airport vont aux néerlandophones, les nuisances aux francophones?

Quelle suite sera-t-elle donnée à cette affaire? Quelles règles claires seront définies afin que tous les citoyens belges gardent l'impression d'être encore à égalité de traitement, membres d'une seule nation?

natie?

01.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): De aankondigingen voorafgaand aan het instappen worden gedaan door de werknemers van de luchtvaartmaatschappijen. Het is een commerciële dienst, die wordt aangeboden naast de andere informatiekanaalen van de luchthaven zelf. Het zou hier over tactloosheid kunnen gaan, of over een gebrek aan Franssprekend personeel.

Zelfs in België moeten enkel de medewerkers, de opdrachtnemers en de privédeskundigen van Brussels Airport de tweetaligheid in hun openbare communicatie in acht nemen. De andere activiteiten op de luchthaven zijn commerciële activiteiten en zijn derhalve niet onderworpen aan de wet op het gebruik van de talen in bestuurszaken.

De Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) doet in haar bijlage 9 aan de Staten en exploitanten van luchthavens aanbevelingen betreffende informatieverstrekking aan de passagiers, maar zegt niets over het gebruik van talen.

In Verordening (EU) nr. 965/2012 tot vaststelling van administratieve procedures voor vluchtuitvoering is bepaald dat de exploitant ervoor zorgt dat passagiers demonstraties krijgen met betrekking tot veiligheid die relevant zijn voor de toepassing van noodinstructies. Er wordt echter niets gezegd over het gebruik van talen, behalve dat de bemanningsleden met elkaar moeten communiceren in een gemeenschappelijke taal.

01.03 **Jean-Jacques Flahaux** (MR): Mijn vraag was oorspronkelijk gericht aan de minister van Economie. Ik zou dezelfde vraag hebben gesteld in het geval van een vlucht naar Charleroi. Ryanair, en niet de overheid, bejegt een deel van zijn klanten niet bepaald tactvol.

Het incident is gesloten.

02 **Vraag van mevrouw Karin Temmerman aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het gebruik van chroom-6 bij de Belgische spoorwegen" (nr. 16509)**

02.01 **Karin Temmerman** (sp.a): Een klein jaar geleden ontstond er commotie rond het gebruik van chroom-6 in de werkplaats van de NMBS in Gentbrugge. Minister Galant verzekerde ons toen dat de gezondheid van de werknemers niet in gevaar was. Via krantenberichten vernamen we dat er in een andere werkplaats nog steeds chroom-6

01.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): Les annonces précédant l'embarquement sont faites par des agents des lignes aériennes. Elles sont un service commercial offert en plus des autres canaux d'information de l'aéroport lui-même. Ici, il pourrait s'agir d'une indécatesse ou de l'absence de personnel maîtrisant le français.

Même en Belgique, seuls les collaborateurs, adjudicataires et experts privés de Brussels Airport sont tenus au bilinguisme dans les communications publiques. Les autres activités à l'aéroport sont à considérer comme commerciales et non soumises à la loi sur l'emploi des langues en matière administrative.

Dans son annexe 9, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) fait des recommandations aux États et aux exploitants d'aéroport sur l'information des passagers, sans précision sur l'emploi des langues.

Le règlement UE 965/2012 déterminant les procédures administratives pour les opérations aériennes prévoit que l'exploitant s'assure que les passagers reçoivent les instructions visuelles de sécurité pertinentes pour appliquer les consignes d'urgence mais rien sur l'emploi des langues sauf pour l'équipage qui doit communiquer dans une langue commune.

01.03 **Jean-Jacques Flahaux** (MR): La question était initialement destinée au ministre de l'Économie. J'aurais posé la même question s'il s'agissait d'un vol à destination de Charleroi. Ryanair – et non les autorités publiques – est indécis vis-à-vis de nombre de ses clients.

L'incident est clos.

02 **Question de Mme Karin Temmerman au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'utilisation de chrome VI par les chemins de fer belges" (n° 16509)**

02.01 **Karin Temmerman** (sp.a): Il y a environ un an, l'utilisation de produits contenant du chrome VI dans l'atelier de la SNCB de Gentbrugge avait suscité l'émoi. À l'époque, la ministre Galant nous avait assuré que la santé des travailleurs n'était pas menacée. La presse a rapporté que des rejets de chrome VI seraient toujours observés dans un autre

zou worden vrijgemaakt.

Klopt het dat er in Gentbrugge opnieuw chroom-6 wordt vrijgemaakt en dat die werken eigenlijk in Mechelen zouden moeten plaatsvinden? Zijn de werkplaatsen aangepast? Werden de mensen met een risico van chroomvergiftiging opgevolgd? Klopt het dat bij de werknemers in Mechelen verhoogde waarden werden vastgesteld? Hoe komt dat en welke maatregelen werden er genomen?

02.02 Minister **François Bellot** (*Nederlands*): De renovatie van de treinstellen waarbij mogelijk chroom-6 vrijkomt, is begin 2016 verplaatst van Gentbrugge naar Mechelen. Alle medewerkers van Gentbrugge die risico liepen, zijn gescreend en bij niemand werd een overschrijding van de grenswaarden gevonden. De medewerkers in Mechelen worden geregeld onderzocht en ook bij hen werden geen problemen gevonden.

Sinds begin 2016 is er een nieuwe bloedtest op de markt die de hoeveelheid chroom-6 in de rode bloedcellen meet.

De test is zo nieuw dat er voor beroepsmatige blootstelling geen grenswaarde is vastgelegd. CPS is zonder referentiekader toch gestart met de bijkomende bloedtest tijdens het periodiek medisch onderzoek.

Voor niet beroepsmatig contact met chroom ligt de waarde tussen 0,4 en 1,8. Bij een bloedtest in de CW Mechelen in augustus en september 2016 hadden acht personen een licht hogere waarde dan 1,8. Die waarden werden aanzien als een signaalniveau om de maatregelen nog strikter toe te passen en in een herhalingsopleiding te voorzien.

Na een bezoek van de FOD Toezicht op het Welzijn op het Werk (TWW) aan de CW Mechelen op 25 oktober 2016 werden geen bijkomende acties gevraagd. Na een nieuw bezoek op 1 februari 2017 om de bescherming tegen blootstelling aan chroom-6 te bekijken, kwam de FOD TWW tot dezelfde conclusie.

02.03 **Karin Temmerman** (sp.a): Ook een lichte verhoging is een verhoging. Het is goed dat men dit blijft opvolgen.

atelier.

Est-il exact que de nouveaux rejets de chrome VI se produisent dans les ateliers de Gentbrugge et que les travaux à l'origine de ces rejets devraient en réalité être exécutés à Malines? Les ateliers ont-ils été adaptés? Les travailleurs présentant des risques d'empoisonnement par le chrome ont-ils fait l'objet d'un suivi? Est-il exact qu'une hausse des valeurs de chrome a été constatée chez les travailleurs des ateliers de Malines? Comment expliquez-vous ces faits et quelles ont été les mesures prises?

02.02 **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): Début 2016, les travaux de rénovation des rames susceptibles d'occasionner des rejets de chrome VI ont été déplacés de Gentbrugge vers Malines. Tous les travailleurs éventuellement exposés à Gentbrugge ont subi des examens médicaux et aucun dépassement des valeurs limites n'a été observé. Les ouvriers des ateliers de Malines sont régulièrement examinés et ne présentent aucun problème.

Un nouveau test sanguin, qui permet de mesurer la teneur en chrome VI des globules rouges, est en vente depuis le début de 2016.

Le test est tellement récent qu'aucune valeur limite n'a été fixée pour une exposition professionnelle. CPS a néanmoins commencé à réaliser, sans cadre de référence, le test sanguin supplémentaire au cours de l'examen médical périodique.

Pour le contact avec le chrome en dehors du cadre professionnel, la valeur se situe entre 0,4 et 1,8. Les huit personnes qui ont subi un test sanguin à l'AC Malines en août et septembre 2016 présentaient une valeur légèrement supérieure à 1,8. Ces valeurs ont été considérées comme un niveau d'alerte à partir duquel il convient d'appliquer les mesures de manière encore plus stricte et de prévoir une remise à niveau.

Après une visite du Contrôle du bien-être au travail (CBE) à l'AC Malines le 25 octobre 2016, aucune intervention supplémentaire n'a été requise. Après une nouvelle visite, le 1^{er} février 2017, destinée à examiner la protection contre l'exposition au chrome VI, le CBE est parvenu à la même conclusion.

02.03 **Karin Temmerman** (sp.a): Une valeur légèrement supérieure est quand même trop élevée. Il est heureux que l'on continue à suivre la situation.

Het incident is gesloten.

03 Vraag van de heer **Gautier Calomne** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toegankelijkheid van het station Linkebeek" (nr. 16521)

03.01 **Gautier Calomne** (MR): Doordat de perrons van het station Linkebeek in twee verschillende Gewesten liggen, moeten treungebruikers er 145 euro aan meerkosten betalen.

Werd u op de hoogte gebracht van de problemen in dat station? Hebt u uw diensten opgedragen oplossingen aan te reiken? Zult u dit issue bij uw gewestelijke ambtgenoten aanklaarten en de uitbreiding van het MTB-abonnement naar haltes die in twee Gewesten gelegen zijn, bespreken? Bestaan er nog andere, soortgelijke gevallen?

03.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): De vraag naar de mogelijke opneming van het station Linkebeek in de Brusselse tariefzone was reeds eerder aan de orde. Volgens het door de NMBS gehuldigde principe kunnen alleen stations die volledig op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest gelegen zijn, deel uitmaken van de Brusselse tariefzone. Bij de ingebruikname van het overstapstation Moensberg, dat in de onmiddellijke nabijheid van het station Linkebeek ligt, zullen de reizigers er de Jump- en MTB-tarieven kunnen genieten.

03.03 **Gautier Calomne** (MR): Ik begrijp dat er grenzen moeten worden gesteld maar die situatie heeft gevolgen en moet aan de burger worden uitgelegd. Het probleem zal deels worden opgelost dankzij het nieuwe station.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 16552 van de heer Van Hecke wordt omgezet in een schriftelijke vraag. Vraag nr. 16554 van mevrouw Temmerman werd al schriftelijk beantwoord.

04 Vraag van de heer **Egbert Lachaert** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het level playing field van de NMBS" (nr. 16570)

04.01 **Egbert Lachaert** (Open Vld): Wij proberen ons openbaarvervoernetwerk zo goed mogelijk uit te bouwen. Meer reizigers zijn dan ook welkom bij de NMBS. Toch treuzelt de NMBS al jaren met het afronden van onderhandelingen met ontwikkelaars

L'incident est clos.

03 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'accessibilité de la gare de Linkebeek" (n° 16521)

03.01 **Gautier Calomne** (MR): Les quais de la gare de Linkebeek étant à cheval sur deux Régions, ses usagers doivent payer un surcoût de 145 euros.

Avez-vous été informé des difficultés dans cette gare? Avez-vous chargé vos services de trouver des solutions? Allez-vous en parler avec vos homologues régionaux et discuter de l'extension de l'abonnement MTB aux haltes à cheval sur deux Régions? Y a-t-il d'autres cas similaires?

03.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): La question de l'incorporation de la gare de Linkebeek à la zone tarifaire bruxelloise a déjà été posée. Selon le principe retenu par la SNCB, seules les gares intégralement situées sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale peuvent faire partie de la zone tarifaire bruxelloise. Quand sera mise en service la gare d'échange de Moensberg, tout près de celle de Linkebeek, les voyageurs pourront y bénéficier de la tarification Jump et MTB.

03.03 **Gautier Calomne** (MR): J'entends qu'une limite est nécessaire, mais cette situation a des conséquences et doit être expliquée au citoyen. Le problème sera en partie résolu avec la nouvelle gare.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 16552 de M. Van Hecke est transformée en question écrite. La question n° 16554 de Mme Temmerman a déjà fait l'objet d'une réponse écrite.

04 Question de M. **Egbert Lachaert** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le level playing field de la SNCB" (n° 16570)

04.01 **Egbert Lachaert** (Open Vld): Nous nous efforçons de développer au mieux notre réseau de transport public et la SNCB est en mesure d'accueillir un plus grand nombre de voyageurs. Toutefois, il s'avère que la SNCB elle-même freine

van applicaties om verschillende vervoersmodi samen te brengen in één toepassing. Nu vernemen we dat de NMBS een akkoord heeft gesloten met één ontwikkelaar, NV Olympus Mobility, voor een platform om verschillende vervoersmodi in ons land te kunnen combineren en daarbij tickets van de NMBS te kunnen verkopen. De NMBS geeft daarmee een monopoly aan één speler op markt.

Klopt dat? Waarom heeft deze vennootschap wel een akkoord kunnen sluiten met de NMBS? Creëert een dergelijk akkoord geen concurrentienadeel voor de andere spelers? Moeten start-ups niet net worden aangemoedigd? Hoe zal de minister de vrije mededinging wel laten spelen in de toekomst?

04.02 Minister **François Bellot** (*Nederlands*): Mijn beleid wordt duidelijk uitgelegd in de strategische visie voor de ontwikkeling van nieuwe verkoopkanalen. Men moet tickets kunnen verkopen ondanks de sluiting of de beperktere openingsuren van de loketten. Ook moet men aldus meer treinreizigers aantrekken. Met de nieuwe applicaties willen we verplaatsingen eenvoudiger maken, zelfs al zijn meerdere vervoersmodi nodig.

Ik kan moeilijk geloven dat de NMBS deze ontwikkelingen in de weg zou staan door een welbepaalde onderneming te bevoordelen. Het lijkt mij bijgevolg noodzakelijk dat de NMBS zich ertoe verbindt om het aan Olympus toegekend recht op ticketverkoop in te trekken, dan wel om dit recht tegen dezelfde voorwaarden te veralgemenen naar andere aanvragers. Dit moet ook zo snel mogelijk gebeuren. Het commerciële beleid van de NMBS moet transparant zijn.

De politiek moet de richting aangeven, maar daarna is het wel aan de overheidsondernemingen om te bepalen hoe ze dit realiseren. Ik zal het project dus niet aansturen in plaats van de NMBS, maar ik verwacht dat de NMBS dit dossier prioritair behandelt.

04.03 **Egbert Lachaert** (Open Vld): Ik ben blij dat de minister beaamt dat de NMBS één actor niet mag bevoordelen. Ook vanuit het oogpunt van de digitale agenda is onze partij zeer ontgoocheld over de houding van de NMBS en haar nietszeggende antwoorden over dit thema. Hopelijk komt hier snel verandering in.

depuis plusieurs années déjà la clôture des négociations menées avec des sociétés de développement d'applications en vue de rassembler les différents modes de transport en une seule application. Nous apprenons aujourd'hui qu'elle avait conclu un accord avec un développeur, à savoir la SA Olympus Mobility, pour qu'il élabore une plate-forme permettant de combiner différents modes de transport existants en Belgique et de vendre des titres de transport de la SNCB. Dès lors, la SNCB a donné le monopole à un seul acteur du marché.

Confirmez-vous mes propos? Pourquoi cette société a-t-elle pu conclure un accord avec la SNCB? Un tel accord ne constitue-t-il pas un handicap concurrentiel pour les autres acteurs? Ne convient-il pas justement d'encourager les start-ups? Comment le ministre compte-t-il faire jouer la libre concurrence à l'avenir?

04.02 **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): Ma politique est clairement exposée dans la vision stratégique relative au développement de nouveaux canaux de vente. La vente de tickets doit pouvoir se poursuivre, malgré la fermeture ou la réduction des horaires d'ouverture des guichets. Il faut en outre attirer de nouveaux voyageurs vers le rail. L'ambition des nouvelles applications consiste à simplifier les déplacements, même s'ils impliquent l'utilisation de plusieurs moyens de transport.

J'ai du mal à croire que la SNCB entraverait ces développements en privilégiant telle ou telle entreprise. Il me paraît dès lors indispensable que l'entreprise ferroviaire s'engage à retirer le droit de vente des tickets octroyé à Olympus et à élargir ce droit à d'autres soumissionnaires aux mêmes conditions, et ce dans les meilleurs délais. La politique commerciale de la SNCB doit être transparente.

Il appartient au monde politique de fixer le cap, mais les entreprises publiques doivent ensuite déterminer la route à suivre pour l'atteindre. Je ne vais dès lors pas me substituer à la SNCB pour piloter ce projet, mais j'attends qu'elle le traite en priorité.

04.03 **Egbert Lachaert** (Open Vld): Je suis ravi que le ministre souscrive à l'idée que la SNCB doit s'abstenir de privilégier un acteur en particulier. Compte tenu de l'agenda numérique, l'attitude de la SNCB et sa réponse lacunaire à ce sujet déçoivent profondément notre parti. Espérons qu'elle revoie rapidement sa position.

Het incident is gesloten.

05 Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de afschaffing van de rechtstreekse treinverbinding tussen Tubeke en Louvain-la-Neuve op zondagavond" (nr. 16586)

05.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): De rechtstreekse treinverbinding tussen Tubeke en Louvain-la-Neuve op zondagavond werd afgeschaft, hoewel deze trein ervoor zorgde dat studenten niet moesten overstappen in Brussel.

Waarom werd deze treinverbinding afgeschaft? Kan ze opnieuw in dienst gesteld worden?

05.02 Minister François Bellot (*Frans*): Volgens de NMBS is er nooit een rechtstreekse treinverbinding tussen Tubeke en Louvain-la-Neuve geweest op zondagavond, en is er dus ook geen sprake van een afgeschafte verbinding. Er worden wel verbeteringen in het vooruitzicht gesteld in het kader van het vervoersplan dat u volgende week zal worden voorgesteld.

05.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): We wachten met belangstelling af of er een antwoord komt op de concrete vraag van de treinreizigers.

Het incident is gesloten.

06 Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de voorstelling van het RAAS-systeem" (nr. 16565)

06.01 Inez De Coninck (N-VA): Het RAAS-systeem stelt het optimale baangebruik op de luchthaven van Zaventem vast op basis van objectieve parameters. Dat kan volgens ons zorgen voor een depolitiseren van het dossier.

Klopt het dat er al juridische stappen werden gezet om het gebruik van het RAAS-systeem te verbieden? Met welke motivering? Hoever staat het met het testen van het systeem? Wat zijn de eerste bevindingen? Belgocontrol vraagt om het systeem te valideren. Zal de minister daarop ingaan?

06.02 Minister François Bellot (*Nederlands*): In 2015 werd aan Belgocontrol gevraagd om software aan te kopen voor de baankeuze op de luchthaven

L'incident est clos.

05 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 suppression du train direct reliant Tubize à Louvain-la-Neuve, le dimanche soir" (n° 16586)

05.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Le train direct Tubize – Louvain-la-Neuve du dimanche soir a été supprimé, alors qu'il permettait aux étudiants d'éviter une correspondance à Bruxelles.

Pourquoi cette suppression? Est-il possible de remettre ce train en service?

05.02 François Bellot, ministre (*en français*): Selon la SNCB, il n'y a jamais eu de direct Tubize – Louvain-la-Neuve le dimanche soir. Il n'est donc pas question de le supprimer. En revanche, des améliorations sont envisagées dans le plan de transport qui vous sera présenté la semaine prochaine.

05.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Nous serons attentifs à cette possibilité de répondre à une demande concrète des usagers.

L'incident est clos.

06 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 "la présentation du système RAAS" (n° 16565)

06.01 Inez De Coninck (N-VA): Le logiciel RAAS définit l'utilisation optimale des pistes de l'aéroport de Zaventem sur la base de paramètres objectifs. Il nous paraît qu'il pourrait contribuer à dépolitiser ce dossier.

Est-il exact que des démarches juridiques ont été entreprises en vue d'interdire l'utilisation du logiciel RAAS? Quelles sont les motivations de ces initiatives? Quel est l'état d'avancement des tests du logiciel et quelles ont été les premières constatations? Belgocontrol demande la validation du logiciel. Le ministre répondra-t-il favorablement à cette requête?

06.02 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): En 2015, Belgocontrol a été invité à acheter un logiciel pour déterminer le choix de l'utilisation des

Brussel-Nationaal. Dit systeem wordt al jaren succesvol gebruikt op Schiphol en Bazel. Het systeem zorgt voor een grotere transparantie over afwijkingen van het gebruikelijke baangebruik en geeft vooruitzichten inzake het baangebruik. De baankeuze berust op objectieve parameters.

Het systeem werd eind september 2016 geïmplementeerd in de controletoren en doorstond de technische testen in december. Belgocontrol heeft het begin februari 2017 operationeel ingezet, maar de parameters moeten nog gevalideerd worden door het Directoraat-generaal Luchtvaart.

Belgocontrol is niet op de hoogte van gerechtelijke procedures tegen het gebruik van het systeem.

06.03 Inez De Coninck (N-VA): Hopelijk kunnen de parameters snel worden gevalideerd. Voor ons is het belangrijk dat de normen van het windgebruik worden vastgelegd en dat daar niet over gediscussieerd kan worden.

Het incident is gesloten.

07 Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de parkeertoren van de NMBS in Halle" (nr. 16668)

07.01 Wouter Raskin (N-VA): Door de parkeerdruk in de stationsomgeving van Halle plant de NMBS de bouw van een parkeertoren voor zo'n 300 wagens.

Hoever staat het met de grondenruil en grondenverwerving? Kan de minister duidelijkheid verschaffen over de planning, de capaciteit, het aantal verdiepingen en de kostprijs?

07.02 Minister François Bellot (Nederlands): Zodra het investeringscomité beslist heeft wanneer en of de middelen beschikbaar zijn, zal de NMBS het project opstarten binnen het volgende meerjareninvesteringsplan 2017-2020.

Inzake grondenruil en grondenverwerving verwacht de NMBS binnenkort de schatting van het aankoopcomité. Vervolgens kan de aankoopprocedure worden opgestart. Dit zal ongeveer zes maanden duren.

Volgens de huidige plannen zal de toren

pistes à l'aéroport de Bruxelles-National. Les aéroports de Schiphol et de Bâle l'utilisent avec succès depuis des années. Il garantit une plus grande transparence en cas de dérogations au schéma habituel et propose en outre des perspectives en matière d'utilisation des pistes. Le choix des pistes repose sur des paramètres objectifs.

Le système a été implémenté fin septembre 2016 dans les tours de contrôle et il a passé les tests techniques en décembre. Belgocontrol l'a rendu opérationnel début février 2017 mais la Direction générale Transport aérien doit encore valider les paramètres.

Belgocontrol n'est pas informé de l'existence de procédures judiciaires à l'encontre du système.

06.03 Inez De Coninck (N-VA): Espérons que les paramètres seront rapidement validés. Pour nous, l'important est que les normes d'utilisation du vent soient définies et qu'il n'y ait pas de discussion possible à ce sujet.

L'incident est clos.

07 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 tour de stationnement de la SNCB à Hal" (n° 16668)

07.01 Wouter Raskin (N-VA): En raison des problèmes de stationnement qui se posent à proximité de la gare de Hal, la SNCB prévoit la construction d'un nouveau parking à étages pouvant accueillir environ 300 véhicules.

Où en sont l'échange et l'acquisition des terrains? Le ministre peut-il fournir des précisions concernant le calendrier prévu, la capacité, le nombre d'étages et le coût de cette construction?

07.02 François Bellot, ministre (en néerlandais): Dès que le comité d'investissement aura décidé si les fonds sont disponibles et quand ceux-ci pourront être dégagés, la SNCB lancera le projet dans le cadre du prochain plan pluriannuel d'investissements 2017-2020.

S'agissant de l'échange et de l'acquisition des terrains, la SNCB attend les estimations du comité d'acquisition sous peu. La procédure d'acquisition pourra ensuite être entamée. Elle durera environ six mois.

D'après les plans actuels, le parking comptera

330 parkeerplaatsen aanbieden. Het parkeergebouw telt drie bouwlagen, drie trapkokers en een lift.

De totale kostprijs wordt geschat op 5,7 miljoen euro. In dit bedrag zijn de aankoop van de gronden, de studie, de opvolging en de bouwkosten inbegrepen.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vragen nrs. 16705 en 16735 van mevrouw Lahaye-Battheu worden uitgesteld.

08 **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de aanstelling van lijnmanagers" (nr. 16738)
- 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 op lijn 96" (nr. 17099)

08.01 **Isabelle Poncelet** (cdH): U hebt de stiptheidsverantwoordelijken van de NMBS en Infrabel ontmoet op 23 november 2016 om de talrijke stiptheidsproblemen op het spoor te bespreken.

U stelde voor 'lijnmanagers' aan te wijzen die de 'zieke' lijnen tegen begin 2017 moeten analyseren. Werden ze aangewezen? Met hoeveel zijn ze? Wat is hun taak? Welke lijnen worden als 'ziek' beschouwd? Zo niet, waarom werden ze nog niet aangewezen en wanneer zal dat gebeuren?

08.02 **Jean-Jacques Flahaux** (MR): U vraagt in uw beleidsnota een stiptheid van 91 % in 2017 en van 92 % in 2019, zonder neutralisatie.

In november 2016 waren er zoveel vertragingen op lijn 96 dat gemeenteraadsleden u hebben opgezocht, dat mijn collega's en ik u hebben geïnterpelleerd en dat de pendelaars een petitie getekend hebben. U hebt de NMBS en Infrabel daarna gevraagd lijnmanagers aan te wijzen, die de stiptheidsproblemen moeten registreren en oplossingen moeten voorstellen. De NMBS en Infrabel hebben een stiptheidsoverlegplatform ingesteld met een duidelijke verbetering van de stiptheid en soepelere aansluitingen als resultaat. De pendelaars zijn tevreden met deze evolutie.

330 places. Le bâtiment sera construit sur trois niveaux et comportera trois cages d'escalier et un ascenseur.

Le coût total du projet est estimé à 5,7 millions d'euros. Ce montant inclut l'achat des terrains, l'étude, le suivi et les coûts liés à la construction proprement dite.

L'incident est clos.

Le **président**: Les questions n^{os} 16705 et 16735 de Mme Lahaye-Battheu sont reportées.

08 **Questions jointes de**

- Mme Isabelle Poncelet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la désignation de managers de lignes" (n° 16738)
- 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 sur la ligne 96" (n° 17099)

08.01 **Isabelle Poncelet** (cdH): Vous avez rencontré, le 23 novembre dernier, les responsables ponctualité de la SNCB et d'Infrabel, afin de discuter des nombreux problèmes de retard qui touchent le rail.

Vous avez suggéré de désigner des "managers de lignes" chargés d'analyser les lignes "malades" pour le début 2017. Ont-ils été désignés? Combien sont-ils? En quoi consiste leur tâche? Quelles sont les lignes considérées comme "malades"? Sinon, pour quelle(s) raison(s) ne sont-ils pas encore désignés et quand le seront-ils?

08.02 **Jean-Jacques Flahaux** (MR): Dans votre note de politique générale, vous demandez un respect de la ponctualité de 91 % en 2017, 92 % en 2019, sans neutralisation.

Les retards sur la ligne 96 ont atteint, en novembre 2016, une telle ampleur que des élus communaux sont venus vous rencontrer, que mes collègues et moi-même vous avons interpellé et que les navetteurs ont signé une pétition. Vous avez alors demandé à la SNCB et à Infrabel de désigner des managers de ligne, chargés de noter les problèmes de ponctualité et de proposer des solutions. Une plate-forme "Entente Ponctualité" a également été mise sur pied entre la SNCB et Infrabel avec, comme résultat, une nette amélioration de la ponctualité et des correspondances plus souples. Les utilisateurs se

Er is echter nog ruimte voor vooruitgang. De treinen die uit Brussel vertrekken, hebben altijd vertraging tijdens de piekuren en de pendelaars lopen het risico dat ze hun aansluiting missen. Dat is grotendeels te wijten aan de flessenhals van Brussel-Centraal. De geblokkeerde reizigers klagen over gebrekkige informatie. Zo worden de reizigers in Halle bijvoorbeeld – hoofdzakelijk Franstalige Henegouwers – enkel in het Nederlands ingelicht.

De aansluitingen gebeuren niet altijd op hetzelfde perron, enz.

Kunt u de sinds eind 2016 gerealiseerde kwaliteitsverbetering objectiveren? Wanneer en hoe zullen de pijnpunten worden weggewerkt? Welke andere verbeteringen zult u doorvoeren?

08.03 Minister **François Bellot** (*Frans*): Nadat ik in november had vastgesteld dat de stiptheid op tal van lijnen erop achteruitging, heb ik de NMBS gevraagd lijnmanagers aan te stellen. Die zijn in januari 2017 al met hun analyse gestart, maar zijn pas in februari in dienst getreden.

Vijf lijnmanagers volgen de stiptheid van de 'zieke' lijnen en doen voorstellen ter verbetering. Het is hun taak de stiptheid van de treinen te bestuderen, oplossingen door te voeren en de doeltreffendheid van de genomen maatregelen na te gaan. Elke manager beschikt over een uniek aanspreekpunt.

De lijnen met een lager stiptheidscijfer dan 90% worden als problematisch beschouwd. Het gaat voornamelijk om lijnen 94, 96, 161, 162, 50A en 89.

De NMBS en Infrabel delen mee dat de maatregelen die in 2016 genomen werden om de stiptheid op lijn 96 te verbeteren, effect sorteren en zullen worden voortgezet. Voor lijn 96 zal de dienstregeling voor de problematische treinen gewijzigd worden en Infrabel zal een haalbaarheidsstudie laten uitvoeren om bepaalde rijpaden voor het goederenvervoer tijdens de piekuren te verplaatsen. Sinds het begin van dit jaar worden er lijnmanagers aangesteld.

De wacht- en aansluitingstijden worden geoptimaliseerd. De pilotprojecten die in januari 2017 van start zijn gegaan, zullen door de lijnmanagers worden geëvalueerd op elke bijeenkomst van het stiptheidsoverlegplatform.

De NMBS geeft aan dat er momenteel tal van werken worden uitgevoerd en dat ze geconfronteerd

montrent satisfaits de cette évolution.

Toutefois, il reste du progrès à accomplir. Les trains au départ de Bruxelles souffrent toujours de retards aux heures de pointe, avec des risques de correspondances ratées. Le goulot d'étranglement de Bruxelles-Central y est pour beaucoup. Les voyageurs bloqués se plaignent aussi d'être mal informés. À Hal, par exemple, les voyageurs – majoritairement des Hennuyers francophones – ne sont informés qu'en néerlandais.

Les correspondances ne se font pas toujours de quai à quai, etc.

Pouvez-vous objectiver l'amélioration de la qualité depuis fin 2016? Quand et comment les points sensibles seront-ils résolus? Quelles autres améliorations comptez-vous apporter?

08.03 **François Bellot**, ministre (*en français*): Après avoir constaté en novembre la dégradation de la ponctualité de nombreuses lignes, j'ai demandé à la SNCB de désigner des managers de ligne, lesquels ont commencé leur analyse en janvier 2017 mais sont entrés en fonction en février.

Cinq managers de ligne assurent le suivi de la ponctualité des lignes fragilisées et dégagent des pistes d'amélioration. Leur mission est d'analyser la ponctualité des trains, d'implémenter des solutions et de suivre la pertinence des mesures prises. Chaque manager a un point de contact unique.

Les lignes qui n'ont pas un taux de ponctualité de 90 % sont considérées comme fragilisées. Les lignes 94, 96, 161, 162, 50A et 89 sont les principales concernées.

La SNCB et Infrabel m'informent que les mesures prises en 2016 pour améliorer la ponctualité sur la ligne 96 ont porté leurs fruits et seront poursuivies. Pour la ligne 96, on prévoit des modifications d'horaires des trains problématiques et une étude de faisabilité par Infrabel en vue de déplacer certains sillons de marchandises aux heures de pointe. Des managers de lignes sont désignés depuis cette année.

On optimise les délais d'attente et de correspondance. Les projets-pilotes mis en place en janvier 2017 seront évalués lors de chaque plate-forme d'entente Ponctualité entre les managers de ligne.

La SNCB dit être confrontée à de nombreux travaux et à divers incidents. Il semble que 46 % des

wordt met diverse incidenten. Naar verluidt is 46% van de treinvertragingen te wijten aan externe oorzaken en zouden de NMBS en Infrabel elk verantwoordelijk zijn voor ongeveer de helft van de overige vertragingen. Die factoren worden dagelijks gemonitord om de structurele oorzaken van de vertragingen aan te pakken.

De NMBS onderneemt tal van acties om de stiptheid te verbeteren.

Eerst en vooral geeft ze de voorkeur aan acties die het aantal materieeldefecten verminderen, zoals afdoende herstellingen op basis van een betere probleemdetectie, een personeelsuitbreiding bij de helpdesk voor treinbestuurders, een toename van het aantal *fleet engineers* en de ingebruikname van nieuwe werkplaatsen om de technische capaciteit te verhogen. Dankzij de boordcomputers van het nieuwe materieel zijn er bovendien voorspellende onderhoudsbeurten mogelijk.

Er wordt ook aandacht besteed aan de vertrektijd van de eerste treinen van de dag want 25% van de treinen vertrekt te laat, al bedraagt die vertraging vaak minder dan één minuut.

De NMBS pleegt overleg met Infrabel om de grote infrastructuurwerken zo in te plannen dat ze minder impact hebben op de dienstregeling. Infrabel levert inspanningen om het aantal incidenten in verband met de infrastructuur te verminderen.

Samen met Infrabel worden er actieplannen ontwikkeld om het aantal incidenten toe te schrijven aan derden, zoals de aanwezigheid of aanrijdingen van personen langs het spoor, te verminderen.

Bij de informatieverstrekking in de trein moet de treinbegeleider de taalwetten eerbiedigen.

De NMBS en Infrabel trachten zoveel mogelijk aansluitingen op hetzelfde perron te verzekeren. Om technische redenen of tijdens de spits is dat echter niet altijd mogelijk.

In Bergen was in januari 2016 89,8% van de aansluitingen in het binnenlandse verkeer verzekerd. In november 2016 was dat 87,2% en in januari 2017 92,9%.

Het is beter om geen overhaaste conclusies te trekken op grond van een enkele maand, maar we kunnen wel vaststellen dat het werk van de lijnmanagers effect begint te sorteren, en bovendien waren er in oktober en november veel externe oorzaken die vertragingen tot gevolg hadden.

causes de retard des trains seraient externes et que le reste serait réparti équitablement entre la SNCB et Infrabel. Ces éléments font l'objet d'un suivi quotidien pour régler les causes structurelles des retards.

La SNCB mène nombre d'actions pour améliorer la ponctualité.

D'abord, elle privilégie les actions réduisant les pannes de matériel par des réparations performantes au départ d'un meilleur diagnostic, l'accroissement du personnel au *help-desk* des conducteurs, l'augmentation des *fleet engineers* et la mise en service de nouveaux ateliers pour augmenter la capacité technique. En outre, les ordinateurs de bord du nouveau matériel permettent des entretiens prédictifs.

On est attentif au départ des premiers trains de la journée car 25 % des trains ne partent pas à l'heure et souvent pour moins d'une minute.

La SNCB se concerte avec Infrabel pour planifier les travaux importants d'infrastructure afin d'en diminuer l'impact horaire. Infrabel agit pour diminuer le nombre d'incidents liés à l'infrastructure.

Des plans d'action sont élaborés avec Infrabel pour diminuer les incidents à charge des tiers comme la présence de personnes le long des voies ou les collisions avec elles.

Pour l'information dans les trains, l'accompagnateur doit respecter les lois linguistiques.

SNCB et Infrabel essaient d'assurer un maximum de correspondances de quai à quai, mais ce n'est pas toujours possible pour raisons techniques ou en heures de pointe.

À Mons, en janvier 2016, 89,8 % des correspondances étaient assurées en trafic intérieur; en novembre 2016: 87,2 %; en janvier 2017: 92,9 %.

Ne tirons pas de conclusions hâtives sur base d'un seul mois, mais nous pouvons observer les premiers effets de l'action des managers de ligne, d'autant que de nombreux faits externes ont marqué octobre et novembre.

In januari 2016 werd 92,2% van de aansluitingen in het binnenlandse treinverkeer in Charleroi verzekerd en in januari 2017 94,5%. De cijfers voor lijn 161 en 162 zijn ook significant verbeterd, in de wetenschap dat het percentage in augustus of september gedaald was tot bijna 60%; in januari lag het rond 90%. De inspanning moet worden voortgezet.

Over enkele maanden zullen we de volgende resultaten analyseren en zien of die oplossing, die al lang wordt toegepast in Duitsland en Frankrijk, opportuun was. De bemoedigende resultaten werden besproken in persartikelen van treinreizigers die zo eerlijk en open zijn geweest om de op dat vlak geboekte vooruitgang te vermelden.

08.04 Isabelle Poncelet (cdH): We zullen u later opnieuw ondervragen om de resultaten te vernemen en het positieve of minder positieve effect van die aanwervingen op het spoorwegnet te meten.

08.05 Jean-Jacques Flahaux (MR): We hopen dat die trend zich in de rest van het jaar zal doorzetten. Een lijnmanager lijkt ons een uitstekende oplossing om zo goed mogelijk in te spelen op de spoor situatie.

Het incident is gesloten.

09 Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de moderniseringswerken op lijn 162" (nr. 16739)

09.01 Isabelle Poncelet (cdH): In 2007 werd aangevangen met aanzienlijke moderniseringswerkzaamheden op de lijnen 161 en 162 (Brussel-Luxemburg) om de referentiesnelheid te verhogen tot 160 km/u en de reisduur te verkorten met elf tot twintig minuten. Deze werkzaamheden hadden in 2014 voltooid moeten zijn, maar dat is nog lang niet het geval: de omvangrijke werkzaamheden tussen Habay en Lavaux zijn nog maar net begonnen en zullen niet voor augustus 2019 zijn afgerond.

De pendelaars zijn wanhopig, want al 10 jaar is hun reisduur langer in plaats van korter als gevolg van de werkzaamheden. Is augustus 2019 de definitieve einddatum van de werkzaamheden, of zijn er nog werken die moeten worden uitgevoerd? Welke en op welke termijn? Kunt u de uiteindelijke tijdswinst bevestigen?

09.02 Minister François Bellot (Frans): Volgens de

En janvier 2016, les correspondances assurées à Charleroi en trafic intérieur des voyageurs SNCB étaient de 92,2 % et en janvier 2017, de 94,5 %. Les chiffres des lignes 161 et 162 ont augmenté aussi de manière significative, sachant qu'en août ou septembre, nous étions descendus à près de 60 %; en janvier, nous étions autour de 90 %. Il faut poursuivre l'effort.

Nous analyserons les prochains résultats dans quelques mois et verrons si cette solution mise en œuvre depuis longtemps en Allemagne et en France était opportune. Les résultats encourageants ont fait l'objet d'articles de presse par des navetteurs qui ont eu l'honnêteté et la franchise d'en pointer les progrès.

08.04 Isabelle Poncelet (cdH): Nous reviendrons vers vous pour obtenir ces données et mesurer l'effet plus ou moins positif de ces engagements sur le réseau.

08.05 Jean-Jacques Flahaux (MR): Nous espérons que la tendance se vérifiera sur l'ensemble de 2017. L'idée du manager de ligne nous semble le bon moyen de coller au mieux à la réalité de la situation.

L'incident est clos.

09 Question de Mme Isabelle Poncelet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les travaux de modernisation de la ligne 162" (n° 16739)

09.01 Isabelle Poncelet (cdH): En 2007, on a commencé de vastes travaux de modernisation des lignes 161 et 162 (Bruxelles-Luxembourg), dans le but d'augmenter la vitesse de référence à 160 km/h et de réduire le temps de parcours de onze à vingt minutes. On avait annoncé la fin de ces travaux pour 2014 mais ils sont loin d'être achevés: un important chantier entre Habay et Lavaux vient de débiter, il ne se terminera qu'en août 2019.

Les navetteurs désespèrent: depuis dix ans, au lieu d'être raccourci, leur temps de parcours est allongé à cause des travaux. Ceux-ci prendront-ils fin définitivement en août 2019? Sinon, quels chantiers reste-t-il à réaliser? Dans quels délais le seront-ils? Confirmez-vous le gain de temps final?

09.02 François Bellot, ministre (en français): La

huidige planning zouden de moderniseringswerkzaamheden op het baanvak Lavaux-Habay in augustus 2019 moeten zijn voltooid, op voorwaarde dat de sporen voldoende buiten dienst kunnen worden gesteld.

Er zijn werkzaamheden gepland tussen Hatrival en de grens met Luxemburg: werken aan de bovenleidingen in de stations Libramont en Aarlen, bouw en inrichting van een tractieonderstation in Heinsch en van autotransformatorposten tussen Hatrival en de grens, en werken aan de bovenleidingen en signalisatie tussen Hatrival en de grens om te kunnen overschakelen op 25.000 volt. Ook deze werkzaamheden moeten eind 2019 zijn voltooid, op voorwaarde dat de sporen voldoende buiten dienst kunnen worden gesteld.

Vervolgens zal de spoorlijn tussen Hatrival en de grens tot in 2020 geleidelijk naar 25.000 volt worden omgeschakeld.

Na al die moderniseringswerken zal de tijdswinst op het traject tussen Brussel en Luxemburg maximaal 20 minuten bedragen.

Het incident is gesloten.

10 Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de mogelijke vereffening van de nv Hasselt Stationsomgeving" (nr. 16741)

10.01 Wouter Raskin (N-VA): In het jaarverslag voor boekjaar 2015 stond dat de nv Hasselt Stationsomgeving (HSO) een vereffening overwoog. In januari 2017 vroeg de stad Hasselt de vertegenwoordigers van het autonome gemeentebedrijf in de raad van bestuur van de nv HSO om over te gaan tot die vereffening.

Hoe komt het dat hierover nog geen beslissing is gevallen? Welke redenen haalt aandeelhouder Eurostation aan om voorlopig niet in te gaan op de vraag van de stad? Vindt de minister het logisch dat de nv HSO geen nieuwe verbintenissen kan aangaan in het lopende boekjaar? Welke financiële gevolgen heeft een vereffening voor Eurostation?

10.02 Minister François Bellot (*Nederlands*): De nv Hasselt Stationsomgeving werd opgericht in 2003 om de ontwikkelingen rondom de stationsomgeving van Hasselt te coördineren. Door de samenwerkingsovereenkomst tussen het Vlaams Gewest, de NMBS-Holding, de Vlaamse

programmation actuelle prévoit que les travaux de modernisation soient réalisés sur le tronçon Lavaux-Habay jusqu'en août 2019, sous réserve de l'obtention des coupures de voies nécessaires.

Des travaux sont prévus entre Hatrival et la frontière luxembourgeoise: travaux de caténaires en gares de Libramont et d'Arlon; construction et aménagement d'une sous-station de traction à Heinsch et des postes autotransformateurs entre Hatrival et la frontière; travaux de caténaires et de signalisation entre Hatrival et la frontière pour permettre le passage à 25 000 volts. Ces travaux aussi doivent s'achever fin 2019, sous réserve de l'obtention des coupures de voie.

Ensuite, le tronçon de Hatrival à la frontière basculera graduellement vers les 25 000 volts jusqu'en 2020.

Après la fin de tous ces travaux de modernisation, le gain de temps sur le trajet entre Bruxelles et Luxembourg sera de maximum 20 minutes.

L'incident est clos.

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 "l'éventuelle liquidation de la SA Hasselt Stationsomgeving" (n° 16741)

10.01 Wouter Raskin (N-VA): Dans le rapport annuel de l'exercice 2015, on pouvait lire que la SA Hasselt Stationsomgeving (HSO) envisageait une liquidation. En janvier 2017, la ville de Hasselt a demandé aux représentants de la régie communale autonome au sein du conseil d'administration de la SA HSO de procéder à cette liquidation.

Comment expliquer l'absence de décision à ce sujet jusqu'à présent? Quelles raisons l'actionnaire Eurostation invoque-t-il pour rejeter provisoirement la demande de la ville? Est-il logique, aux yeux du ministre, que la SA HSO soit dans l'impossibilité de contracter de nouveaux engagements durant l'exercice en cours? Quelles seront les conséquences financières d'une liquidation pour Eurostation?

10.02 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): La SA Hasselt Stationsomgeving a été créée en 2003 pour coordonner les projets de promotion aux abords de la gare de Hasselt. La SA HSO a été désignée comme coordinatrice du projet par l'accord de coopération conclu entre la Région

Vervoersmaatschappij, de stad Hasselt en de nv HSO werd die nv aangeduid als projectcoördinator. De projectpartners hebben in 2016 beslist de coördinatieopdracht stop te zetten omdat er geen verdere projecten gepland waren.

De stad Hasselt en Eurostation hebben daarom beslist de mogelijkheid tot vereffening te onderzoeken. Alles is besproken tussen de partners. Het financiële resultaat, dat momenteel positief is, zal tussen beide partners worden verdeeld.

Het incident is gesloten.

11 Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de signalisatie met betrekking tot de spoorwerven van Infrabel" (nr. 16769)

11.01 Isabelle Poncelet (cdH): De veiligheid rondom de spoorwerven van Infrabel wordt verzekerd door kleine infrastructurele aanpassingen of soms door wegomleggingen. In het laatste geval is er een vergunning van de gemeente nodig. Aanvragen voor een dergelijke vergunning worden vaak te laat ingediend, waardoor de plaatsing van de bebakening in het gedrang komt. Als Infrabel, de onderaannemers en de gemeenten beter zouden samenwerken, zouden de vergunningsaanvragen tijdig worden ingediend, zou alles bij aanvang van de werkzaamheden in orde zijn en zouden bijgevolg de werkzaamheden in de beste omstandigheden kunnen worden uitgevoerd.

Kan deze procedure worden herzien? Is er iemand bij Infrabel verantwoordelijk voor de bebakening en de veiligheid bij werkzaamheden?

11.02 Minister François Bellot (*Frans*): In de aanbestedingsstukken staat dat de opdrachtnemer, in overleg met de autoriteiten die de betreffende wegen beheren, de nodige vergunningen tijdig moet verkrijgen.

Een artikel uit de bundel van Infrabel over de aanvullende bepalingen voor de overheidsopdrachten voor werken, leveringen en diensten, is automatisch van toepassing in het kader van de aannemingswerken. Dat artikel bepaalt het volgende: "Infrabel kan onderhandelen met de overheden die de wegen beheren; eventuele principetoelatingen betreffende wegverkeersbelemmeringen zijn in dit geval vermeld in het bestek."(...) Het is aan de aannemer om alle noodzakelijke maatregelen te

flamande, la SNCB-Holding, la Vlaamse Vervoersmaatschappij, la ville de Hasselt et la SA HSO. Les partenaires du projet ont décidé en 2016 de mettre fin à cette mission de coordination en raison de l'absence de nouveaux projets.

La ville de Hasselt et Eurostation ont dès lors décidé d'étudier une possible liquidation de la société. L'ensemble a été négocié par les deux partenaires. Ils se partageront le résultat financier, actuellement positif.

L'incident est clos.

11 Question de Mme Isabelle Poncelet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la signalétique des chantiers d'Infrabel" (n° 16769)

11.01 Isabelle Poncelet (cdH): Pour assurer la sécurité aux alentours des chantiers d'Infrabel, des aménagements sont nécessaires, et parfois des déviations routières pour lesquelles il faut demander des autorisations à la commune. Ces demandes sont souvent déposées tardivement, ce qui entraîne des problèmes dans l'installation de la signalétique. Une meilleure coopération entre Infrabel, ses sous-traitants et les communes permettrait de mener les chantiers dans de bonnes conditions, notamment en anticipant les demandes d'autorisation pour que tout soit en place au premier jour des travaux.

Pourrait-on revoir cette procédure? Y a-t-il quelqu'un chez Infrabel chargé d'organiser la signalétique et la sécurité en cas de travaux?

11.02 François Bellot, ministre (*en français*): Les documents de marché prévoient qu'il appartient à l'adjudicataire d'obtenir à temps les autorisations nécessaires en accord avec les autorités qui gèrent les voiries concernées.

Un article du fascicule d'Infrabel reprenant les dispositions complémentaires pour les marchés publics de travaux, de fournitures et de services, s'applique d'office dans le cadre des travaux d'entreprise; d'après celui-ci, seules les autorisations de principe relatives aux entraves à la circulation routière sont négociées par Infrabel avec les autorités gestionnaires des voiries. L'adjudicataire doit veiller à n'occasionner à la circulation que les entraves autorisées par le cahier spécial des charges. Il doit prendre contact

nemen teneinde geen andere wegverkeersbelemmeringen te veroorzaken dan deze toegelaten in het bestek(...)." "De aannemer neemt vóór de aanvang van de werken tijdig contact met de administratieve dienst(en) die de wegen in de werkzone beheert/beheren. Hij volgt hun aanwijzingen omtrent de tijdelijk te plaatsen signalisatie."

Infrabel stelt dus alles in het werk opdat de aannemers hun contractuele verplichtingen nakomen.

11.03 Isabelle Poncelet (cdH): Ondanks de teksten worden de termijnen niet nageleefd en laat de kwaliteit van de signalisatie te wensen over, wat veiligheidsproblemen meebrengt. De gemeenten zullen dan ook strengere eisen stellen.

Het incident is gesloten.

12 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Daphné Dumery aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de werkgroep tot herziening van de wegcode" (nr. 16753)
- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vereenvoudiging van het verkeersreglement" (nr. 17035)

12.01 Daphné Dumery (N-VA): Zowat een jaar geleden heeft toenmalig minister Galant de start gegeven voor de herziening van de wegcode en de oprichting van een werkgroep.

Is die werkgroep inmiddels opgericht en wie is daarin actief? Wat staat er op hun agenda en welke resultaten zijn er al?

12.02 Minister François Bellot (*Nederlands*): In maart 2016 is een werkwijze afgesproken met de gewestregeringen en aangezien het verkeersreglement niet langer een exclusief federale bevoegdheid is, zullen we werken vanuit het bestaande reglement. De aanpassingen opgenomen in het laatste ontwerp tot herziening van het verkeersreglement, dat dateert van voor de laatste staatshervorming, zullen in de huidige structuur van het reglement worden ingepast waar mogelijk.

Een technische werkgroep met vertegenwoordigers van de Gewesten, de FOD Justitie, de politie, de politierechters, het parket, mijn kabinet en de

suffisamment tôt avant le début des travaux avec les administrations et se conforme à leurs indications quant à la signalisation provisoire.

Infrabel met donc tout en œuvre pour que les adjudicataires remplissent leurs obligations contractuelles.

11.03 Isabelle Poncelet (cdH): En dépit des textes, les délais ne sont pas respectés et la qualité de la signalisation laisse à désirer, ce qui est problématique en termes de sécurité. Les communes durciront donc leurs exigences.

L'incident est clos.

12 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 "le groupe de travail chargé de la révision du Code de la route" (n° 16753)
- Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la simplification du Code de la route" (n° 17035)

12.01 Daphné Dumery (N-VA): Il y a environ un an, votre prédécesseur Mme Galant a donné le coup d'envoi de la révision du Code de la route et de la création d'un groupe de travail.

Ce groupe de travail a-t-il entre-temps été mis en place et quelle en est la composition? Quel est son ordre du jour et quels sont les résultats déjà engrangés?

12.02 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): Il a été convenu d'une méthode de travail en mars 2016 avec les exécutifs régionaux. Étant donné que le Code de la route n'est plus une compétence exclusivement fédérale, nous prendrons le Code de la route actuel comme point de départ. Les adaptations qui ont été prévues dans la dernière version de révision du Code de la route, qui date d'avant la dernière réforme de l'État, seront, dans la mesure du possible, intégrées dans la structure actuelle de la réglementation.

Un groupe de travail technique où siègent des représentants des Régions, du SPF Justice, de la police, des juges de police, du parquet, de mon

administratie komt sinds 14 april 2016 maandelijks samen. De bedoeling is om de werkzaamheden af te ronden tegen eind 2017, met een publicatie in 2018. De artikelen uit de wegcode worden stuk voor stuk overlopen en waar nodig worden aanpassingen voorgesteld.

Tot nu toe werden 41 artikelen geanalyseerd en de voorgestelde aanpassingen worden onmiddellijk opgenomen in *track changes* in een gecoördineerde versie van het huidige verkeersreglement. Zodra alles is geanalyseerd, komen de aanpassingen in een KB tot wijziging van het verkeersreglement.

12.03 Daphné Dumery (N-VA): Ik hoor dat de minister zich beperkt tot een summier overzicht van de wegcode, met name over wat in het raam van de zesde staatshervorming moet worden hervormd, zonder rekening te houden met de opmerkingen van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid of de ideeën van het Parlement. We moeten verder gaan dan een louter overlopen van de artikelen. Zo is ons voorstel voor de schoolstraat niet opgenomen en wordt er geen aandacht besteed aan nieuwe technologieën als elektrische fietsen of elektronische borden. Ook zijn er bepaalde noden en vereenvoudigingen.

Ik ben echter al blij dat de oefening gebeurt en zal dit blijven opvolgen. Ik denk wel dat dit sneller kan dan tegen eind 2017.

Het incident is gesloten.

13 Vraag van mevrouw Daphné Dumery aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de aankoop van het stationsgebouw in Heist" (nr. 16754)

13.01 Daphné Dumery (N-VA): Knokke-Heist zou in 2016 met de NMBS over de modaliteiten hebben gesproken om het station van Heist te kopen.

Is de NMBS van plan het gebouw te verkopen? Wat is de procedure, de timing en de schatting?

13.02 Minister François Bellot (Nederlands): Het stationsgebouw van Heist wordt enkel in de schoolvakanties gebruikt. De NMBS wil het inderdaad verkopen en heeft daarom contact gelegd met de gemeente. Die is bereid om het gebouw te kopen, al zal de NMBS het op de markt brengen. De gemeente zal mee kunnen bieden. Vooraf wordt geen schatting van het gebouw

cabinet et de l'administration se réunit chaque mois depuis le 14 avril 2016. L'objectif est que ce groupe de travail finalise ses activités d'ici fin 2017 et en publie les résultats en 2018. Les articles du Code de la route sont passés en revue un par un et des adaptations sont proposées si nécessaire.

À ce jour, 41 articles ont été analysés et les adaptations proposées ont été immédiatement traduites en *track changes* dans une version coordonnée du Code de la route actuel. Dès que l'analyse sera terminée, les modifications seront intégrées dans un arrêté royal portant modification du Code de la route.

12.03 Daphné Dumery (N-VA): Je vois que le ministre se limite à un aperçu sommaire du Code de la route, à savoir les articles qui doivent être réformés dans le cadre de la sixième réforme de l'État, et qu'il ne tient pas compte des observations des États Généraux de la Sécurité Routière ni des idées du Parlement. Il nous faut aller plus loin qu'un simple survol des articles. Ainsi, notre proposition relative à la rue scolaire n'est pas prise en compte, comme ne le sont pas les nouvelles technologies telles que les vélos électriques ou les panneaux électroniques. Des besoins existent et des simplifications sont nécessaires.

Je me réjouis néanmoins de la tenue de cet exercice et je continuerai à suivre ce dossier. Je pense cependant que l'opération pourrait être terminée avant la fin 2017.

L'incident est clos.

13 Question de Mme Daphné Dumery au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'acquisition du bâtiment de la gare de Heist" (n° 16754)

13.01 Daphné Dumery (N-VA): En 2016, la commune de Knokke-Heist aurait examiné avec la SNCB les modalités d'un rachat de la gare de Heist.

La SNCB a-t-elle l'intention de vendre le bâtiment? Qu'en est-il de la procédure, du calendrier et des estimations?

13.02 François Bellot, ministre (en néerlandais): Le bâtiment de la gare de Heist n'est utilisé que durant les vacances scolaires. La SNCB désire en effet le vendre et a pour ce faire pris contact avec la commune. Cette dernière est disposée à acheter le bâtiment, mais la SNCB compte lancer un appel au marché. La commune pourra remettre une offre. Aucune estimation de la valeur du bâtiment ne sera

gecommuniceerd. Als de mogelijkheid tot een loket in de vakanties blijft bestaan, is dit een betere oplossing dan het gebouw leeg te laten staan gedurende het grootste deel van het jaar.

Het is niet zeker of de verkoop in 2017 of 2018 zal worden georganiseerd. Er is immers nog een aantal bouwkundige en technische werkzaamheden nodig. De loketfunctie in de zomer blijft behouden en dat zal ook een voorwaarde zijn die de NMBS aan de koper zal opleggen.

Het incident is gesloten.

14 Vraag van mevrouw Daphné Dumery aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de goedkeuring van het ontwerp van voorlopig rijbewijs" (nr. 16770)

14.01 Daphné Dumery (N-VA): In het federaal regeerakkoord staat de doelstelling om het aantal verkeersdoden tegen 2020 te halveren ten opzichte van 2010. De Vlaamse regering wil met haar Verkeersveiligheidsplan de rijopleiding hervormen. Daarvoor moet wel het voorlopig rijbewijs – dat na de zesde staatshervorming federaal is gebleven – hervormd worden.

Op een vergadering op 21 december met de ministers van Mobiliteit van de deelstaten gaf de federale minister van Mobiliteit aan om de door de deelstaten voorgestelde wijzigingen aan het voorlopig rijbewijs uit te voeren. Ik hoor nu dat de samenwerking echter niet vlot verloopt. Krijgen de ministers van de Gewesten de medewerking van de federale minister? Kan het model dat zij hebben voorgesteld, worden ingevoerd en wat is daarvoor de timing?

14.02 Minister François Bellot (Nederlands): Op 21 december was er inderdaad een gemeenschappelijke vergadering met mijn drie collega's van de Gewesten. De Gewesten vragen de opheffing van de wachttijd van drie jaar en de aanpassing van het model van het voorlopig rijbewijs.

De federale en gewestelijke administraties zullen in maart samenkomen om het voorstel te bespreken. Als er een consensus wordt bereikt, zal de federale overheid de wijzigingen zo snel mogelijk goedkeuren en in een KB opnemen.

14.03 Daphné Dumery (N-VA): Er werd gevreesd dat dit op de lange baan zou worden geschoven, maar de belofte om, als er deze maand een

communiquée préalablement. S'il est possible de garder un guichet durant les vacances, cette solution sera préférable à l'inoccupation de la gare durant la majeure partie de l'année.

Il n'est pas certain que la vente pourra être organisée en 2017 ou 2018. Différents travaux architecturaux et techniques doivent en effet encore être réalisés. L'ouverture du guichet en été sera maintenue et c'est l'une des conditions que la SNCB imposera à l'acheteur.

L'incident est clos.

14 Question de Mme Daphné Dumery au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'approbation du projet de permis de conduire provisoire" (n° 16770)

14.01 Daphné Dumery (N-VA): La réduction de moitié du nombre de tués sur les routes d'ici à 2020, par rapport à 2010 est un objectif mentionné dans l'accord de gouvernement. L'objectif du Plan de sécurité routière du gouvernement flamand est de réformer la formation à la conduite, mais il faut pour cela réformer le permis de conduire provisoire resté fédéral après la sixième réforme de l'État.

Le 21 décembre, lors d'une réunion avec les ministres de la Mobilité des entités fédérées, le ministre fédéral avait indiqué qu'il exécuterait les modifications au permis de conduire provisoire proposées par les entités fédérées. Il me revient que la collaboration entre le ministre fédéral et ses homologues des entités fédérées n'est cependant pas optimale. Les ministres régionaux peuvent-ils compter sur la collaboration du ministre fédéral? Le modèle qu'ils proposent pourra-t-il être instauré et à quelle échéance?

14.02 François Bellot, ministre (en néerlandais): J'ai effectivement rencontré mes trois homologues régionaux le 21 décembre. Les Régions demandent l'abrogation du délai d'attente de trois ans et une révision du modèle de permis de conduire provisoire.

Les administrations fédérale et régionales se réuniront en mars afin de discuter la proposition. Si un consensus est trouvé, le gouvernement fédéral approuvera les modifications le plus rapidement possible et les insérera dans un arrêté royal.

14.03 Daphné Dumery (N-VA): Alors que l'on avait craint que ce dossier ne soit renvoyé aux calendes grecques, je suis particulièrement rassurée par la

consensus is, snel een KB uit te vaardigen, is zeer geruststellend.

Het incident is gesloten.

15 Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de productielocatie van de M7-rijtuigen" (nr. 16771)

15.01 Inez De Coninck (N-VA): Bombardier kondigde eind januari aan dat ze haar vestiging in Brugge helemaal zou herstructureren. Men wil hoofdzakelijk snoeien in de ondersteunende diensten.

Het productieorder van de M7-rijtuigen is cruciaal voor het voortbestaan van de vestiging. Welk gevolg heeft de aangekondigde herstructurering voor de eerdere garantie dat de M7-rijtuigen in Brugge zouden worden gebouwd? Kan daarbij nog iets mislopen? Had de NMBS reeds contact met Bombardier over de herstructurering en de implicaties daarvan op de bestelling? Welke initiatieven neemt de NMBS indien Bombardier de contractuele verplichting niet naleeft?

15.02 Minister François Bellot (*Nederlands*): De wetgeving inzake overheidsopdrachten laat in het algemeen niet toe dat er een specifieke lokalisatie voor productie wordt opgelegd.

Het M7-contract bevat een aantal principes. Zo is de lijst van sites en onderaannemers die door de NMBS erkend zijn, expliciet opgenomen in bijlage van het contract. De site in Brugge is als enige opgenomen voor diverse operaties op 355 rijtuigen. De geplande operaties in Brugge zijn: het assembleren en schilderen van rijtuigkasten, de montage van systemen, de plaatsing van wielstellen, de statische serieproeven en de eindcontrole.

Deze sites mogen niet zonder voorafgaand akkoord van de NMBS worden gewijzigd. Bij een weigering moet de NMBS haar beslissing motiveren, bijvoorbeeld op basis van kwaliteitsaudits.

De bijkomende kosten wegens een door de NMBS aanvaarde verandering van site zijn ten laste van de leverancier. Het contract laat niet toe om beslissingen rond een wijziging van site te blokkeren. Het proces van een wijziging van site is omkaderd om de NMBS-belangen veilig te stellen inzake de kwaliteit van het materieel en de mogelijke financiële gevolgen.

promesse d'une promulgation rapide d'un arrêté royal au cas où un consensus serait obtenu ce mois-ci.

L'incident est clos.

15 Question de Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le site de production des voitures M7" (n° 16771)

15.01 Inez De Coninck (N-VA): Bombardier a annoncé fin janvier une restructuration en profondeur de son site à Bruges. Les économies concerneraient essentiellement les services logistiques.

La commande de voitures M7 constitue un élément crucial pour la survie de l'entreprise. Quelles seront les conséquences de la restructuration annoncée sur les promesses de construire le matériel M7 à Bruges? Une remise en question est-elle encore possible? La SNCB a-t-elle déjà pris contact avec Bombardier pour évoquer la restructuration et ses implications sur la commande? Quelles initiatives la SNCB prendra-t-elle si Bombardier ne respecte pas ses engagements contractuels?

15.02 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): D'une manière générale, la législation en matière de marchés publics ne permet pas d'imposer un site spécifique pour la production.

Le contrat relatif aux M7 englobe plusieurs principes. Ainsi, la liste des sites et des sous-traitants reconnus par la SNCB figure explicitement dans les annexes du contrat. Le site de Bruges est le seul mentionné pour diverses opérations à effectuer sur 355 voitures, à savoir l'assemblage et la peinture des caisses, le montage des systèmes, le placement des essieux, les tests statiques de série et le contrôle final.

Les sites de production ne peuvent pas être modifiés sans l'accord préalable de la SNCB. En cas de refus, l'entreprise devra motiver sa décision, par exemple sur la base d'audits de qualité.

Les coûts supplémentaires générés par une modification de site approuvée par la SNCB sont à charge du fournisseur. Le contrat n'autorise pas le blocage de décisions relatives à un changement de site. Ce processus est encadré, de sorte à sauvegarder les intérêts de la SNCB en ce qui concerne la qualité du matériel et les éventuelles conséquences financières.

Er is geen garantie dat de M7-rijtuigen in Brugge zullen worden gebouwd. Momenteel heeft Bombardier ter zake nog geen beslissing genomen. De NMBS heeft wel regelmatig contact met Bombardier over het contract en garandeert een strikt respect voor de diverse contractclausules, maar zal de verandering van site niet kunnen blokkeren als deze verandering volgens een contract wordt uitgevoerd.

15.03 Inez De Coninck (N-VA): Ik ben ervan overtuigd dat de minister alles zal doen om die order toch in Brugge te houden.

Het incident is gesloten.

16 Vraag van de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toekomst van het station La Louvière-Centrum" (nr. 16813)

16.01 Marco Van Hees (PTB-GO!): Op 16 februari kopte *La Nouvelle Gazette* dat het station La Louvière-Centrum zal worden gesloten en door een container zal worden vervangen, en dat de toekomst van het station onzeker is. In het kader van het wijkrenovatieproject La Strada zou het station worden gerenoveerd, maar dat project staat op de helling en de inwoners van La Louvière zijn bezorgd over de toekomst van het station, omdat er naar verluidt problemen zijn met de structuur van het gebouw. Voorts zou een container die nu in Saint-Ghislain staat in augustus naar La Louvière worden overgebracht.

Bevestigt u de op handen zijnde sluiting van het station La Louvière-Centrum? Bevestigt u dat er in augustus een container zal worden geplaatst die als station zal dienstdoen? Zo ja, voor hoelang? In La Louvière-Zuid heeft zo een container 17 jaar lang als loket gefungeerd voor de treinreizigers! Het loket van La Louvière-Centrum is doordeweeks geopend van 6.30 tot 13.45 uur en in het weekend van 7.00 tot 14.15 uur. Zal het tijdelijke loket minstens even lang open zijn? Zal het gebouw van station La Louvière-Centrum gerenoveerd worden, vervangen worden door een nieuw gebouw of afgebroken worden zonder dat er een nieuw gebouw voor in de plaats komt? Welke prijskaartje hangt er aan de renovatie? Is er een budget beschikbaar om een nieuw stationsgebouw neer te zetten? Wat is de NMBS van plan met de muurcompositie in het station, die van grote historische en culturele waarde is?

Rien ne garantit que les rames M7 seront construites à Bruges. À ce jour, Bombardier n'a pas encore pris de décision à ce sujet. La SNCB a toutefois des contacts réguliers avec l'entreprise à propos du contrat et elle veillera au respect scrupuleux des clauses contractuelles. Si le changement de site est effectué conformément aux clauses du contrat, la SNCB ne pourra cependant pas bloquer cette décision.

15.03 Inez De Coninck (N-VA): Je suis persuadée que le ministre mettra tout en œuvre pour que la production reste quand même attribuée au site de Bruges.

L'incident est clos.

16 Question de M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'avenir de la gare de La Louvière-Centre" (n° 16813)

16.01 Marco Van Hees (PTB-GO!): *La Nouvelle Gazette* du 16 février titrait que la gare de La Louvière-Centre va fermer ses portes pour être remplacée par un container et que son avenir demeure incertain. Le projet Strada de rénovation du quartier prévoyait la rénovation de la gare mais il est menacé et les Louviérois s'inquiètent du sort de la gare du Centre dont le bâtiment souffrirait de problèmes de structures. Par ailleurs, un container actuellement à Saint-Ghislain devrait arriver à La Louvière en août.

Confirmez-vous la fermeture prochaine de la gare de La Louvière-Centre? Confirmez-vous le placement en août d'un container en guise de gare? Si oui, pour combien de temps? À La Louvière-Sud, un tel container a accueilli les voyageurs durant 17 ans! Le guichet de La Louvière-Centre est ouvert de 6 h 30 à 13 h 45 en semaine et de 7 h 00 à 14 h 15 le week-end. Sera-t-il maintenu au minimum selon le même horaire? Prévoit-on de rénover le bâtiment de La Louvière-Centre, d'en reconstruire un nouveau ou de le détruire sans le remplacer? Quel est le coût de sa réparation? Y a-t-il un budget disponible pour construire une nouvelle gare? Que compte faire la SNCB de la fresque d'un grand intérêt historique et culturel de la gare?

16.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): De NMBS heeft een moratorium tot 2020 afgekondigd met betrekking tot de volledige sluiting van de loketten in de stations.

Er is geen sprake van het treinaanbod in het station La Louvière-Centrum te schrappen. De NMBS en de stad denken na over de toekomst van het stationsgebouw, waarin heel wat lokalen leegstaan. De muurschildering zal niet verdwijnen. De beslissingen zullen door de NMBS en de stad samen worden genomen, die hebben beslist dat ze hun bespreking binnen de drie maanden zullen afronden.

16.03 **Marco Van Hees** (PTB-GO!): Ik hoop dat men de openingsuren van het loket niet verder zal inkrimpen! Op mijn andere vragen heb ik helaas geen antwoord gekregen.

Het incident is gesloten.

17 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **David Geerts** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het treinongeval te Leuven" (nr. 16815)
- de heer **Laurent Devin** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het treinongeval in Leuven" (nr. 16828)

17.01 **David Geerts** (sp.a): We hebben enkele weken geleden in het kader van een gedachtewisseling over deze zaak uitvoerig kunnen praten met beide ministers. Ik mag aannemen dat er sindsdien nog geen bijkomende elementen bekend zijn en deze vraag dan ook eigenlijk zonder voorwerp is. Deze vraag was ingediend vóór de hoorzitting en ik dacht dat ze eigenlijk was geschrapt.

17.02 **Laurent Devin** (PS): Ik wil graag weten of er de voorbije twee weken nieuwe informatie is bijgekomen.

17.03 Minister **François Bellot** (*Frans*): Ik heb sinds 22 februari geen nieuwe informatie ontvangen. De heer Borsus heeft u de termijnen met betrekking tot de onderzoeksinstantie meegedeeld. Het parket heeft geen openbare mededelingen gedaan en zal me geen documenten bezorgen die niet openbaar gemaakt worden.

Het incident is gesloten.

16.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): La SNCB a décrété un moratoire jusque 2020 concernant la fermeture complète des fonctions de guichet dans les gares.

Il n'est pas question de supprimer la desserte de La Louvière-Centre. La SNCB et la ville examinent l'avenir du bâtiment de la gare, dont de nombreux locaux sont inoccupés. La fresque ne sera pas détruite. Les décisions seront prises conjointement par la SNCB et la ville, qui ont décidé de faire aboutir leur discussion dans un délai de trois mois.

16.03 **Marco Van Hees** (PTB-GO!): J'espère qu'on ne va pas réduire encore le temps d'accès au guichet! Pour le reste, malheureusement, je n'ai pas obtenu de réponse.

L'incident est clos.

17 **Questions jointes de**

- M. **David Geerts** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'accident de train survenu à Louvain" (n° 16815)
- M. **Laurent Devin** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'accident ferroviaire de Leuven" (n° 16828)

17.01 **David Geerts** (sp.a): Il y a quelques semaines, nous avons eu l'occasion de discuter amplement de cette question avec les deux ministres, dans le cadre d'un échange de vues. Je suppose qu'aucun nouvel élément n'a été apporté depuis lors et que cette question est finalement sans objet. Elle avait été déposée avant l'audition et je pensais qu'elle avait été supprimée.

17.02 **Laurent Devin** (PS): Je voudrais savoir s'il y a eu de nouveaux éléments ces deux dernières semaines.

17.03 **François Bellot**, ministre (*en français*): Je n'ai pas reçu de nouveaux éléments depuis le 22 février. M. Borsus vous a indiqué les délais concernant l'organe d'enquête. Le parquet n'a pas fait de communication publique et ne me communiquera pas de pièces s'il ne les divulgue pas publiquement.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: Vraag nr. 16827 van de heer Foret wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

Le **président**: La question n° 16827 de M. Foret est transformée en question écrite.

18 Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toegankelijkheid van het station Aarlen voor personen met beperkte mobiliteit" (nr. 16860)

18 Question de Mme Isabelle Poncelet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'accès PMR en gare d'Arlon" (n° 16860)

18.01 **Isabelle Poncelet** (cdH): Na de modernisering van het station Aarlen is de toegang tot de perrons niet optimaal voor personen met beperkte mobiliteit: enkel perron nr. 1 is gemakkelijk toegankelijk. Het is jammer dat het station met het hoogste aantal gebruikers van de provincie niet voor iedereen toegankelijk is.

18.01 **Isabelle Poncelet** (cdH): Après les travaux de modernisation de la gare d'Arlon, l'accès aux quais n'était pas optimal pour les personnes à mobilité réduite: ils ne peuvent accéder facilement qu'au quai n°1. Il est regrettable que la gare la plus fréquentée de la province ne soit pas accessible à tous.

Werd het investeringsplan bijgewerkt? Zullen er liften geïnstalleerd worden? Wanneer zullen de werken kunnen worden uitgevoerd?

Le plan d'investissement a-t-il été actualisé? Des ascenseurs sont-ils prévus? Quand les travaux pourront-ils avoir lieu?

18.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): De NMBS zal in 2017 hijsplatforms plaatsen tussen de onderdoorgang en de perrons, die door het personeel van de NMBS zullen worden bediend.

18.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): La SNCB a planifié en 2017 la pose de plates-formes élévatrices entre le couloir sous voie et les quais, qui seront manipulées par le personnel de la SNCB.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

19 Vraag van de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de medische opvolging van het spoorwegpersoneel" (nr. 16875)

19 Question de M. Marcel Cheron au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le suivi médical des cheminots" (n° 16875)

19.01 **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): De dienst voor de medische follow-up van het spoorwegpersoneel zou niet correct werken: problemen met de juistheid en de betrouwbaarheid van de cijfers, inefficiënte software, fouten bij het medische toezicht van de beambten en ongeldige procedures voor de afgifte van de gezondheidsbeoordelingsformulieren. Bovendien zijn er vermoedens van belangenconflicten bij de dienst.

19.01 **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): Le service de suivi médical des cheminots ne fonctionnerait pas correctement: problèmes de justesse et de fiabilité des chiffres, inefficacité des logiciels informatiques, failles dans la surveillance médicale des agents, défauts de validité des procédures de délivrance des formulaires d'évaluation de la santé. En outre, des soupçons de conflits d'intérêt pèsent sur le service.

Hebt u nieuwe informatie over dat dossier? Zal HR Rail maatregelen nemen om de werking van de dienst te verbeteren?

Avez-vous de nouvelles informations sur ce dossier? HR Rail compte-t-il prendre des mesures pour améliorer le fonctionnement de ce service?

19.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): Volgens HR Rail moet CPS als externe dienst om de vijf jaar een erkenningsdossier bij de FOD Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg indienen. Eind 2016 werd er een nieuw dossier ingediend. CPS moet over certificaat ISO 9001:2008 beschikken en heeft dat kwaliteitslabel ook. Elk jaar voert een extern bedrijf een audit uit:

19.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): Selon HR Rail, en tant que service externe, CPS doit introduire tous les cinq ans un dossier d'agrément auprès du SPF Travail et Concertation sociale. Un nouveau dossier a été introduit fin 2016. CPS doit être titulaire d'un certificat ISO 9001:2008. CPS détient ce label de qualité. Chaque année, un audit est réalisé par un bureau externe: le prochain

de volgende zal in juni of juli worden uitgevoerd. De Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen voert jaarlijks audits uit in het kader van de Belgische Spoorcodex.

De organisatie, de werking en de middelen van CPS worden gevolgd door onafhankelijke instanties en intern door het adviescomité dat wordt gevormd door afgevaardigden van de werkgevers, van de personeelsleden en een afgevaardigde van de FOD Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg. De talrijke doorlichtingen waaraan CPS werd onderworpen, hebben tot op heden geen ernstige tekortkomingen aangetoond.

Ik wacht op antwoorden op mijn vragen over het geval dat u vermeldt voor ik een uitspraak doe.

19.03 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Ik zal de resultaten van de toekomstige doorlichtingen aandachtig bestuderen.

Het incident is gesloten.

20 Samengevoegde vragen van

- de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het geblokkeerde dossier van het MIP 2017-2020 van Infrabel" (nr. 16876)
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de extra besparingen bij Infrabel" (nr. 16941)
- mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het ondernemingsplan 2017-2020 van Infrabel" (nr. 17054)
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de gevolgen van de besparingen van de regering op de infrastructuurbeheerder Infrabel" (nr. 17063)

20.01 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Ik weet weinig over de situatie bij de raad van bestuur van Infrabel, maar ze lijkt me complex.

Volgens de pers was er sprake van het MIP 2017-2020 of van het ondernemingsplan. De verwarring die er ontstaan is, baart me zorgen. Gaat het over het MIP van Infrabel, over het ondernemingsplan, of over een combinatie van de twee?

est prévu pour juin-juillet. Le service de sécurité et d'interopérabilité des chemins de fer réalise des audits annuels dans le cadre du code ferroviaire belge.

L'organisation, le fonctionnement et les moyens de CPS sont suivis par des instances indépendantes et en interne par le comité d'avis dans lequel siègent représentants des employeurs, des membres du personnel et un délégué du SPF Emploi. Jusqu'à présent, aucun des nombreux audits auxquels est soumis CPS n'a révélé de graves manquements.

J'attends des réponses à mes questions sur le cas que vous évoquez avant de me prononcer.

19.03 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Je serai attentif au résultat des audits à venir.

L'incident est clos.

20 Questions jointes de

- M. Marcel Cheron au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le blocage autour du PPI 2017-2020 d'Infrabel" (n° 16876)
- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les économies supplémentaires chez Infrabel" (n° 16941)
- Mme Isabelle Poncelet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le plan d'entreprise 2017-2020 d'Infrabel" (n° 17054)
- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les conséquences des économies du gouvernement pour Infrabel, le gestionnaire d'infrastructure" (n° 17063)

20.01 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Je dispose de peu d'information sur la situation au conseil d'administration d'Infrabel mais elle semble compliquée.

Selon la presse, il y a été question du PPI 2017-2020 ou du plan d'entreprise. La confusion qui s'y serait installée m'inquiète beaucoup. S'agit-il du PPI d'Infrabel, du plan d'entreprise ou d'un mélange des deux?

Het voorstel van de heer Lallemand om 200 miljoen euro bijkomende schulden aan te gaan, zou tegengehouden zijn door de raad van bestuur. Hij moest dit voorstel doen als gevolg van de door de toezichthouder opgelegde besparingen van meer dan 2 miljard. De heer Lallemand is dan met een nieuw plan gekomen, dat hij budgettair neutraal acht, maar dat waarschijnlijk in de toekomst aanzienlijke besparingen zal meebrengen voor Infrabel.

Het nieuwe voorstel zou aangenomen zijn met een zo krappe meerderheid, dat de aandacht erdoor werd gewekt. Eén van de redenen voor de tegenkanting zouden de tijdelijke vertragingen zijn op bepaalde, vooral Waalse lijnen, om de veiligheid niet in het gedrang te brengen op de plaatsen waar de sporen in slechte staat zijn.

Ik herinner eraan dat ik een voorstel van resolutie heb ingediend over het behoud van de capaciteit, wat in het bijzonder in het zuiden des lands een issue is. De capaciteitsproblemen werden in een audit van de École polytechnique fédérale de Lausanne aan het licht gebracht.

Betekent een en ander dat, in het licht van de beschikbare financiële middelen voor de vernieuwing en het onderhoud, de staat van het Waalse net zó slecht is? Op welke lijnen zou het treinverkeer, overeenkomstig de vooruitzichten in het MIP of het ondernemingsplan van Infrabel, moeten worden vermindert?

Kan men, in plaats van Infrabel nieuwe besparingen ten koste van de veiligheid en het capaciteitsbehoud op te leggen, geen middelen uittrekken in het kader van een lening 'voor een goed doel'? Capaciteitsbehoud is per definitie een goed doel, en die optie moet volgens mij dan ook worden onderzocht.

In het debat over de stiptheid zei men dat er weliswaar externe oorzaken waren, maar dat ook infrastructuurproblemen tot vertragingen leiden. Dit is dan ook een cruciale kwestie.

20.02 David Geerts (sp.a): Klopt het cijfer van 150 miljoen extra besparingen bij Infrabel? Waarop is dat bedrag gebaseerd? Wat zijn de gevolgen voor de bestaande lijnen en hun onderhoud? Wat is de impact van het investeringsplan?

Voor het project van de sneltram tussen Hasselt en Maastricht moesten veertien overwegen worden afgeschaft. Zowel vanuit Open Vld als vanuit N-VA kwam er een signaal dat de besparingen veel te

La proposition de M. Lallemand de 200 millions d'euros d'endettement supplémentaire aurait été bloquée en conseil. Or il a dû la faire en raison des économies de plus de 2 milliards, imposées par la tutelle. M. Lallemand est revenu avec un nouveau projet qu'il estime budgétairement neutre mais qui induit probablement des économies substantielles pour le futur d'Infrabel.

Le projet aurait été adopté à une majorité si courte qu'elle a eu un certain nombre de répercussions. Parmi les raisons au blocage, on évoque la possible mise en place de ralentissements temporaires sur certaines lignes, essentiellement wallonnes, pour ne pas affecter la sécurité où les voies sont dégradées.

Je rappelle avoir déposé une proposition de résolution sur le maintien de capacité, en particulier dans le sud du pays. Ces problèmes avaient été révélés par un audit de l'École polytechnique de Lausanne.

Tout cela signifie-t-il que l'état du réseau wallon, au regard des moyens financiers disponibles pour en garantir le renouvellement et l'entretien, est à ce point dégradé? Dans la perspective de ce PPI d'Infrabel ou du plan d'entreprise, quelles pourraient être les lignes concernées par ces alertes de réduction de trafic?

Plutôt que d'imposer à Infrabel de nouvelles économies au détriment de la sécurité et du maintien de capacité, ne peut-on mobiliser des moyens dans le cadre d'un emprunt vertueux? Le maintien de la capacité étant par essence vertueux, cette piste me semble à étudier.

Dans le débat sur la ponctualité, on a dit que, s'il y avait des causes externes, il y avait aussi des causes dues aux problèmes d'infrastructures. Ce sujet est donc fondamental.

20.02 David Geerts (sp.a): Le chiffre de 150 millions d'économies supplémentaires imposées à Infrabel est-il exact? Sur quoi se fonde-t-il? Quelles en seront les répercussions pour les lignes existantes et leur maintenance? Quel sera l'impact du plan d'investissement?

Le projet de tram rapide entre Maastricht et Hasselt entraînait la suppression de quatorze passages à niveau. L'Open Vld comme la N-VA ont averti que les économies envisagées auraient des

veel gevolgen voor onze mobiliteit zouden hebben en dat ze daarom niet haalbaar zijn. Naast dit concrete dossier zijn er nog andere waarin besparingen grote gevolgen zouden hebben.

Is de regering ervan overtuigd dat de besparingen bij Infrabel geen impact zullen hebben op personeel, investeringen en veiligheid?

Er is nog steeds discussie over de vraag of het meerjarenplan 2013-2025 volledig gefinancierd is. Bestaan er tabellen van punten die niet in de lijst 2017-2020 weerhouden zijn?

20.03 **Isabelle Poncelet** (cdH): Het ondernemingsplan 2017-2020 van Infrabel, dat zijn investeringsplan omvat, laat op zich wachten. De versie die eind november werd voorgelegd en waarin werd geopperd dat Infrabel zich voor 200 miljoen euro in de schulden zou steken, werd niet aanvaard. In februari zou er een nieuwe versie zijn voorgesteld, die voorzag in een schuldstabilisatie of -vermindering. Bij ontstentenis van een herziening van de overheidstoelage zouden de middelen dus uit het exploitatie- of investeringsbudget worden geput.

Die besparingen dreigen het onderhoud van de infrastructuur in het gedrang te brengen. Volgens de pers zou men uit veiligheidsoverwegingen kunnen beslissen om het verkeer op sommige lijnen, vooral in het zuidelijke landsdeel, tijdelijk te vertragen.

Hoe staat het met het ondernemingsplan 2017-2020 van Infrabel? Hoe valt het te rijmen met de 1 miljard euro aan extra investeringen in het spoorwegnet? En met het beheerscontract? Heeft u zich daar met de heer Lallemand over onderhouden? Wat is het resultaat van die ontmoeting? Wat is het standpunt van de regering? Hoe zal het ondernemingsplan de middelen compenseren die niet zullen worden aangereikt als Infrabel geen schulden aangaat?

Op welke lijnen zouden die 'tijdelijke vertragingen' van toepassing zijn? Welke impact zullen ze hebben voor de gebruiker?

20.04 **Minister François Bellot** (*Frans*): De raad van bestuur van Infrabel heeft op 20 februari 2017 een ontwerp van ondernemingsplan (dat ook een onderdeel MIP bevat) voor de jaren 2017 tot 2020 goedgekeurd. Met dit ontwerp wil men de schuldenlast van de onderneming tussen 1 januari 2014 en 31 december 2020 met 187 miljoen

conséquences bien trop importantes pour notre mobilité et qu'elles n'étaient donc pas tenables. Outre celui-ci, d'autres dossiers impliquent des économies qui risquent d'avoir de lourdes conséquences.

Le gouvernement est-il convaincu que les économies imposées à Infrabel n'auront aucune incidence sur le personnel, les investissements et la sécurité?

Une discussion est toujours en cours sur la question de savoir si le plan pluriannuel 2013-2025 est intégralement financé. Existe-t-il des tableaux mentionnant les points qui n'ont pas été retenus dans la liste 2017-2020?

20.03 **Isabelle Poncelet** (cdH): Le plan d'entreprise 2017-2020 d'Infrabel, contenant son plan d'investissements, se fait attendre. La version soumise fin novembre, préconisant qu'Infrabel s'endette de 200 millions d'euros, n'a pas été acceptée. Une nouvelle version aurait été présentée en février, prévoyant une stabilisation ou une réduction de l'endettement: c'est-à-dire qu'à défaut d'une révision de la dotation publique, les moyens devraient être pris sur le budget d'exploitation ou d'investissement.

Ces économies risquent d'affecter l'entretien de l'infrastructure. Selon la presse, par souci de sécurité on pourrait décider de ralentir temporairement le trafic sur certaines lignes, surtout au sud du pays.

Où en est le plan d'entreprise 2017-2020 d'Infrabel? Comment s'articule-t-il avec le milliard d'investissements supplémentaires dans le réseau? Et avec le contrat de gestion? Avez-vous rencontré M. Lallemand à ce sujet? Qu'est-il issu de la rencontre? Quelle est la position du gouvernement? De quelle manière le plan d'entreprise compensera-t-il les moyens qui ne seraient pas apportés par un endettement?

Quelles lignes pourraient-elles être concernées par des "ralentissements temporaires"? Avec quel impact pour l'utilisateur?

20.04 **François Bellot**, ministre (*en français*): Le conseil d'administration d'Infrabel a approuvé, le 20 février, un projet de plan d'entreprise (qui comporte aussi un volet de PPI) couvrant les années 2017 à 2020. Il prévoit de réduire l'endettement de l'entreprise de 187 millions entre le 1^{er} janvier 2014 et le 31 décembre 2020.

verlagen.

Om dit doel te bereiken, zal Infrabel 197 miljoen minder investeren dan in zijn eerste ontwerp van ondernemingsplan werd vermeld; het is jammer dat bepaalde bestuurders dit eerste ontwerp niet hebben goedgekeurd in november.

(Nederlands) Deze vermindering heeft onder meer betrekking op de vernieuwing van de infrastructuur en zal volgens Infrabel vertragingszones op bepaalde lijnen doen ontstaan. De raad van bestuur heeft het management een mandaat gegeven om met de minister te overleggen. Ik geef hierover geen details zolang het overleg loopt.

(Frans) Het miljard bijkomende investeringen komt boven op de meerjareninvesteringsplannen (MIP) van Infrabel en van de NMBS.

Bij een tijdelijke vertragingszone op een lijn worden de reistijden verlengd tot de spoorvernieuwingswerken zijn uitgevoerd. Het kan nodig zijn de dienstregelingen aan te passen teneinde de aansluitingen en het kruisen van de treinen veilig te stellen.

Ik ben van oordeel dat overheidsgeld oordeelkundig moet worden besteed, dat wil zeggen enkel wanneer de uitgave een positief effect op de mobiliteit heeft.

20.05 **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): Er is waarschijnlijk een zekere verwarring ontstaan tussen het ondernemingsplan en het nieuwe MIP, dat eigen is aan elk van de twee ondernemingen en op minder jaren betrekking heeft dan voordien.

Maar de vraag is nog steeds welke impact die besparingen op het vervoersplan zullen hebben! Net als u vind ik dat de raad van bestuur het vorige plan beter had goedgekeurd.

U zult met mijnheer Lallemand over de impact voor de reiziger moeten onderhandelen.

Ik zal mevrouw Dutordoir vragen welke impact de beslissingen van Infrabel zullen hebben. Zo kan het instellen van vertragingszones langere rijtijden tot gevolg hebben. Er wordt een geweldig vervoersplan aangekondigd, maar als Infrabel tegelijkertijd beslist om op sommige lijnen geen werken meer uit te voeren en er daardoor vertragingszones ontstaan, wie krijgt de hinder dan te verduren? Zijn de stiptheidsproblemen opgelost omdat er voor elke lijn een crisismanager is? De conditio sine qua non

Pour cela, Infrabel prévoit de diminuer ses investissements de 197 millions par rapport à son premier projet de plan d'entreprise; il est dommage que certains administrateurs n'aient pas approuvé ce premier projet en novembre.

(En néerlandais) Cette diminution concerne notamment le renouvellement de l'infrastructure et engendrera, selon Infrabel, des zones de ralentissement sur certaines lignes. Le conseil d'administration a confié à la direction un mandat lui permettant de se concerter avec le ministre. Je ne souhaite pas apporter davantage de précisions à ce sujet tant que la concertation n'est pas achevée.

(En français) Le milliard d'investissements supplémentaires vient en plus des plans pluriannuels d'investissement (PPI) d'Infrabel et de la SNCB.

Lorsqu'une zone de ralentissement temporaire est imposée sur une ligne, les temps de parcours sont allongés jusqu'à ce que les travaux de renouvellement soient réalisés. Il peut être nécessaire d'adapter les horaires pour préserver les correspondances et les croisements de trains.

Pour moi, chaque denier public doit être dépensé justement, c'est-à-dire seulement si cela a un effet positif sur la mobilité.

20.05 **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): Une certaine confusion s'était sans doute installée entre le plan d'entreprise et le nouveau PPI, qui est propre à chacune des deux entreprises et porte sur moins d'années qu'auparavant.

Mais la question est toujours celle de l'impact des économies sur le plan de transport! Comme vous, je pense que le conseil d'administration aurait mieux fait d'approuver le plan précédent.

Vous allez devoir négocier avec M. Lallemand la question de l'impact pour le voyageur.

À Mme Dutordoir, je poserai la question de l'impact des décisions d'Infrabel, telles que l'instauration de zones de ralentissement causant l'allongement des temps de parcours. On nous annonce un plan de transport génial. Mais si, dans le même temps, Infrabel décide de ne plus effectuer de travaux sur certaines lignes, et que cela entraîne l'instauration de zones de ralentissement, qui subit l'impact? La ponctualité est-elle réglée parce qu'il y a un manager de crise par ligne? La base de la

voor stipte treinen zijn sporen en bovenleidingen die goed worden onderhouden! Dat komt nu in het gedrang door een – hangende – beslissing van de raad van bestuur. Hoe kan een vervoersplan dat de reiziger centraal stelt worden verzoend met de besparingen die Infrabel in petto heeft?

Is uw doelstelling om de schuld te stabiliseren en vervolgens te verminderen houdbaar? De Europese Commissie heeft het net over nieuwe investeringen in strategische domeinen zoals mobiliteit, infrastructuur, digitalisering en scholing.

20.06 David Geerts (sp.a): Dit antwoord bewijst dat het klopt dat de regering beslist heeft 2,1 miljard euro te besparen zonder na te gaan of dit voor de NMBS of Infrabel haalbaar is. Over het voor de spoorbedrijven benodigde budget om de treinen te laten rijden, werd nog nooit duidelijk gecommuniceerd.

Ook leden van de meerderheid stellen hier vaak vragen over klachten van reizigers en over capaciteitsproblemen op het spoor, maar die zijn alle het gevolg van besparingen die ze mee hebben goedgekeurd.

Ik verwijt de minister dat hij geen klare taal spreekt over de besparingen en de gevolgen ervan.

20.07 Isabelle Poncelet (cdH): We ondervinden nu de gevolgen van de buitensporige besparingsmaatregelen. Er is sprake van kleine investeringen, maar we mogen geen mirakels verwachten.

Het incident is gesloten.

21 Vraag van de heer Éric Thiébaud aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de heropening van de spoorlijn Valenciennes-Bergen" (nr. 16880)

21.01 Éric Thiébaud (PS): Uw aankondiging betreffende de lening van een miljard euro opent perspectieven voor meerdere projecten en meer bepaald de heropening van de spoorlijn Valenciennes-Bergen, die van primordiaal strategisch en economisch belang is voor de betrokken agglomeraties.

Momenteel ontbreekt er een baanvak van 1.200 meter aan de grens, waardoor de Franse en Belgische spoorlijnen voor goederentreinen niet op elkaar aansluiten. Onze Franse bureaus hebben al een akkoord bereikt over het budget en nemen het

ponctualité, ce sont des voies et des caténaires entretenues! Or elles sont menacées par une décision, en suspens, d'un conseil d'administration. Comment peut-on concilier un plan de transport au centre duquel se trouve le voyageur, avec les économies qu'Infrabel va décider de faire?

Votre objectif de stabiliser puis diminuer l'endettement est-il tenable? La Commission européenne parle au contraire de réinvestir dans les domaines stratégiques que sont la mobilité, les infrastructures, le numérique et l'éducation.

20.06 David Geerts (sp.a): Cette réponse prouve bien que le gouvernement a décidé d'économiser 2,1 milliards d'euros sans se demander si cette réduction des moyens était viable pour la SNCB et pour Infrabel. Le budget nécessaire aux opérations des entreprises ferroviaires n'a jamais été précisé clairement.

Les membres de la majorité posent aussi de nombreuses questions relatives aux plaintes des voyageurs et aux problèmes de capacité sur le réseau, alors que tous ces problèmes sont dus à des économies qu'ils ont contribué à approuver.

Je reproche au ministre de ne pas jouer cartes sur table en ce qui concerne les économies et leurs conséquences.

20.07 Isabelle Poncelet (cdH): On subit les effets des décisions démesurées d'économies. On parle de petits réinvestissements mais il n'y aura pas de miracle.

L'incident est clos.

21 Question de M. Éric Thiébaud au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la réouverture de la ligne ferroviaire Valenciennes-Mons" (n° 16880)

21.01 Éric Thiébaud (PS): Votre annonce concernant l'emprunt d'un milliard d'euros ouvre des perspectives pour plusieurs projets, notamment la réouverture de la ligne Valenciennes-Mons, dont l'enjeu stratégique et économique est primordial pour les agglomérations concernées.

L'absence actuelle d'un tronçon de 1 200 mètres au niveau de la frontière déconnecte les réseaux ferroviaires français et belge de fret. Nos voisins français ont déjà trouvé un accord sur le budget et prennent en charge la majorité du financement, soit

leeuwendeel van de financiering, 15 miljoen euro, voor hun rekening. België moet minder dan 2,7 miljoen euro bijeenbrengen, d.i. 0,3 % van het miljard euro waarover u zal beschikken.

Kunnen we op uw steun rekenen voor dit project? Kan het project alsnog als prioriteit worden opgenomen in het toekomstige investeringsplan of op de lijst van de geplande investeringen?

21.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): De Belgische spoorwegen bevorderen nu al in grote mate het handelsverkeer tussen Frankrijk en België.

De besprekingen over het investeringsplan van Infrabel zijn nog altijd aan de gang. Veel projecten, o.a. met betrekking tot de lijn Valenciennes-Bergen, zullen onder de loep worden genomen en het voorwerp uitmaken van arbitrages.

Investeringsplannen gaan over veel meer dan alleen sporen. Er moet rekening worden gehouden met de gevolgen voor de NMBS en met de vraag of het spoorbedrijf over tweespanningsmaterieel beschikt, welke activiteiten er ontwikkeld worden en welke last zo'n project op commercieel vlak betekent voor de NMBS en de SNCF.

Sommigen vinden dat we te weinig in het spoor investeren. Ik weet niet welke andere Belgische overheid beslist heeft om in een periode van vijf à zes jaar 1 miljard euro in een mobiliteitsinfrastructuur te investeren! De lening van 1 miljard euro zal vooral gaan naar de afwerking van het GEN in het Waals Gewest. De investeringscel, waarin de Gewesten worden vertegenwoordigd, zal de prioriteiten objectiveren.

21.03 **Éric Thiébaud** (PS): Frankrijk heeft al een bedrag van 15 miljoen uitgetrokken om deze lijn te heractiveren!

Zullen we hun dan zeggen dat wij geen 2 à 3 miljoen euro veil hebben om de ontbrekende kilometer aan te leggen, waardoor een deel van Wallonië een nieuwe impuls zou kunnen krijgen?

Er werd oorspronkelijk 500 miljoen euro voorbehouden voor Wallonië, die de Waalse overheden mochten besteden. Vervolgens werd hun meegedeeld dat er niets meer overblijft.

21.04 Minister **François Bellot** (*Frans*): Als de Waalse regering een andere investering kiest dan het GEN, moet ze ons dat zeggen!

21.05 **Éric Thiébaud** (PS): Als ik u goed begrijp, zal er na de voltooiing van het GEN niets meer

15 millions d'euros. Pour la partie belge, c'est moins de 2,7 millions qu'il convient de trouver, soit 0,3 % du milliard d'euros dont vous disposerez.

Pouvons-nous compter sur votre soutien pour ce projet? Pourrait-il encore faire partie des priorités du futur plan d'investissements ou de la liste des investissements prévus?

21.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): Le rail belge favorise déjà fortement les échanges commerciaux entre la France et la Belgique.

Le plan d'investissement d'Infrabel est toujours en cours de discussion. Un grand nombre de projets seront analysés et arbitrés, dont celui concernant la ligne Valenciennes-Mons.

Quand on raisonne en termes d'investissements, il ne faut pas penser uniquement aux voies. Il y a l'impact pour la SNCB. Il faut voir s'ils disposent du matériel bicourant, quel type d'activités y est développé et quelle charge commerciale cela engendre pour la SNCB et la SNCF.

Certains considèrent qu'on n'investit pas grand chose dans le rail. Je ne sais pas si un autre pouvoir public, en Belgique, décide d'investir un milliard d'euros, en cinq ou six ans, pour une infrastructure de mobilité! L'emprunt d'un milliard d'euros sera essentiellement consacré, pour la Région wallonne, à la finalisation du RER. C'est la cellule d'investissements, dans laquelle les Régions sont représentées, qui objectivera les priorités.

21.03 **Éric Thiébaud** (PS): Les Français ont déjà prévu 15 millions d'euros pour réouvrir cette ligne!

On va donc leur dire que nous n'avons pas 2-3 millions d'euros pour compléter le kilomètre qui manque et qui re-dynamiserait une partie du territoire wallon?

Initialement, 500 millions d'euros étaient prévus en Wallonie, dont l'affectation devait être choisie par les autorités wallonnes. Et puis, il leur a été dit qu'il n'y avait plus rien.

21.04 **François Bellot**, ministre (*en français*): Si le gouvernement wallon fait un autre choix que le RER, qu'il me le dise!

21.05 **Éric Thiébaud** (PS): Vous êtes en train de dire qu'une fois qu'on aura fait le RER, il ne restera

overblijven voor de rest?

21.06 Minister **François Bellot** (*Frans*): Elk commissielid heeft de tabel gekregen. Van de investering van 1,485 miljard euro gaat een groot deel naar het GEN en blijft er nog een deel over waarover de investeringscel mag beslissen.

Het incident is gesloten.

22 **Vraag van de heer Éric Thiébaud aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de plannen voor een nieuwe bestemming voor het station Quiévrain" (nr. 16881)**

22.01 **Éric Thiébaud** (PS): Het station Quiévrain, van waaruit er veel studenten en forensen naar Bergen of Brussel reizen, maakt een desolate indruk. Er is geen levende ziel te bekennen.

Al jaren zoekt de NMBS nieuwe bestemmingen voor het gebouw. Een investeerder zou op een aanbesteding van de NMBS hebben ingetekend, maar zou geen reactie hebben gekregen met betrekking tot zijn project voor een centrum voor gehandicapten en een behandelings- en nazorgcentrum. Wat is daar juist van aan?

22.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): De procedure voor de toewijzing van een nieuwe bestemming loopt en er vinden onderhandelingen plaats met de interessenten over wie u sprak. Er zijn nog andere kandidaten die interesse voor de site hebben getoond. Ik zal de NMBS vragen de zaak niet te laten aanslepen.

Het incident is gesloten.

23 **Vraag van de heer Éric Thiébaud aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de plannen voor een nieuwe bestemming voor het station Boussu" (nr. 16882)**

23.01 **Éric Thiébaud** (PS): De stations Boussu en Quiévrain lijken recht uit een ander tijdperk te komen. Het stationsgebouw is volledig gesloten, is volledig beklad met graffiti, en er is daar geen levende ziel te bekennen. Het gemeentebestuur, de NMBS en Infrabel zoeken al jarenlang naar oplossingen om het gebouw een nieuwe bestemming te geven waarbij het stedenbouwkundige karakter ervan in acht wordt genomen en er een wachtzaal wordt behouden.

plus rien pour le reste?

21.06 **François Bellot**, ministre (*en français*): Le tableau a été transmis aux membres de la commission. On investit 1,485 milliard d'euros, dont une bonne part va au RER, et il reste encore une part dont l'affectation sera décidée par la cellule d'investissement.

L'incident est clos.

22 **Question de M. Éric Thiébaud au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les projets de réaffectation de la gare de Quiévrain" (n° 16881)**

22.01 **Éric Thiébaud** (PS): La gare de Quiévrain, lieu de passage pour les étudiants et les navetteurs se rendant à Mons et à Bruxelles, offre une image d'abandon total, sans présence humaine.

Depuis des années, la SNCB travaille à lui trouver des affectations nouvelles. Un investisseur aurait répondu à un appel d'offre de la SNCB mais n'aurait reçu aucun retour sur son projet de foyer pour personnes handicapées et de clinique de cure et de post-cure. Qu'en est-il exactement?

22.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): La procédure de réaffectation est en cours, des négociations ont lieu avec les porteurs de projet que vous évoquez. D'autres ont manifesté leur intérêt pour le site. Je demanderai à la SNCB de ne pas faire traîner les choses.

L'incident est clos.

23 **Question de M. Éric Thiébaud au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les projets de réaffectation de la gare de Boussu" (n° 16882)**

23.01 **Éric Thiébaud** (PS): La gare de Boussu, comme celle de Quiévrain, donne l'image d'un chemin de fer d'une autre époque. Le bâtiment est complètement fermé, criblé de tags, sans vie. Depuis plusieurs années, les autorités communales recherchent des solutions avec la SNCB et Infrabel pour lui trouver une affectation nouvelle, tout en préservant son caractère urbanistique et en essayant de maintenir une salle d'attente.

Er werden verschillende projecten voorgesteld, maar er zijn nog geen concrete resultaten.

Différents projets ont été évoqués, sans résultats concrets à ce jour.

Zijn er nog steeds contacten met het gemeentebestuur voor de restauratie van het station Boussu? Nemen de NMBS en Infrabel initiatieven om eventuele investeerders aan te trekken? Worden er regelmatig offerteaanvragen gepubliceerd?

Des contacts existent-ils toujours avec les autorités communales pour restaurer la gare de Boussu? Des initiatives sont-elles prises par la SNCB et Infrabel pour attirer d'éventuels investisseurs? Des appels d'offres sont-ils régulièrement publiés?

23.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): De NMBS deelt mij mee dat ze na meerdere vergaderingen een mondeling akkoord voor de overname van het station Boussu heeft bereikt met de gemeente. Het ontwerp van erfpachtovereenkomst werd op 2 juni 2016 voor akkoord overgezonden naar de gemeenteraad. Ondanks meerdere herinneringen wacht de NMBS nog steeds op dit akkoord.

23.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): La SNCB m'informe que plusieurs réunions ont abouti à un accord verbal pour la reprise de la gare de Boussu par la commune. Le projet de bail emphytéotique a été transmis le 2 juin 2016 pour accord au conseil communal. La SNCB l'attend toujours, malgré plusieurs rappels.

De gemeente heeft voorrang gekregen omdat de erfpachtovereenkomst verschillende diensten voor de reizigers bevat. De NMBS richt zich pas via de publicatie van offerteaanvragen tot privé-investeerders wanneer een gemeente niet geïnteresseerd is in de overname van een stationsgebouw dat nog in gebruik is.

La priorité a été donnée à la commune car divers services pour les voyageurs sont inclus dans le bail. Ce n'est que lorsqu'une commune n'est pas intéressée par la reprise d'un bâtiment de gare en service que la SNCB s'adresse à des investisseurs privés avec publication d'appel d'offres.

23.03 **Éric Thiébaud** (PS): Wat uw diensten misschien niet gepreciseerd hebben, is dat er geen overeenstemming is over de bepalingen van de erfpachtovereenkomst. De NMBS ontdoet zich bij vele ongebruikte stations van een gebouw dat haar niet meer interesseert, maar vraagt torenhoge huurprijzen voor een gebouw dat eigenlijk een ruïne is!

23.03 **Éric Thiébaud** (PS): Ce que vos services n'ont peut-être pas précisé, c'est qu'il y a un désaccord sur les termes du bail. Dans de nombreux cas de gares inoccupées, la SNCB se débarrasse d'un bâtiment qui ne l'intéresse plus mais demande des sommes très importantes pour la location de ce qui est, en fait, une ruine!

Het is aan u om deze logica te doorbreken, zodat er paal en perk gesteld wordt aan de verkrotting bij de spoorwegen. Ik zal uw antwoord aan het gemeentebestuur bezorgen.

Il y a là une logique à casser, à votre niveau, pour limiter les chancres ferroviaires. Je transmettrai votre réponse aux autorités communales.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

24 **Vraag van de heer Éric Thiébaud aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de heropening van de Thalysverbinding op de Waalse spoorwegen" (nr. 16883)**

24 **Question de M. Éric Thiébaud au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le rétablissement du Thalys wallon" (n° 16883)**

24.01 **Éric Thiébaud** (PS): De reizigers betreuren de afschaffing van de Thalysverbinding tussen de steden op de Waalse as en Parijs ten zeerste. Men voert steeds problemen met het aantal reizigers en de veiligheid aan als reden om de heropening van die verbinding uit te stellen. Het is bijzonder belangrijk dat u zich inzet voor de terugkeer van de Thalys in Wallonië.

24.01 **Éric Thiébaud** (PS): La suppression du Thalys qui reliait les villes de la dorsale wallonne à Paris a désolé les voyageurs. Des problèmes de fréquentation et de sécurité sont toujours évoqués pour éloigner le retour de cette liaison. J'insiste sur l'importance de votre engagement envers le retour du Thalys en Wallonie.

Neemt u initiatieven in dat verband? Wordt er onderhandeld met de verantwoordelijken van Thalys?

Prenez-vous des initiatives en ce sens? Négociez-vous avec les responsables de Thalys?

24.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): Thalys International is een autonome operator en beslist dan ook zelf, aan de hand van zijn eigen criteria, over zijn aanbod. Zelfs als de NMBS hogesnelheidstreinen van de SNCF zou huren, zouden die treinen niet in Luik en Namen kunnen halteren, omdat die treinstellen niet zijn uitgerust met een compatibele versie van het ETCS-systeem. Als alternatief wordt er voorgesteld dat men via Brussel reist.

24.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): Thalys International étant un opérateur autonome, il décide seul de son offre selon ses critères. Même si la SNCB louait des rames à grande vitesse à la SNCF, Liège et Namur ne pourraient être desservies parce que ces rames ne sont pas équipées d'une version d'ETCS compatible. L'alternative proposée est le passage par Bruxelles.

De NMBS en de SNCF overwegen evenwel na te gaan wat de relevantie is van bepaalde verbindingen tussen Frankrijk en België.

La SNCB envisage toutefois d'analyser avec la SNCF la pertinence de dessertes entre la France et la Belgique.

24.03 **Éric Thiébaud** (PS): We vragen alleen een terugkeer naar de vroegere situatie, met een Thalystrein 's ochtends naar Parijs en een Thalystrein 's avonds naar Luik. De reizigers die vanuit mijn regio naar Parijs sporen, passeren via Valenciennes. Als men hen verplicht een omweg te maken via Brussel, dan heft men het voordeel van de hogesnelheidsverbinding op. Een prachtig groot station in Bergen heeft geen zin indien er geen internationale treinen stoppen.

24.03 **Éric Thiébaud** (PS): On demande seulement de rétablir ce qui existait: un Thalys le matin vers Paris, un autre le soir vers Liège. Pour aller à Paris, les voyageurs de ma région passent par Valenciennes. Un détour par Bruxelles annule l'avantage de la grande vitesse! Une belle et grande gare à Mons sans liaison internationale, cela n'a pas de sens.

Wat de bezetting van de treinen betreft, noteer ik dat de Thalys bijna altijd volzet was toen ik die nam, terwijl de Thalystrein uit Oostende zo ongeveer leeg was. Is de afschaffing van de eerstgenoemde verbinding een compensatie voor de afschaffing van de laatstgenoemde? Sommigen beweren dit.

Pour ce qui est de la fréquentation, je prenais un Thalys presque plein alors que celui d'Ostende était vide. La suppression du premier est-elle une compensation pour le second? Certains le disent.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

25 **Vraag van de heer Éric Thiébaud aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de voortgang van de werken in het station Bergen" (nr. 16884)**

25 **Question de M. Éric Thiébaud au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer belges, sur "l'état d'avancement du chantier de la gare de Mons" (n° 16884)**

25.01 **Éric Thiébaud** (PS): De bouwwerken in het station Bergen hebben heel wat verwickelingen doorgemaakt. Nu lijkt het erop dat de werken gestaag vorderen. Na in oktober 2016 voor de zoveelste keer te zijn stopgezet, werden de werken ongeveer een maand geleden hervat. Het bedrijf Eurogare, dat de werken uitvoert, was genoodzaakt een nieuwe oproep tot kandidaatstelling te lanceren om de werken aan de voetgangersbrug voort te zetten. Dergelijke toestanden hebben zich sinds de start van het project al te vaak voorgedaan.

25.01 **Éric Thiébaud** (PS): Le chantier de la gare de Mons a connu de nombreuses péripéties. Aujourd'hui, il semblerait qu'il avance avec une certaine continuité. Depuis un mois environ, les travaux ont en effet repris alors qu'en octobre 2016, ils avaient connu un énième arrêt. La société Eurogare, maître d'œuvre, était contrainte de lancer un nouvel appel à candidatures pour poursuivre les travaux sur la passerelle. Une situation trop souvent vécue depuis le lancement du projet.

Hoe staat het met de procedures voor de uitvoering en de voortzetting van de werken? Moeten er nog nieuwe overheidsopdrachten worden uitgeschreven? Zo ja, waarvoor? Wat is de deadline voor de volgende fasen in de voltooiing van de werken, en kunt u eventueel al een datum voor de oplevering van het nieuwe station Bergen meedelen?

Où en sont les procédures pour l'exécution et la suite des travaux? De nouveaux marchés publics doivent-ils encore être lancés? Si oui, sur quels volets portent-ils? Pourriez-vous me donner une *deadline* des prochaines étapes pour la finalisation du chantier et, éventuellement, une date pour la réception de la nouvelle gare de Mons?

25.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): Volgens de NMBS zijn de opdrachten voor de ruwbouw, de betonwerken en de spoorweginfrastructuur met uitzondering van de bovenleidingen voor 95% afgewerkt en worden die werken voortgezet. De opdracht voor de bovenleidingen is voor 75% voltooid en de werken worden voortgezet. De opdracht voor de metaalconstructies werd onderbroken nadat de aannemer op alle vlakken in gebreke was gebleven. In november 2016 werd de opdracht voor de voltooiing van de voetgangersbrug, de voorperrons en de trappen gegund. Die werken zijn aan de gang. De gunningsprocedure voor de opdracht voor de wachthuisjes en de afdaken, een onderhandelingsprocedure met bekendmaking, loopt. De opdracht voor de dakbedekkingen en gevels wordt uitgevoerd. De opdracht voor de roltrappen en liften, waarvoor de order in september 2016 geplaatst werd, wordt uitgevoerd.

25.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): Selon la SNCB, le marché "gros œuvre, béton et infrastructure ferroviaire hors caténaires" est exécuté à 95 % et se poursuit. Le marché "caténaires" est réalisé à 75 % et se poursuit. Le marché "charpentes métalliques" a été interrompu suite à la défaillance généralisée de l'adjudicataire. En novembre 2016, le marché relatif à l'achèvement de la passerelle, aux avant-perrons et aux escaliers a été attribué; les travaux sont en cours. La procédure d'attribution du marché relatif aux abris de quai et aux auvents, procédure négociée avec publicité, est en cours. Le marché "couvertures et façades" est en cours d'exécution. Le marché "escaliers mécaniques et ascenseurs" commandé en septembre 2016 est en cours d'exécution.

De overheidsopdracht M6.1 aangaande de speciale technieken en de onderste bekleding van de caisson van de loopbrug werd op 24 februari door de NMBS goedgekeurd. De studies met betrekking tot de overheidsopdrachten M6.2 aangaande de afwerking en voltooiing en M7 aangaande de stationsomgeving worden momenteel afgerond.

Le marché "techniques spéciales et revêtement inférieur du caisson de la passerelle" a été approuvé par la SNCB ce 24 février. Le marché "second œuvre et parachèvement" et le marché "abords" sont au stade de la finalisation des études.

De NMBS hoopt het station eind 2018 in gebruik te kunnen nemen. Ik ben echter voorzichtig en pragmatisch van aard en laat die deadline dus voor rekening van de NMBS.

L'objectif de la SNCB est la mise en service de la gare fin 2018. Mais mon naturel prudent et pragmatique ne m'engage pas à reprendre à mon compte une telle échéance.

In de loop van 2019 zullen er verschillende voltooiingswerken gebeuren op de perrons, zal het voorlopige station afgebroken worden, zullen er toegangen worden aangebracht en zullen de werken rond het station afgerond worden.

Dans le courant 2019, divers parachèvements seront réalisés sur les quais et le démontage de la gare provisoire et des accès seront exécutés de même que l'achèvement des abords.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

26 Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de geluidsoverlast aan het station van Neerpelt als gevolg van een stilstaande goederentrein" (nr. 16901)

26 Question de M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les nuisances sonores provoquées par un train de marchandises à l'arrêt à la gare de Neerpelt" (n° 16901)

26.01 Wouter Raskin (N-VA): In Neerpelt zijn er de laatste tijd heel wat klachten over geluidsoverlast door een goederentrein die wordt aangetrokken door dieselmotoren en die een uur stilstaat in het station, terwijl de motoren blijven draaien.

Is de minister op de hoogte? Waarom worden de locomotieven niet stilgelegd? Hoe kan dit worden opgelost?

26.02 Minister François Bellot (Nederlands): Het gaat over een trein Antwerpen-Budel waarvan B Logistics de operator is. De trein houdt halt in Neerpelt van 12.53 uur tot 13.43 uur, maar komt soms ook vroeger te Neerpelt aan.

Infrabel heeft hierover geen enkele klacht ontvangen. De dienst Informatie voor buurtbewoners is dagelijks telefonisch bereikbaar tussen 7.00 uur en 22.00 uur of per e-mail. Klachten over geluidsoverlast kunnen ook ingediend worden via een formulier op de website.

De cel Geluid en Trillingen van Infrabel doet onderzoek naar oplossingen om geluidshinder te verminderen en volgt de resultaten op van de monitoringstations waar geluidsniveaus worden gemeten.

26.03 Wouter Raskin (N-VA): Blijkbaar hebben de buurtbewoners hun klachten niet op de juiste plaats geuit. Ik zal hen wijzen op de juiste kanalen. Ik reken op de goede wil van Infrabel om samen met hen naar een pragmatische oplossing te zoeken.

Het incident is gesloten.

27 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de aanstelling van lijnmanagers" (nr. 16738)
- 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 op lijn 96" (nr. 17099) (voortzetting)

27.01 Minister François Bellot (Frans): De NMBS heeft de officiële cijfers over de stiptheid vandaag meegedeeld en ze zijn preciezer dan de cijfers die deze ochtend werden overgemaakt. Globale stiptheid van het binnenlandse reizigersverkeer: 89,9% in januari 2016 tegenover 90,7% in januari 2017. Voor de problematische verzekerde aansluitingen in Bergen: 91,4% in januari 2016

26.01 Wouter Raskin (N-VA): Ces derniers temps, à Neerpelt, de nombreuses plaintes ont été enregistrées à propos des nuisances sonores provoquées par un train de marchandises, tracté par des moteurs diesels et qui stationne une heure durant dans la gare, moteurs en marche.

Le ministre est-il informé de ce problème? Pourquoi les moteurs des locomotives ne sont-ils pas arrêtés? Comment résoudre ce problème?

26.02 François Bellot, ministre (en néerlandais): Il s'agit d'un train Anvers-Budel dont B Logistics est l'opérateur. Le train s'arrête à Neerpelt entre 12 h 53 et 13 h 43, mais arrive parfois plus tôt.

Infrabel n'a enregistré aucune plainte à ce propos. Le service Informations des riverains est accessible par téléphone tous les jours entre 7 h et 22 h ou par courriel. Les plaintes concernant les nuisances sonores peuvent également être introduites en remplissant un formulaire sur le site internet.

La cellule Bruit et Vibrations d'Infrabel étudie des solutions pour réduire les nuisances sonores et elle assure le suivi des résultats des stations de surveillance qui mesurent les niveaux de bruit.

26.03 Wouter Raskin (N-VA): Les riverains n'ont apparemment pas adressé leurs plaintes à qui de droit. Je leur indiquerai les canaux appropriés. Je compte sur la bonne volonté d'Infrabel pour rechercher avec eux une solution pragmatique.

L'incident est clos.

27 Questions jointes de

- Mme Isabelle Poncelet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la désignation de managers de lignes" (n° 16738)
- 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 sur la ligne 96" (n° 17099) (continuation)

27.01 François Bellot, ministre (en français): La SNCB a communiqué aujourd'hui les chiffres officiels sur la ponctualité, plus précis que ceux donnés ce matin. Sur le trafic intérieur, au niveau global: 89,9 % en janvier 2016 pour 90,7 % en janvier 2017. Pour les correspondances assurées qui posaient problème à Mons: 91,4 % en janvier 2016 pour 94,3 % en janvier 2017 (soit une

tegenover 94,3% in januari 2017 (of een stijging met 2,9%). Voor Charleroi-Sud steeg de score met betrekking tot de aansluitingen van 92,2% tot 94,5%.

De stiptheid op lijn 96 van Bergen, waarvoor een petitie werd ingediend, bedroeg 82,2% in november 2016 en is gestegen tot 88,7 % in januari 2017 (of een stijging met 6,5%). Een verbetering over een periode van een maand is niet noodzakelijk een definitieve verbetering. Op lijn 161 is de stiptheid gestegen van 77% in november 2016 tot 91% in januari 2017 (of een stijging met 13,3%). Op lijn 162, ten zuiden van Namen naar Aarlen, is de stiptheid gestegen van 56,7% in november 2016 tot 79,8% in januari 2017 (of een verbetering met 23,1%).

Het incident is gesloten.

28 Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toename van het absentisme bij de NMBS" (nr. 16919)

28.01 Laurent Devin (PS): In 2015 bedroeg het ziekteverzuim bij de NMBS 5,32%, tegenover 4,98% het jaar voordien.

Hoe verklaart u die toename? Welke maatregelen zult u nemen?

28.02 Minister François Bellot (*Frans*): Het ziekteverzuim is in 2015 inderdaad met 0,34% gestegen. Die trend wordt algemeen waargenomen. In de openbare sector bedroeg de stijging 0,27% (volgens Medex), in de privésector 0,43% (volgens de *white papers* van Securex).

In de periode 2015-2016 is de medische follow-up van het ziekteverzuim niet veranderd maar er loopt nu wel een analyse bij de NMBS, op grond waarvan er acties zullen worden ondernomen om de situatie op korte en lange termijn te verbeteren.

28.03 Laurent Devin (PS): Een studie kan een tot drie jaar in beslag nemen. Tegen wanneer wacht u de resultaten in?

28.04 Minister François Bellot (*Frans*): Misschien kunt u die vraag stellen tijdens de hoorzitting met de verantwoordelijken van de NMBS die volgende week zal plaatsvinden.

Het incident is gesloten.

29 Vraag van de heer Laurent Devin aan de

augmentation de 2,9 %). Pour Charleroi-Sud, les correspondances sont passées de 92,2 % à 94,5 %.

Concernant la ponctualité sur la ligne 96 de Mons, qui avait fait l'objet d'une pétition, elle était de 82,2 % en novembre 2016 et est passée à 88,7 % en janvier 2017 (soit une augmentation de 6,5 %). Mais ce n'est pas parce qu'il y a une amélioration sur un mois que c'est définitif. Sur la ligne 161, la ponctualité est passée de 77% en novembre 2016 à 91 % en janvier 2017 (soit une augmentation de 13,3 %). Sur la ligne 162, au sud de Namur vers Arlon, la ponctualité est passée de 56,7 % en novembre 2016 à 79,8 % en janvier 2017 (soit une amélioration de 23,1 %).

L'incident est clos.

28 Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la hausse de l'absentéisme à la SNCB" (n° 16919)

28.01 Laurent Devin (PS): En 2015, le taux d'absentéisme était de 5,32 % à la SNCB contre 4,98 % l'année précédente.

Comment expliquez-vous cette augmentation? Quelles mesures comptez-vous prendre?

28.02 François Bellot, ministre (*en français*): Le taux d'absentéisme a effectivement connu une augmentation de 0,34 % en 2015. Cette tendance est observée partout. Elle était de + 0,27 % dans le secteur public, selon le Medex, et de 0,43 % dans le secteur privé, selon les *white papers* de Securex.

Il n'y a pas eu de modification du suivi médical de l'absentéisme au cours de la période 2015-2016 mais une analyse est actuellement en cours au sein de la SNCB, qui donnera lieu à des actions pour améliorer la situation à court et à long terme.

28.03 Laurent Devin (PS): Une étude peut durer un an, deux ans, trois ans. Quand attendez-vous les résultats?

28.04 François Bellot, ministre (*en français*): Vous pourriez peut-être poser la question en marge de l'audition des responsables de la SNCB prévue la semaine prochaine.

L'incident est clos.

29 Question de M. Laurent Devin au ministre de

minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de Benelux-verbinding" (nr. 16920)

la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la ligne Benelux" (n° 16920)

29.01 Laurent Devin (PS): Kunt u meer informatie geven over de lijn tussen Brussel, Antwerpen, Roosendaal, Dordrecht, Rotterdam, Den Haag, Schiphol en Amsterdam? Hoeveel reizigers maken er gebruik van? Welke middelen trekken België en Nederland uit voor die lijn? Is ze verlieslatend? Hoeveel werd er de jongste jaren geïnvesteerd?

29.01 Laurent Devin (PS): Pouvez-vous donner davantage d'information sur la ligne reliant Bruxelles, Anvers, Roosendaal, Dordrecht, Rotterdam, La Haye, Schiphol et Amsterdam? Quel est son taux de fréquentation? Quels moyens la Belgique et les Pays-Bas apportent-ils pour assurer cette liaison? Est-elle déficitaire? Quelles sommes y ont-elles été investies ces dernières années?

29.02 Minister François Bellot (Frans): Ik verwijs naar het antwoord op vraag nr. 1372 van de heer Di Rupo. De huidige dienstverlening is vergelijkbaar met die van de oude Benelux-trein: het betreft een verbinding waarvan de commerciële snelheid beduidend lager ligt dan die van de Fyra. De treinen rijden via lijn 12 en Roosendaal en er is geen reservering nodig. Met die lijn wordt er een binnenlandse opdracht van openbare dienst in België en Nederland vervuld, net als een commerciële opdracht voor het internationale verkeer.

29.02 François Bellot, ministre (en français): Je vous renvoie à la réponse à la question n° 1372 de M. Di Rupo. Le service actuel est similaire à celui de l'ancien train Benelux: une relation à la vitesse commerciale largement inférieure à celle du Fyra, circulant via la ligne 12 et Roosendaal, sans réservation, avec une mission de service public intérieur en Belgique et aux Pays-Bas, ainsi qu'une mission commerciale internationale.

De bezettingsgraad varieert afhankelijk van de secties en is vergelijkbaar met de gemiddelde bezettingsgraad in de treinen van het Belgische binnenlandse treinverkeer, namelijk 26,2%. De gemiddelde bezettingsgraad bedraagt 42% aan de grens, maar tussen Rotterdam en Brussel wordt er regelmatig een bezetting van 64% genoteerd, waar de binnenlandse reizigers nog moeten worden bijgeteld. Aangezien er geen reservering nodig is voor de trein, maken veel reizigers er met goedkope biljetten (abonnementen, passen, enz.) gebruik van, en dat bemoeilijkt de tellingen.

Le taux d'occupation varie selon les sections et doit être comparé aux taux d'occupation dans les trains du service intérieur belge, qui est de 26,2 %. Le taux d'occupation moyen est de 42 % à la frontière mais il est régulièrement de 64 % entre Rotterdam et Bruxelles, à quoi il faut ajouter les voyageurs en trafic domestique. Comme le train ne requiert pas de réservation, beaucoup de voyageurs l'empruntent avec des titres de transport bon marché (abonnements, pass, etc.), ce qui complique les comptages.

Voor 2013 was het exploitatieresultaat van de NMBS positief. In 2014 werd het negatief als gevolg van de hogere frequentie en het gebruik van hogesnelheidslijnen. In 2015 werd het exploitatieresultaat nog slechter, maar dat werd in grote mate opgevangen door het mechanisme dat afgesproken werd met NS en de Nederlandse Staat, waardoor NS het verlies van de NMBS compenseert wanneer dit hoger ligt dan 1,5 miljoen euro per jaar voor het treinverkeer op de klassieke lijnen.

Pour 2013, le résultat d'exploitation de la SNCB était positif. En 2014, avec l'augmentation du nombre de fréquences et le passage par des lignes à grande vitesse, le résultat est devenu négatif. En 2015, le déficit d'exploitation s'est aggravé mais il a été fortement compensé par le mécanisme négocié avec NS et l'État néerlandais, par lequel les NS compensent la perte de la SNCB si celle-ci dépasse 1,5 million d'euros par an pour la circulation sur les lignes classiques.

29.03 Laurent Devin (PS): De Waalse Thalys kan niet op zo een aanpak rekenen!

29.03 Laurent Devin (PS): On voit là la différence de traitement avec le Thalys wallon!

29.04 Minister François Bellot (Frans): Wie heeft er over het akkoord onderhandeld?

29.04 François Bellot, ministre (en français): Qui a négocié l'accord?

29.05 **Laurent Devin** (PS): Wie heeft er beslist de Waalse Thalys af te schaffen?

Nederland wil die lijn behouden en is bereid compensaties te betalen. België van zijn kant zegt 1,5 miljoen verlies te kunnen dragen. Voor de Waalse Thalys wil België echter geen enkel verlies op zich nemen.

29.06 Minister **François Bellot** (*Frans*): Minister Magnette heeft dat uitonderhandeld.

De klassieke trein naar Nederland gebruikt ook twee delen van de binnenlandse spoorlijn en elkeen draait op voor zijn tekort, dat voor de NMBS op 1,5 miljoen euro is geplafonneerd.

Thalys is een privéonderneming. De SNCF stuurt de NMBS een factuur voor de doorgang van de trein op het Franse spoorwegnet. We hebben in 2010 reeds hetzelfde akkoord voorgesteld als dat met de NS, maar de SNCF heeft dat afgewezen. Ik zou graag opnieuw een klassieke trein laten rijden tussen Namen en Parijs, waarvan elke maatschappij de exploitatie op haar eigen grondgebied zou betalen. Richting Nederland zijn de Nederlanders de vragende partij, hier zijn het de Belgen. Ik ben bereid opnieuw een aanvraag in te dienen bij de heer Pepy, maar de Franse spoorwegen hebben vandaag een enorm tekort.

29.07 **Laurent Devin** (PS): Ik val de door de heer Magnette gevoerde onderhandelingen niet af. Men had een identieke houding moeten aannemen voor de drie landsdelen.

U speelt de SNCF de zwartepiet toe. Het is desalniettemin gemakkelijk om van Vlaanderen naar Nederland te sporen, maar niet van Wallonië naar Frankrijk. Er zijn nochtans ook delen van de binnenlandse spoorlijn op die lijn: Luik, Namen, Charleroi en Bergen.

Het incident is gesloten.

30 Samengevoegde vragen van

- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het gebrek aan transparantie bij de NMBS" (nr. 16921)
- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het vervoersplan en de beheersovereenkomst" (nr. 16922)

30.01 **Laurent Devin** (PS): De reizigersvereniging

29.05 **Laurent Devin** (PS): Qui a décidé d'arrêter le Thalys wallon?

Les Pays-Bas veulent garder cette ligne et sont prêts à payer des compensations. La Belgique affirme pouvoir supporter 1,5 million de perte. Mais en Wallonie, la Belgique ne veut supporter aucune perte.

29.06 **François Bellot**, ministre (*en français*): C'est le ministre Magnette qui a négocié cela.

Le train classique vers les Pays-Bas parcourt aussi deux sections de trafic intérieur, et chacun supporte le déficit de sa partie – plafonné à 1,5 million d'euros pour la SNCB.

Thalys est une compagnie privée. La SNCF fait payer à la SNCB la charge du passage du train sur le réseau français. Dès 2010, nous leur avons proposé le même accord que celui avec la NS mais la SNCF a refusé. Cela me plairait d'avoir à nouveau un train classique entre Namur et Paris, dont la charge d'exploitation serait couverte par chaque compagnie pour la partie sur son territoire. Vers les Pays-Bas, ce sont les Néerlandais qui sont demandeurs, ici ce sont les Belges. Je suis prêt à refaire la demande à M. Pepy mais actuellement, le déficit du chemin de fer français est colossal.

29.07 **Laurent Devin** (PS): Je ne désavoue pas la négociation faite par M. Magnette. Il fallait garder la même attitude pour les trois parties du pays.

Vous dites que c'est de la faute de la SNCF. Toujours est-il qu'on peut facilement voyager de Flandre vers les Pays-Bas, pas de Wallonie vers la France. Il y a pourtant aussi des sections intérieures sur cette ligne-là: Liège, Namur, Charleroi et Mons.

L'incident est clos.

30 Questions jointes de

- M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le manque de transparence de la SNCB" (n° 16921)
- M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le plan de transport et le contrat de gestion" (n° 16922)

30.01 **Laurent Devin** (PS): L'association de

navetteurs.be is ongerust over het gebrek aan transparantie vanwege de NMBS over haar nieuwe vervoersplan. De vereniging beschikt immers alleen maar over een globale lijst van goed- en afgekeurde projecten, ook voor het project op lijn 132 Charleroi-Couvin dat ze prioritair acht.

voyageurs navetteurs.be s'inquiète du manque de transparence de la SNCB sur son plan de transport: elle ne dispose que d'une liste globale de projets retenus et non retenus, y compris pour le projet qu'elle juge prioritaire sur la ligne 132 Charleroi-Couvin.

Welke projecten en aanpassingen zijn er gepland voor die lijn en voor lijn 108 Binche-Turnhout?

Quels sont ces projets et les changements prévus pour cette ligne et la ligne 108 Binche-Turnhout?

30.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): Het vervoersplan voorziet niet alleen in een uitbreiding van het aanbod, maar ook in een verbetering van de commerciële snelheid op de drukste verbindingen. De NMBS besteedt bijzondere aandacht aan de verwezenlijking van aansluitingen tussen treinen en met bussen. Tijdens de roadshows die deze maand van start gaan, zullen de aanpassingen van het aanbod inzake volume, commerciële snelheid en aansluitingen worden meegedeeld. Op 14 maart komen de NMBS en Infrabel het vervoersplan in de commissie toelichten.

30.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): Outre l'extension de l'offre, le plan de transport prévoit une amélioration de la vitesse commerciale de ses relations les plus fréquentées. La SNCB porte une attention particulière au développement des correspondances entre trains et avec les bus. Les roadshows qui vont débiter ce mois-ci communiqueront les modifications de l'offre en termes de volume, de vitesse commerciale et de correspondance. Le 14 mars, SNCB et Infrabel viendront donner des explications en commission sur le plan de transport.

Na het aantreden van mevrouw Dutordoir is het beheerscontract zijn eindfase ingegaan. De raad van bestuur van Infrabel heeft zijn directie gemachtigd om met mijn kabinet over het ondernemingsplan en het beheerscontract te onderhandelen.

Le contrat de gestion entre dans sa phase finale suite à l'entrée en fonction de Mme Dutordoir. Le CA d'Infrabel vient de mandater sa direction pour négocier avec mon cabinet le plan d'entreprise et le contrat de gestion.

30.03 **Laurent Devin** (PS): In dat geval zal ik niet naar de termijnen vragen.

30.03 **Laurent Devin** (PS): Dans ce cas, je n'oserai pas évoquer les délais.

Kunt u ons meer informatie bezorgen over het beheerscontract? Wanneer vinden de roadshows plaats?

Pouvez-vous nous donner plus d'informations sur le contrat de gestion? Quelles sont les dates pour les roadshows?

31.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): Ik geloof dat ze de 20ste beginnen en dat de gouverneurs op de hoogte werden gebracht. De verantwoordelijken zullen het vervoersplan volgende week voorstellen in de commissie.

31.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): Je pense qu'ils commencent le 20 et que les gouverneurs en ont été informés. Les responsables vous présenteront le plan de transport en commission la semaine prochaine.

31.03 **Laurent Devin** (PS): Zullen ze ook het beheerscontract toelichten? Wat is de stand van zaken?

31.03 **Laurent Devin** (PS): Nous présenteront-ils également le contrat de gestion? Où en est-il?

31.04 Minister **François Bellot** (*Frans*): De belangrijke keuzes van de regering werden in juni 2016 meegedeeld aan beide bedrijven. Ik wacht op de documenten van hun respectieve raden van bestuur. Ik beschik al over die van de NMBS, maar alle documenten moeten tegelijk worden voorgesteld, aangezien de beheerscontracten van Infrabel en de NMBS dezelfde structuur hebben.

31.04 **François Bellot**, ministre (*en français*): Depuis juin 2016, les grands choix du gouvernement ont été communiqués aux deux entreprises. J'attends les documents de leurs conseils d'administration. J'ai ceux de la SNCB mais l'ensemble des documents doivent être présentés simultanément puisque les contrats de gestion d'Infrabel et de la SNCB ont la même structure.

31.05 **Laurent Devin** (PS): U hebt al het nodige gedaan in juni vorig jaar, en de tijd gaat voorbij.

31.06 Minister **François Bellot** (*Frans*): Ik wacht op de documenten.

31.07 **Laurent Devin** (PS): Ik hoop dat er goede voorstellen op tafel gelegd worden.

Het incident is gesloten.

32 **Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de noodstopsystemen TBL1+ en ETCS" (nr. 16923)**

32.01 **Laurent Devin** (PS): Op 5 juni 2016 kwamen er drie mensen om bij een botsing van een goederentrein met een reizigerstrein. Het ongeval had kunnen worden voorkomen indien het sein met een noodstopstelsel was uitgerust.

Welke voortgang werd er sinds het ongeval gemaakt met de installatie van de noodstopstelsels TBL1+ en ETCS?

32.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): Al de spoorwegknooppunten zijn nu uitgerust met het TBL1+-programma, dat door Infrabel werd afgerond.

De installatie van ETCS wordt voortgezet. Per 1 januari 2017 was 20 procent van de hoofdsporen met dit stelsel toegerust.

Al het rollend materieel dat wordt aangewend voor opdrachten van openbare dienst is sinds eind 2013 met TBL1+ uitgerust. In juni 2016 was 29 procent van de NMBS-treinstellen met ETCS uitgerust (geactiveerd), sinds januari 2017 is 33% van de treinstellen met ETCS (geactiveerd) toegerust. Het is de bedoeling dat alle treinstellen van de NMBS die voor de opdrachten van openbare dienst worden ingezet, tegen eind 2023 met het stelsel geëquipeerd zijn.

32.03 **Laurent Devin** (PS): Is 2023 volgens u een normale termijn?

32.04 Minister **François Bellot** (*Frans*): Volgens mij gaat de opvolgingscommissie-Buizingen na of de twee bedrijven op schema zitten. Als ik het goed heb, kon het ETCS-systeem niet vlugger worden uitgerold gelet op de marktomstandigheden en op de technische beperkingen.

31.05 **Laurent Devin** (PS): Vous avez déposé les documents en juin, le temps passe.

31.06 **François Bellot**, ministre (*en français*): J'attends les documents.

31.07 **Laurent Devin** (PS): J'espère de bonnes propositions.

L'incident est clos.

32 **Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les systèmes d'arrêt d'urgence TBL1+ et ETCS" (n° 16923)**

32.01 **Laurent Devin** (PS): Le 5 juin dernier, une collision entre un train de marchandises et un train de passagers a causé la mort de trois personnes. La collision aurait pu être évitée si le signal avait été équipé d'un système d'arrêt d'urgence.

Quelle est l'évolution en matière d'installation de TBL1+ et ETCS depuis cet accident?

32.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): Le programme TBL1+, mené à son terme par Infrabel, équipe à présent l'ensemble des nœuds ferroviaires.

L'installation d'ETCS se poursuit. Au 1^{er} janvier 2017, 20 % des voies principales ont été équipées.

L'ensemble du matériel roulant affecté aux missions de service public est équipé de TBL1+ depuis fin 2013. En juin 2016, 29 % de la flotte SNCB était équipée d'ETCS activé; depuis janvier 2017, 33 % de la flotte est équipée d'ETCS activé. L'objectif est d'équiper pour fin 2023 l'ensemble de la flotte SNCB affectée aux missions de service public.

32.03 **Laurent Devin** (PS): Considérez-vous que 2023 soit un délai normal?

32.04 **François Bellot**, ministre (*en français*): Je pense que la commission de suivi des recommandations Buizingen vérifie si les deux entreprises suivent le planning. Je crois savoir que, sur le plan du déploiement de l'ETCS, il n'était pas possible d'aller plus vite au vu des marchés et des contraintes techniques.

De **voorzitter**: De opvolgingscommissie bestaat niet meer. Normaliter wordt er af en toe een opvolgingsvergadering georganiseerd in onze commissie.

32.05 Minister **François Bellot** (*Frans*): U zou de commissie moeten vragen hoever de implementatie van het ETCS-systeem gevorderd is.

Het incident is gesloten.

33 Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de visuele herwaardering van oude spoorwegbruggen en -tunnels" (nr. 16932)

33.01 **Wouter Raskin** (N-VA): Infrabel bezit honderden spoortunnels en spoorbruggen, maar sommige zijn weinig esthetisch of zetten een rem op de stadsontwikkeling. Relatief bescheiden ingrepen, zoals bijvoorbeeld een inkleding met kunst, zouden kunnen leiden tot een meerwaarde voor de omgeving.

Heeft Infrabel eigenlijk een bepaalde visie op de visuele herwaardering van bruggen en tunnels? Leidde dit al tot resultaten? Wil Infrabel hiervoor eventueel samenwerken met steden en gemeenten?

33.02 Minister **François Bellot** (*Nederlands*): Infrabel besteedt tijdens onderhoudswerken aan spoorwegbruggen zeker aandacht aan het esthetisch aspect. Ik zal de heer Raskin een lijst met voorbeelden bezorgen. Die tonen ook aan dat Infrabel steeds bereid is om hierover te overleggen. Bij een samenwerking worden er afspraken gemaakt over installatie, onderhoud en verwijdering van de inkleding. Er moet wel altijd rekening worden gehouden met de veiligheidsvoorschriften.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vragen nrs. 16945 en 17059 van de heer Raskin, 16960, 17032, 17095 en 17096 van de heer Van den Bergh, 16970 van mevrouw Inez De Coninck, 16990 van de heer Van Hecke, 16091, 17064 en 17065 van de heer Gilkinet en 17053 van de heer Van Hees worden omgezet in schriftelijke vragen.

34 **Samengevoegde vragen van**
- mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het Overlegcomité over de

Le **président**: La commission de suivi n'existe plus. On organise normalement dans cette commission-ci, de temps en temps, une réunion de suivi.

32.05 **François Bellot**, ministre (*en français*): Il faudrait leur demander qu'ils vous indiquent où ils en sont dans le déploiement.

L'incident est clos.

33 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 revalorisation visuelle des vieux ponts et des tunnels ferroviaires" (n° 16932)

33.01 **Wouter Raskin** (N-VA): Infrabel est propriétaire de centaines de tunnels et de ponts ferroviaires, mais certains sont peu esthétiques ou entravent le développement urbain. Des interventions relativement mineures, telles qu'un habillage artistique pourraient apporter une plus-value à l'environnement.

Infrabel a-t-il une vision déterminée à propos de la revalorisation visuelle des ponts et des tunnels? A-t-elle déjà donné des résultats? Infrabel est-il éventuellement disposé à coopérer dans ce domaine avec les villes et les communes?

33.02 **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): Lors des travaux de maintenance des ponts ferroviaires, Infrabel ne néglige certainement pas l'aspect esthétique. Je transmettrai une liste d'exemples à M. Raskin. Ceux-ci démontrent qu'Infrabel est toujours ouvert à une concertation dans ce domaine. En cas de coopération, des accords sont conclus en ce qui concerne l'installation, l'entretien et l'enlèvement de l'habillage artistique. Les prescriptions en matière de sécurité doivent toujours être respectées.

L'incident est clos.

Le **président**: Les questions n^{os} 16945 et 17059 de M. Raskin, 16960, 17032, 17095 et 17096 de M. Van den Bergh, 16970 de Mme Inez De Coninck, 16990 de M. Van Hecke, 16091, 17064 et 17065 de M. Gilkinet et 17053 de M. Van Hees sont transformées en questions écrites.

34 **Questions jointes de**
- Mme Karine Lalieux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le Comité de concertation sur le survol de Bruxelles"

vluchten boven Brussel" (nr. 16612)

- de heer Benoit Hellings aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de afschaffing van de tolerantie­marge in het kader van de Brusselse geluidsnormen voor het luchtverkeer vanuit Brussels Airport" (nr. 16773)

- de heer Benoit Hellings aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het verzoek van de burgemeester van Wezembeek om een vaste landingsprocedure voor baan 07L van Brussels Airport" (nr. 17017)

(n° 16612)

- M. Benoit Hellings au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la suppression de la marge de tolérance aux normes de bruit bruxelloises relatives au trafic aérien depuis Brussels Airport" (n° 16773)

- M. Benoit Hellings au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la mise en œuvre demandée par le bourgmestre de Wezembeek d'une procédure permanente d'atterrissage sur la piste 07L de Brussels Airport" (n° 17017)

34.01 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): De regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft beslist de tolerantie­marge voor de geluidsnormen af te schaffen. De gewestnormen werden bekrachtigd door de hoogste juridische instanties van ons land en de EU. Brussels Airport, de luchtvaartmaatschappijen en de federale meerderheid schermen echter met banenverlies en blijven maar alarmerende cijfers citeren.

De meeste overtredingen worden vastgesteld op de kanaal- en de deltaroute, die vooral door zware vrachtvliegtuigen wordt gebruikt. Door de definitie van het begrip 'nacht' tot 7 uur te verlengen, zouden er heel wat politieke en juridische problemen kunnen worden opgelost. In de vergunning van BAC staat dat de houder de normen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het Vlaams Gewest in acht neemt en doet in acht nemen.

Wat leverde het Overlegcomité van 19 februari op? Hoe luidde uw antwoord op het compromis­voorstel van de Brusselse regering? Welke exploitatie­bepalingen zullen er gelden om ervoor te zorgen dat de Brusselse geluidsnormen worden nageleefd? Hebt u BAC erop gewezen dat ze de voorwaarden van haar exploitatie­vergunning niet naleeft? Wat zult u doen om ze alsnog te doen naleven?

De burgemeester van Wezembeek-Oppem heeft u een brief geschreven om erop te wijzen dat er op baan 07L dringend een PBN-landings­procedure (*performance based navigation*) moet worden toegepast.

In het voorjaar van 2016 vernamen de Brusselaars dat minister Galant Belgocontrol had gevraagd een AIP-amendement te publiceren om baan 07L te kunnen gebruiken. U hebt de publicatie van een AIP SUP gevraagd. Deze tijdelijke instructie heeft geleid tot ongezien intensief luchtverkeer boven het

34.01 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): Le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a décidé de supprimer la tolérance en matière de constat des infractions à l'arrêté sur le bruit du trafic aérien. Les normes régionales ont été validées par les plus hautes instances juridiques du pays et de l'UE. Or, Brussels Airport, les compagnies aériennes et la majorité fédérale agitent le spectre de pertes d'emploi, alignant des chiffres alarmistes.

Les infractions se concentrent sur la route du canal et la route delta, empruntées essentiellement par le gros fret. Prolonger la nuit jusque 7 heures résoudrait nombre de problèmes politiques et juridiques. La licence envoyée à la société BAC prévoit que le titulaire respecte et fait respecter les normes arrêtées par la Région de Bruxelles-Capitale et par la Région flamande.

Qu'a donné le Comité de concertation du 19 février? Quelles réponses avez-vous apportées à la proposition de compromis du gouvernement bruxellois? Quelles seront les restrictions d'exploitation pour faire respecter les normes de bruit bruxelloises? Avez-vous rappelé à BAC qu'il ne respecte pas les termes de sa licence d'exploitation? Comment la ferez-vous respecter?

Le bourgmestre de Wezembeek-Oppem vous a écrit qu'il est urgent de munir la piste 07L d'une procédure d'atterrissage PBN (*performance based navigation*).

Au printemps 2016, les Bruxellois ont appris que la ministre Galant avait demandé à Belgocontrol de publier un AIP *amendment* rendant la piste 07L exploitable. Vous avez exigé la publication d'un AIP Sup. Cette instruction temporaire a permis le survol très intensif et inédit du Nord-Ouest de Bruxelles et

noordwesten van Brussel en Vlaams-Brabant.

De heer Petit heeft u erop gewezen dat het PBN-systeem in 2016 werd gebruikt voor het aanvliegen op baan 07L. Als bij toeval liet Belgocontrol daarop weten dat enkel nog uw goedkeuring nodig was. Uw partijgenoot vraagt u opnieuw een definitief AIP-amendement te publiceren. Zult u ingaan op dit verzoek? Zo ja, wanneer? Zal het intensievere gebruik van baan 07L in de vliegwet aan bod komen?

34.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): Op 21 februari 2017 heeft de Vlaamse Gemeenschap een tweede belangenconflict ingeroepen op basis van de Brusselse geluidsnormen. Hoewel het Brussels Hoofdstedelijk Gewest de geldigheid ervan betwist, zullen er in de daaropvolgende zestig dagen geen boetes worden geïnd.

Er hebben vergaderingen plaatsgevonden tussen adviseurs en ministers vóór het verstrijken van de termijn van het eerste belangenconflict. Na de bijeenkomst van het Overlegcomité op 20 februari heeft de eerste minister op 23 februari vergaderd met de ministers-presidenten en de gewestministers. Er werd besloten om werkgroepen op te richten volgens een door alle partijen bepaalde kalender en agenda.

Er hebben drie vergaderingen plaatsgevonden en er zal nog verder vergaderd worden tot de volgende bijeenkomst van het Overlegcomité. In de werkgroepen zullen leden van mijn kabinet, leden van de betrokken gewestelijke kabinetten, vertegenwoordigers van de federale en gewestelijke administraties, economische en sociale spelers en vertegenwoordigers van de luchthaven zitting hebben. De ministers moeten elkaar ondertussen ontmoeten om de voortgang te evalueren. Op een laatste vergadering zullen er uit die eerste overlegronde conclusies getrokken worden.

Daarnaast blijf ik in overleg met de omwoners en met de verenigingen een alomvattende, structurele en billijke oplossing zoeken.

We zijn overeenkomstig de internationale normen verplicht om op middellange termijn alle start- en landingsbanen met het PBN-systeem uit te rusten, maar ik kan geen uitspraken doen over welbepaalde banen. Ik ontvang zeer veel brieven en mails. We lezen alles en we proberen alle al dan niet gegronde suggesties te begrijpen. Ik wil loyaal handelen, naar iedereen luisteren en iedereen ontmoeten.

34.03 **Benoit Hellings** (Ecolo-Groen): Het is

du Brabant flamand.

M. Petit vous fait remarquer que la PBN avait servi en 2016 pour des approches sur la piste 07L. Comme par hasard, Belgocontrol a fait savoir dans la foulée qu'il ne restait plus qu'à obtenir votre feu vert. Votre collègue de parti vous demande de republier un AIP *amendment* définitif. Répondrez-vous positivement à sa demande? Si oui, quand? L'intensification de l'usage de la piste 07L est-elle envisagée dans la *vliegwet*?

34.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): Le 21 février 2017, la Communauté flamande a introduit un second conflit d'intérêts sur la base des normes de bruit bruxelloises. Bien que la Région de Bruxelles-Capitale contestât sa validité, aucune amende ne sera perçue dans les soixante jours suivants.

Des réunions entre conseillers et ministres se sont déroulées avant l'expiration du délai du premier conflit d'intérêts. Après le Comité de concertation du 20 février, le premier ministre a réuni les ministres-présidents et les ministres régionaux le 23 février. Il a été décidé de mettre en place des groupes de travail selon un agenda et un contenu défini par toutes les parties.

Trois réunions ont eu lieu et elles continueront jusqu'au prochain Comité de concertation. Les groupes de travail réuniront des membres de mon cabinet, des cabinets régionaux concernés, des représentants des administrations fédérales et régionales, des acteurs aéroportuaires, économiques et sociaux. Les ministres doivent se rencontrer pendant ce temps pour évaluer les progrès. Une réunion finale tirera les conclusions de ce premier tour de concertations.

En parallèle, je continue à rechercher une solution globale, structurelle et équitable en concertation avec les riverains et les associations.

Les normes internationales nous obligent à équiper à moyen terme toutes les pistes du système PBN mais je ne peux me prononcer seul sur telle ou telle piste. Je reçois énormément de courrier. Nous lisons tout et tentons de comprendre toutes les suggestions, fondées et moins fondées. Je veux agir loyalement, écouter et rencontrer tout le monde.

34.03 **Benoit Hellings** (Ecolo-Groen): Il est positif

positief dat de Gewesten en de federale regering met elkaar praten aangezien de vliegwet een impact zal hebben op de bevoegdheid inzake leefmilieu van de Gewesten, meer bepaald ten gevolge van de vliegroutes die in bijlage 1 worden voorgesteld. Ik moedig u bijgevolg aan een samenwerkingsakkoord te bereiken tussen de Gewesten en de federale regering vóór u uw project voorstelt, om te voorkomen dat de Gewesten het bij het Hof van Cassatie betwisten.

Wat het potentieel intensiever gebruik betreft van baan 07, die bij alle weersomstandigheden kan worden gebruikt, spreekt het vanzelf dat de internationale normen ons ertoe verplichten de veiligste geleidingssystemen te gebruiken. Maar baan 07 werd altijd als laatste redmiddel voor landingen gebruikt. Indien u het slechte idee zou hebben om een AIP-*amendment* te publiceren om die baan even vaak te gebruiken als de andere banen, dan zou u de ongeoorloofde hinder die 60.000 personen treft, verplaatsen naar 300 000 anderen. De 400.000 Brusselaars die in het kader van het Plan-Wathelet van de ene dag op de andere moesten vaststellen dat hun woonplaats werd overvlogen, hebben gereageerd. De 300.000 inwoners van het noordwesten van Brussel zijn al gemobiliseerd omdat ze deze zomer met die hinder werden geconfronteerd. De instelling van een "Bellotrout" zou weleens rampzalig kunnen zijn voor uw reputatie.

34.04 Minister **François Bellot** (*Frans*): Ik weet niet hoe u aan die informatie komt!

Waar haalt u die informatie vandaan? De PBN-procedure is verplicht. Voor het schema van preferentieel baangebruik is er een ILS vereist. Baan 07L is daar echter niet mee uitgerust.

Ik wil overleg plegen met alle betrokken partijen want dat is onontbeerlijk als we een structurele oplossing willen aanreiken. Ik sta die benadering voor omdat de aanpak van mijn voorgangers geen resultaat heeft opgeleverd. Het zal niet makkelijk zijn maar bij een mislukking heeft niemand baat. Op geen enkel niveau is men het eens! Ik wil een evenwicht vinden tussen het welzijn van de omwonenden en de lokale economie.

We moeten tot een structurele oplossing komen die tegemoetkomt aan zowel de legitieme eis van de omwonenden die vinden dat ze te vaak worden overvlogen als die van de personen die in de luchthaven werken. Ik wil die delicate evenwichtsoefening tot een goed einde brengen.

Er moeten geen nieuwe routes met de naam van

de voir que les Régions et le fédéral se parlent car la *vliegwet* aura un impact sur la compétence environnementale exercée par les Régions, notamment à cause des routes aériennes présentées dans l'annexe 1. Je vous encourage donc à obtenir un accord de coopération entre les Régions et le fédéral avant de présenter votre projet, sans quoi il risque d'être contesté devant la Cour de cassation par les Régions.

Concernant l'intensification potentielle de l'usage de la piste 07, qui est équipée pour tous les temps, il est bien entendu que les normes internationales nous contraignent à utiliser les systèmes de guidage les plus sûrs. Mais il se fait que la piste 07 a toujours été utilisée en dernier recours pour atterrir. S'il vous venait la mauvaise idée de publier un AIP *amendment* prévoyant que cette piste peut être utilisée comme les autres, vous déplacerez les nuisances que subissent illégitimement 60 000 personnes vers 300 000 autres. Dans le cadre du Plan Wathelet, les 400 000 Bruxellois qui ont été survolés du jour au lendemain ont réagi. Ici, les 300 000 habitants du Nord-Ouest de Bruxelles sont déjà mobilisés car ils ont connu des nuisances cet été. Cela pourrait donc être catastrophique pour votre réputation qu'une route "Bellot" voie le jour.

34.04 **François Bellot**, ministre (*en français*): Je ne sais pas d'où vous avez tiré cette information!

D'où tirez-vous ces informations? Le PBN est obligatoire. Le schéma de piste préférentiel nécessite un ILS, or il n'y en a pas pour la 07L.

Je souhaite une concertation avec toutes les parties concernées, indispensable à une solution structurelle. Je tente cette approche car les pistes de mes prédécesseurs n'ont pas abouti. Ce ne sera pas aisé mais l'échec nuira à tous. À aucun niveau ne se dégage de point de vue commun! J'aimerais trouver un point d'équilibre entre le bien-être des riverains et l'économie locale.

Il faut dégager une solution structurelle rencontrant la légitime demande des riverains s'estimant trop survolés et la légitime demande de ceux qui y travaillent. Je m'inscris dans la recherche de ce point d'équilibre délicat.

Il n'est pas nécessaire de créer de nouvelles routes

een politicus boven Brussel worden gecreëerd. Ons beleid moet gericht zijn op het vinden van een oplossing. Dat doe ik.

34.05 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): Ik heb nooit uw goede bedoelingen in twijfel getrokken of u bepaalde bedoelingen aangewreven.

Gisteren hebben veertien Vlaamse en Franstalige verenigingen een gemeenschappelijk standpunt over de nachtvluchten voorgesteld. De 'stille nacht' heeft als voordeel dat de geluidshinder aan de bron wordt verminderd en niet van een plaats naar een andere wordt verschoven.

Er waren voor mij twee redenen tot bezorgdheid. Ten eerste had uw voorgangster reglementaire bepalingen uitgevaardigd om route 07 permanent in te voeren. Ik erken dat u de situatie hebt rechtgetrokken. Daarnaast heeft de burgemeester van Wezembeek-Oppem u schriftelijk gevraagd dat u gebruik zou laten maken van baan 07 en dat u maatregelen zou nemen opdat dat vaker zou gebeuren. Als Brusselse volksvertegenwoordiger verwijs ik naar de legitieme vrees van 300.000 Brusselaars die mogelijk worden overvlogen.

Ik wens u veel succes bij het oplossen van dit probleem. We zullen u altijd terzijde staan als u de nodige logische beslissingen neemt, waaronder de invoering van de 'stille nacht'.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vragen nrs. 16936 en 16937 van mevrouw Caprasse worden omgezet in schriftelijke vragen.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.59 uur.

à Bruxelles, portant le nom d'un politique. Nous devons orienter notre action politique vers une solution. C'est ce que je cherche.

34.05 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): Jamais, je n'ai remis en cause votre bonne volonté ni ne vous ai fait de procès d'intention.

Hier, quatorze associations flamandes et francophones ont remis un point de vue commun sur la nuit. La nuit environnementale a l'avantage de réduire la nuisance à la source sans la déplacer d'un endroit vers un autre.

J'avais deux motifs d'inquiétudes. D'abord, votre prédécesseur avait pris les dispositions réglementaires pour publier la route 07 de façon permanente. Je reconnais que vous avez rectifié le tir. Ensuite, le bourgmestre de Wezembeek-Oppem vous a écrit pour vous inciter à utiliser la piste 07 et à prendre les mesures pour intensifier son usage. Comme député de Bruxelles, je vous renvoie aux craintes légitimes de 300 000 Bruxellois potentiellement survolés.

Je vous souhaite bon courage pour le règlement de cette situation. Nous serons toujours à vos côtés si vous prenez les décisions logiques qui s'imposent, dont la nuit environnementale.

L'incident est clos.

Le **président**: Les questions n^{os} 16936 et 16937 de Mme Caprasse sont transformées en questions écrites

La réunion publique de commission est levée à 17 h 59.