



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

17-05-2017

Namiddag

Mercredi

17-05-2017

Après-midi

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

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

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

INHOUD

Vraag van mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de bijeenkomst van het Overlegcomité over de vluchten boven Brussel" (nr. 18143)

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

Samengevoegde vragen van 2

- mevrouw Annick Lambrecht aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de ondermaatse bereikbaarheid van Zeebrugge met de trein" (nr. 18151)

- mevrouw Annick Lambrecht aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "gebrekkige informatie in het station Zeebrugge" (nr. 18503)

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

Vraag van de heer Stefaan Van Hecke aan de vice-eersteminister en minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met de Regie der Gebouwen, over "de kost van de vernieuwing van het rijbewijs voor MS-patiënten" (nr. 18169)

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

Samengevoegde vragen van 5

- de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het mobiliteitsbudget" (nr. 18174)

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de visie op het mobiliteitsbudget" (nr. 18378)

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

Vraag van de heer Gautier Calomne aan de 7

SOMMAIRE

Question 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" (n° 18143) 1

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

Questions jointes de 2

- Mme Annick Lambrecht au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la desserte insuffisante de Zeebrugge par le train" (n° 18151) 2

- Mme Annick Lambrecht au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'information lacunaire en gare de Zeebrugge" (n° 18503) 2

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

Question de M. Stefaan Van Hecke au vice-premier ministre et ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé de la Régie des Bâtiments, sur "le coût du renouvellement du permis de conduire pour les patients atteints de sclérose en plaques" (n° 18169) 4

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

Questions jointes de 5

- M. Gautier Calomne au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le projet du budget mobilité" (n° 18174) 5

- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la vision du budget mobilité" (n° 18378) 5

Orateurs: **Gautier Calomne, Jef Van den Bergh, 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 7

minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de ontwikkeling van de vliegende auto" (nr. 18204)		Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le développement de projets de voitures volantes" (n° 18204)	
<i>Sprekers:</i> Gautier Calomne, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> Gautier Calomne, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de snelheidscontroles" (nr. 18205)	8	Question de M. Gautier Calomne au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les contrôles de vitesses sur la voirie" (n° 18205)	8
<i>Sprekers:</i> Gautier Calomne, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> Gautier Calomne, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Samengevoegde vragen van	9	Questions jointes de	9
- de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de nieuwe procedures voor het informeren van de NMBS-reizigers" (nr. 18206)	9	- M. Gautier Calomne au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les nouvelles procédures d'information pour les usagers de la SNCB" (n° 18206)	9
- de heer Gilles Foret aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de betrouwbaarheid en de coherentie van de informatie voor de spoorweggebruikers" (nr. 18514)	9	- M. Gilles Foret au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la fiabilité et la cohérence des informations aux voyageurs du rail" (n° 18514)	9
<i>Sprekers:</i> Gilles Foret, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> Gilles Foret, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Samengevoegde vragen van	10	Questions jointes de	10
- mevrouw Annick Lambrecht aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "Bombardier" (nr. 18247)	10	- Mme Annick Lambrecht au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "Bombardier" (n° 18247)	10
- mevrouw Annick Lambrecht aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het contract tussen de NMBS en het consortium Bombardier/Alstom betreffende de bestelling van de M7-rijtuigen" (nr. 18376)	10	- Mme Annick Lambrecht au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le contrat conclu entre la SNCB et le consortium Bombardier/Alstom concernant la commande de voitures M7" (n° 18376)	10
<i>Sprekers:</i> Annick Lambrecht, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> Annick Lambrecht, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van de heer Éric Massin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de aanleg van een stopplaats in Ransart op de lijn Charleroi-Ottignies" (nr. 18250)	12	Question de M. Éric Massin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la création d'un arrêt à Ransart sur la ligne Charleroi-Ottignies" (n° 18250)	12

<i>Sprekers:</i> Éric Massin, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> Éric Massin, François Bellot , 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
- de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de kartelvorming bij de aanbesteding van spoorwerken door Infrabel" (nr. 18251)	14	- M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la constitution d'un cartel pour les adjudications de travaux ferroviaires d'Infrabel" (n° 18251)	14
- de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het 'kartel' bij de toeleveranciers van Infrabel" (nr. 18267)	14	- M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le 'cartel' chez les sous-traitants d'Infrabel" (n° 18267)	14
<i>Sprekers:</i> Wouter Raskin, Marco Van Hees, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> Wouter Raskin, Marco Van Hees, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de opwaardering van het station van Aarschot en derhalve het verbeteren van het aanbod in de buurregio's Heist-op-den-Berg, Westerlo en Diest" (nr. 18273)	16	Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la revalorisation de la gare d'Aarschot et par conséquent l'amélioration de l'offre dans les zones de voisinage de Heist-op-den-Berg, Westerlo et Diest" (n° 18273)	16
<i>Sprekers:</i> David Geerts, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> David Geerts, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de geruchten over de sluiting van het station Kapellen" (nr. 18313)	17	Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les rumeurs concernant la fermeture de la gare de Kapellen" (n° 18313)	17
<i>Sprekers:</i> David Geerts, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> David Geerts, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de spookrijders op autosnelwegen" (nr. 18333)	17	Question de M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le phénomène des conducteurs fantômes sur autoroute" (n° 18333)	17
<i>Sprekers:</i> Emir Kir, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> Emir Kir, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van mevrouw Véronique Caprasse aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het auditrapport van het DGLV betreffende de vluchten boven het Brussels Gewest" (nr. 18339)	18	Question de Mme Véronique Caprasse au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le rapport d'audit de la DGTA relatif au survol aérien de la Région bruxelloise" (n° 18339)	18
<i>Sprekers:</i> Véronique Caprasse, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met		<i>Orateurs:</i> Véronique Caprasse, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de	

Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het moduleren van de kilometerheffing en de mogelijkheid voor carpoolers om de busstrook te gebruiken" (nr. 18352)	19	Question de M. Gautier Calomne au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la modulation de la taxe kilométrique et l'accès à la bande de bus aux usagers du covoiturage" (n° 18352)	19
<i>Sprekers:</i> Gautier Calomne, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> Gautier Calomne, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "verloren voorwerpen in de treinen" (nr. 18435)	20	Question de M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les objets perdus dans les trains" (n° 18435)	20
<i>Sprekers:</i> Emir Kir, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> Emir Kir, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het minimumaantal personeelsleden bij de NMBS" (nr. 18395)	22	Question de Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'effectif minimal du personnel à la SNCB" (n° 18395)	22
<i>Sprekers:</i> Gwenaëlle Grovonius, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> Gwenaëlle Grovonius, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de sociale verkiezingen bij de NMBS" (nr. 18396)	23	Question de Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les élections sociales à la SNCB" (n° 18396)	23
<i>Sprekers:</i> Gwenaëlle Grovonius, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> Gwenaëlle Grovonius, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Samengevoegde vragen van	24	Questions jointes de	24
- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de gegarandeerde dienstverlening op het spoor" (nr. 18404)	24	- Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le service garanti sur le rail" (n° 18404)	24
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de minimale dienstverlening bij het spoor" (nr. 18436)	24	- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le service minimum sur le rail" (n° 18436)	24
- mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de minimale dienstverlening" (nr. 18445)	24	- Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le service minimum" (n° 18445)	24

- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de haalbaarheid van de minimale dienstverlening bij de NMBS en Infrabel" (nr. 18446) 24
- M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la faisabilité du service minimum à la SNCB et Infrabel" (n° 18446) 24
- mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de sociale dialoog bij de NMBS" (nr. 18475) 24
- Mme Isabelle Poncelet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le dialogue social au sein de la SNCB" (n° 18475) 24
- de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het voorstel voor de minimale dienstverlening" (nr. 18508) 24
- M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la proposition relative au service minimum" (n° 18508) 24
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de minimale dienstverlening" (nr. 18541) 24
- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le service minimum" (n° 18541) 24
- Sprekers: Sabien Lahaye-Battheu, David Geerts, Gwenaëlle Grovonius, Laurent Devin, Marco Van Hees, Jef Van den Bergh, François Bellot*, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- Orateurs: Sabien Lahaye-Battheu, David Geerts, Gwenaëlle Grovonius, Laurent Devin, Marco Van Hees, Jef Van den Bergh, François Bellot*, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
- Vraag van mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de zorgwekkende situatie van de treinbestuurders bij de NMBS" (nr. 18449) 32
- Question de Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la situation préoccupante des conducteurs de train à la SNCB" (n° 18449) 32
- Sprekers: Gwenaëlle Grovonius, François Bellot*, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- Orateurs: Gwenaëlle Grovonius, François Bellot*, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
- Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "vandalisme" (nr. 18468) 34
- Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le vandalisme" (n° 18468) 34
- Sprekers: Laurent Devin, François Bellot*, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- Orateurs: Laurent Devin, François Bellot*, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
- Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de groene stroom en het klimaatengagement bij de NMBS" (nr. 18509) 35
- Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'électricité verte et l'engagement pour le climat de la SNCB" (n° 18509) 35
- Sprekers: David Geerts, François Bellot*, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- Orateurs: David Geerts, François Bellot*, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 17 MEI 2017

Namiddag

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

du

MERCREDI 17 MAI 2017

Après-midi

De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.19 uur en voorgezeten door mevrouw Karine Lalieux.

La réunion publique de commission est ouverte à 14 h 19 par Mme Karine Lalieux, présidente.

01 Vraag van mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de bijeenkomst van het Overlegcomité over de vluchten boven Brussel" (nr. 18143)

01 Question 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" (n° 18143)

01.01 Karine Lalieux (PS): Ik kreeg graag een stand van zaken van het vervolg op de vergadering van het Overlegcomité van 19 april.

01.01 Karine Lalieux (PS): Je voudrais faire le point sur les suites du Comité de concertation du 19 avril.

Klopt het dat u geen mandaat van de regering had om voorstellen te doen aan de deelgebieden op die vergadering? Hebt u de onderhandelingen hervat? Hoe verlopen de besprekingen over de invoering van een toezichthouder?

Est-il vrai que vous n'aviez pas de mandat du gouvernement lors de ce Comité de concertation pour faire des propositions aux entités fédérées? Avez-vous repris les négociations? Où en sont les discussions pour mettre en place une autorité de surveillance?

01.02 Minister François Bellot (*Frans*): Het Overlegcomité kwam bijeen naar aanleiding van een belangenconflict dat Vlaanderen had ingeroepen na de afschaffing van de tolerantiedrempel voor de geluidsnormen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De Gewesten zijn bevoegd voor de geluidsnormen.

01.02 François Bellot, ministre (*en français*): Le Comité de concertation se tenait suite au conflit d'intérêt déclenché par la Flandre après la suppression de la tolérance des normes sonores de la Région de Bruxelles-Capitale. Les normes relatives au bruit sont de la compétence des Régions.

Ik werk met mijn team aan een globale en billijke oplossing voor de vluchten boven Brussel. Ik heb de Gewesten voorgesteld om het door mijn kabinet georganiseerde interfederale overleg te handhaven en heb vier nieuwe werkgroepen voorgesteld. De gesprekspartners van de Gewesten zullen een uitnodiging ontvangen. De methode en het tijdpad

Je travaille avec mon équipe à une solution globale et équitable pour le survol de Bruxelles. J'ai proposé aux Régions de maintenir la concertation interfédérale organisée par mon cabinet en proposant quatre nouveaux groupes de travail. Une invitation sera envoyée aux interlocuteurs régionaux. Le 10 mai, une réunion a permis de définir méthode et

werden op de vergadering van 10 mei vastgelegd.

calendrier de travail.

De onafhankelijke toezichthouder is een onderdeel van het globale plan. De oprichting van die instantie zal gebeuren met de medewerking van de Gewesten en in het kader van een samenwerkingsakkoord.

L'autorité indépendante de contrôle fait partie du plan global. Sa création nécessite également le concours des Régions et fera l'objet d'un accord de coopération.

We hebben de werkwijze en het tijdpad vastgelegd. Nu worden de werkgroepvergaderingen ingekalenderd.

On a défini la méthode et l'agenda de travail. Maintenant, les groupes de travail sont planifiés.

01.03 Karine Lalieux (PS): Hebt u een idee van de termijn?

01.03 Karine Lalieux (PS): Vous avez une idée du délai?

01.04 Minister François Bellot (Frans): Drie weken, een maand.

01.04 François Bellot, ministre (en français): Trois semaines, un mois.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

02 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Annick Lambrecht aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de ondermaatse bereikbaarheid van Zeebrugge met de trein" (nr. 18151)

- mevrouw Annick Lambrecht aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "gebrekkige informatie in het station Zeebrugge" (nr. 18503)

02 Questions jointes de

- Mme Annick Lambrecht au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la desserte insuffisante de Zeebrugge par le train" (n° 18151)

- Mme Annick Lambrecht au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'information lacunaire en gare de Zeebrugge" (n° 18503)

02.01 Annick Lambrecht (sp.a): Wie op de website van de NMBS opzoekt hoe hij naar Zeebrugge kan, krijgt zelden een route voorgesteld naar het station Zeebrugge-Dorp. Er komen trams en bussen aan te pas en per trein wordt men naar wel vier kuststeden gestuurd. In het weekend is er bovendien helemaal geen trein naar Zeebrugge-Dorp, enkel naar Zeebrugge-Strand. De reis naar Zeebrugge is zo ingewikkeld, dat veel mensen afhaken en een andere bestemming kiezen. Voor het toerisme is dat geen goede zaak. Ik stel voor om de treinen naar Zeebrugge-Strand te laten rijden zoals deze van en naar Knokke-Blankenberge. Deze treinen zouden zich in Brugge kunnen opsplitsen: een deel naar Zeebrugge-Strand en een ander deel naar Zeebrugge-Dorp of Oostende en bij de terugrit in Brugge koppelen richting binnenland.

02.01 Annick Lambrecht (sp.a): Le voyageur qui consulte le site de la SNCB pour se rendre à Zeebrugge se verra rarement proposer un itinéraire vers la gare de Zeebrugge-Dorp. Pour rejoindre cette destination, il devra emprunter trams et bus et pour le voyage en train, il sera orienté vers pas moins de quatre stations balnéaires. De plus, le week-end, aucun train ne dessert Zeebrugge-Dorp; seule Zeebrugge-Strand est desservie. Rejoindre Zeebrugge est tellement compliqué que de nombreux voyageurs y renoncent et optent pour une autre destination. Cette situation nuit au tourisme. Je suggère de faire circuler les trains vers Zeebrugge-Strand à l'instar des trains de et vers Knokke-Blankenberge. Ces trains pourraient être scindés à Bruges: une partie du convoi poursuivrait vers Zeebrugge-Strand et l'autre vers Zeebrugge-Dorp ou Ostende et au retour, le train se recomposerait à Bruges avant de poursuivre vers l'intérieur.

Wat vindt de minister van mijn voorstel? Is hij van plan om het treinaanbod naar Zeebrugge te verbeteren?

Que pense le ministre de ma proposition? Envisage-t-il d'étoffer l'offre de trains vers Zeebrugge?

Naast de slechte verbindingen, wil ik ook de aandacht vestigen op de slechte informatie in de stations van Zeebrugge-Dorp en Zeebrugge-Strand. De NMBS heeft na eerdere klachten informatieborden geplaatst, maar die staan niet in het zicht en ze bevatten ook geen duidelijke informatie. Zeker voor anderstaligen is het een probleem. Terloops wil ik erop wijzen dat steeds meer toeristen van de cruiseschepen vanuit Zeebrugge met de trein naar Brugge willen reizen.

Is het mogelijk de informatie aan de treinreizigers te verbeteren door de borden in het zicht te plaatsen en door de informatie ook in andere talen aan te bieden?

02.02 Minister **François Bellot** (*Nederlands*): De routeplanner van de NMBS toont altijd de snelste route. Wie alleen met de trein wil, kan de andere verkeersmodi afvinken. De NMBS werkt aan een nieuwe en gebruiksvriendelijkere routeplanner. Momenteel is die in de testfase.

De NMBS meldt dat treinen splitsen in Brugge tijdrovend is en dat klanten er niet van houden. De NMBS streeft naar korte reistijden, wat ook de meeste klanten het belangrijkste vinden.

In de zomermaanden worden de treinen afgeleid naar de halte Zeebrugge-Strand in plaats van naar het centrum van Zeebrugge. Dat heeft de NMBS gedaan precies om de bezoekers van de kust een aantrekkelijkere treinverbinding te bieden.

Van alle kustgemeenten tussen Oostende en Knokke, trekt Zeebrugge het minste treinreizigers aan. Daar komt bij dat de kusttram Zeebrugge vlot bedient. De NMBS is daarom niet van plan het aanbod te verruimen.

De NMBS meldt ook dat elektronische informatieborden alleen geplaatst worden vanaf een aantal reizigers. In Zeebrugge-Dorp en in Zeebrugge-Strand zijn al kaders met de dienstregeling en werfinfo beschikbaar vlakbij de toegang tot het perron. Conform de taalwetgeving afficheert de NMBS de reizigersinformatie in het Nederlands.

02.03 **Annick Lambrecht** (sp.a): Er zijn weinig

Après avoir évoqué la médiocrité des liaisons, je voudrais également attirer l'attention sur le fait que les informations communiquées dans les gares de Zeebrugge-Dorp et Zeebrugge-Strand laissent à désirer. À la suite de plaintes, la SNCB a placé des panneaux d'affichage mais ceux-ci ne sont pas visibles et les informations qu'ils fournissent ne sont pas claires non plus. Un problème se pose surtout pour les allophones. Je voudrais souligner au passage que de plus en plus de touristes qui débarquent de navires de croisière à Zeebrugge souhaitent rejoindre Bruges en train.

Serait-il possible d'améliorer l'information aux usagers en plaçant les panneaux d'affichage visiblement et en présentant ces informations dans d'autres langues également?

02.02 **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): Le planificateur d'itinéraire de la SNCB propose toujours l'option la plus rapide. Les usagers qui ne veulent voyager qu'en train peuvent décocher les autres modes de déplacement. La SNCB travaille à un nouveau planificateur d'itinéraire, plus convivial; il est actuellement en phase de test.

La SNCB fait observer que la scission des trains à Bruges fait perdre du temps, ce qui ne plaît pas aux clients. La SNCB s'efforce de réduire la durée des trajets, ce que la plupart des clients considèrent aussi comme une priorité.

En été, les trains sont déviés vers l'arrêt Zeebrugge-Strand au lieu de rejoindre le centre de Zeebrugge. Si la SNCB a mis en œuvre cette solution, c'est précisément pour offrir une meilleure liaison ferroviaire aux personnes qui se rendent à la côte.

De toutes les communes littorales situées entre Ostende et Knokke, Zeebrugge est celle qui attire le moins de voyageurs ferroviaires. Elle est en outre parfaitement desservie par le tram de la Côte. La SNCB n'a dès lors aucune intention d'élargir son offre.

La SNCB signale par ailleurs que les gares ne sont dotées de panneaux d'affichage électronique qu'à partir d'un certain nombre de voyageurs. Les gares de Zeebrugge-Dorp et de Zeebrugge-Strand sont déjà équipées, à proximité de l'accès aux quais, de cadres affichant les horaires et les informations relatives à d'éventuels chantiers. Conformément aux lois linguistiques, la SNCB affiche les informations à l'adresse des voyageurs en néerlandais.

02.03 **Annick Lambrecht** (sp.a): Vous invoquez le

reizigers en daarom doet men het niet, maar er zijn weinig reizigers omdat er weinig treinen zijn. Zo komen we er natuurlijk niet uit.

Ik ken de taalwetgeving, maar er zijn duizenden cruisereizigers per jaar. Zij begrijpen geen Nederlands en de NMBS zou dus met haar tijd moeten meegaan.

Het incident is gesloten.

03 **Vraag van de heer Stefaan Van Hecke aan de vice-eersteminister en minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met de Regie der Gebouwen, over "de kost van de vernieuwing van het rijbewijs voor MS-patiënten" (nr. 18169)**

03.01 **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen): MS-patiënten krijgen een aantal bijkomende voorwaarden opgelegd voor hun rijbewijs, afhankelijk van hun fysieke beperkingen. Zo heeft het rijbewijs vaak een beperkte geldigheidsduur. Die examens kunnen kosteloos worden afgelegd, maar de prijs voor de vernieuwing van het rijbewijs, aan het loket van het gemeentehuis, moet wel elke keer opnieuw worden betaald.

Vindt de minister het logisch en billijk dat burgers die om medische redenen hun rijbewijs vaker moeten vernieuwen dan normaal telkens weer een vergoeding moeten betalen? Is de minister bereid om het probleem aan te pakken?

03.02 **Minister François Bellot** (*Nederlands*): Overeenkomstig het KB van 23 maart 1998 wordt voor de hernieuwing, om redenen van medische of psychische geschiktheid, van een voorlopig rijbewijs of een rijbewijs geldig voor de meeste categorieën geen retributie geheven, met uitzondering evenwel voor de hernieuwing van rijbewijzen voor bezoldigd vervoer of voor de categorieën C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D, D+E, wanneer het rijgeschiktheidsonderzoek enkel daarop betrekking heeft. Het is wel mogelijk dat de gemeente nog een gemeentetaks vraagt voor haar administratieve kosten. Dat hangt af van elke gemeente.

Het incident is gesloten.

Voorzitter: de heer Gilles Foret.

manque de voyageurs pour justifier l'inaction de la SNCB, mais c'est précisément parce que les trains sont peu nombreux que les voyageurs sont rares. C'est la quadrature du cercle.

Je connais les lois linguistiques, mais Zeebrugge accueille chaque année des milliers de croisiéristes. Ceux-ci ne comprennent pas le néerlandais et la SNCB devrait évoluer avec son temps.

L'incident est clos.

03 **Question de M. Stefaan Van Hecke au vice-premier ministre et ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé de la Régie des Bâtiments, sur "le coût du renouvellement du permis de conduire pour les patients atteints de sclérose en plaques" (n° 18169)**

03.01 **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen): L'obtention du permis de conduire pour les patients atteints de sclérose en plaques est assortie de conditions supplémentaires qui sont fonction de leurs limitations physiques. Par exemple, la durée de validité de leur permis de conduire est souvent plus courte. Les examens en vue du renouvellement du permis de conduire sont gratuits. En revanche, la délivrance du document auprès du guichet de la maison communale est payante à tous les coups.

Le ministre estime-t-il logique et équitable de contraindre systématiquement au paiement d'une redevance des citoyens, tenus, pour des raisons médicales, de renouveler plus fréquemment que les autres leur permis de conduire? Le ministre est-il disposé à examiner ce problème?

03.02 **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): Conformément à l'arrêté royal du 23 mars 1998, le renouvellement, pour des raisons d'aptitude médicale ou psychique, d'un permis de conduire provisoire ou d'un permis de conduire valable pour la plupart des catégories ne donne pas lieu au paiement d'une redevance, à l'exception cependant du renouvellement d'un permis de conduire pour transport rémunéré ou pour les catégories C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D, D+E lorsque l'examen d'aptitude à la conduite ne concerne que ces catégories. Il est toutefois possible qu'une commune réclame le paiement d'une taxe communale pour couvrir ses frais administratifs. La situation varie d'une commune à l'autre.

L'incident est clos.

Président: M. Gilles Foret.

04 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het mobiliteitsbudget" (nr. 18174)
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de visie op het mobiliteitsbudget" (nr. 18378)

04.01 **Gautier Calomne** (MR): Het zogenaamde mobiliteitsbudget wordt voorgesteld als alternatief voor de bedrijfswagen, krijgt vorm. In een gemeenschappelijk advies hebben de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven en de Nationale Arbeidsraad gepleit voor een gemengd scenario: als de werknemer zijn bedrijfswagen inlevert, krijgt hij in ruil een heel pakket: duurzame vervoermiddelen, een kleinere en minder vervuulende auto, toegang tot het openbaar vervoer en een bepaald bedrag in contant geld.

Volgens u kaderen deze aanbevelingen in het streven naar duurzame ontwikkeling, maar flexibiliteit blijft een noodzaak en het risico bestaat dat het cashgeld als beroepsinkomsten aangemerkt wordt. De modaliteiten van dit mobiliteitsbudget moeten dus ingebed worden in een duurzaam beleid. De minister van Financiën zou gevraagd hebben dat er een studie wordt uitgevoerd naar het reglementaire kader.

Welke aanbevelingen werden er geformuleerd, en welke denksporen preferereert u? Wat is de stand van zaken wat betreft het mobiliteitsbudget? Hoe staat het met het overleg met de sociale partners? Welk tijdspad zal er in dit dossier worden gevolgd? Hoe staat het met het overleg met de minister van Financiën?

04.02 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Een aantal jaren geleden lanceerden wij een voorstel over een mobiliteitsbudget waarmee werknemers een virtuele portefeuille zouden krijgen om hun mobiliteit in te vullen. Nu wordt er gesproken over de keuze tussen een geldbedrag of een bedrijfswagen. Wij vragen ons af of dat wel voldoende effecten op het woon-werkverkeer zal hebben.

In zijn beleidsnota sprak de minister over een mobiliteitstoelage die later in een volwaardig mobiliteitsbudget zou kunnen worden uitgewerkt.

Kan hij wat meer uitleg geven over hoe die

04 **Questions jointes de**

- M. Gautier Calomne au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le projet du budget mobilité" (n° 18174)
- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la vision du budget mobilité" (n° 18378)

04.01 **Gautier Calomne** (MR): Présenté comme alternative à la voiture de société, le projet de "budget mobilité" vient d'évoluer. Dans un avis commun, le Conseil Central de l'Économie et le Conseil National du Travail ont défendu un scénario hybride: si le travailleur renonce à son véhicule de société, il bénéficierait d'un package: moyens de transports durables, voiture plus petite et moins polluante, accès aux transports publics et solde financier en cash.

Selon vous, ces recommandations s'orientent vers un développement durable, mais la flexibilité reste nécessaire et on risque de voir qualifier le cash en revenus professionnels. Il faut donc définir les modalités de ce "budget mobilité" dans une politique durable. Le ministre des Finances aurait commandé une étude sur le cadre réglementaire.

Quelles recommandations vous ont-elles été formulées et quelles sont les pistes que vous préférez? Quel est l'état du chantier du "budget mobilité"? Qu'en est-il de la concertation avec les partenaires sociaux? Quel est le calendrier prévu dans ce dossier? Qu'en est-il de votre concertation avec le ministre des Finances?

04.02 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Il y a quelques années, nous avons lancé l'idée d'un budget mobilité, un portefeuille virtuel que les salariés recevraient pour leurs déplacements. Il est question aujourd'hui de choisir entre une enveloppe financière et un véhicule de société. Nous nous demandons si cette solution aura des répercussions suffisantes sur les déplacements entre le domicile et le lieu de travail.

Dans sa note de politique générale, le ministre avait parlé d'une allocation mobilité qui aurait pu être transformée ultérieurement en budget mobilité à part entière.

Pourrait-il m'en dire un peu plus en ce qui concerne

mobilitiestoelage er zou moeten uitzien? Zouden enkel werknemers met een bedrijfswagen daar recht op hebben? Moeten werkgevers de mobiliteitsbijlage verplicht aanbieden? Moet het gaan om een geldbedrag of om een virtueel budget? Zou de toelage enkel aan mobiliteit mogen worden besteed en hoe kan dat worden gegarandeerd? De minister verwees ook naar een expertisecentrum. Wanneer zal dat opgericht worden en wie zal er deel van uitmaken?

Wat is het huidige standpunt van de minister tijdens de onderhandelingen over het mobiliteitsbudget?

04.03 Minister **François Bellot** (*Frans*): Ik heb kennisgenomen van het advies van de sociale partners en van hun voorstellen.

(*Nederlands*) De regering wil een mobiliteitsbudget dat past in een geïntegreerd beleid voor duurzame mobiliteit. De modaliteiten moeten nog worden bepaald. Mijn diensten maken werk van de ontwikkeling van een langetermijnvisie die duurzaam, intermodaal, multimodaal en digitaal moet zijn.

(*Frans*) De minister van Financiën heeft een studie besteld die als doel heeft een reglementair kader uit te werken waarmee de bedrijfswagen volledig of gedeeltelijk gecompenseerd kan worden door een bedrag voor het openbaar vervoer. Dit helpt de koopkracht van de gezinnen te verhogen. Het voorstel wordt nu onderzocht. Voor meer details over de studie en het tijdspad verwijst ik u door naar de minister van Financiën.

De bevoegde diensten van de FOD Mobiliteit en Vervoer onderzoeken in samenwerking met het BIVV en een aantal stakeholders het reglementaire kader met betrekking tot de verschillende vervoermiddelen, met het doel om iedereen een mobiliteit à la carte te kunnen bieden. Op basis daarvan zullen er voorstellen gedaan worden voor vereenvoudiging en harmonisering. Er zijn vier ministers bij betrokken! Vermits het mobiliteitsbudget een complexe materie is, zal het nog een jaar of twee duren voor alles in kalk en cement is. Voor bepaalde voordelen moeten er socialezekerheidsbijdragen betaald worden, voor andere niet. Een mobiliteitsbudget moet neutraal en geharmoniseerd zijn. De fiscaliteit mag niet het enige criterium zijn, maar er moet ook bewegingsruimte zijn.

04.04 **Gautier Calomne** (MR): We moeten hier de nodige tijd aan besteden. We komen hierop terug.

la forme sous laquelle se présenterait cette allocation mobilité? Les bénéficiaires d'une voiture de société pourraient-ils y avoir droit? Les employeurs devront-ils obligatoirement proposer cette allocation mobilité? Devra-t-il s'agir d'une enveloppe financière ou d'un budget virtuel? L'allocation ne pourra-t-elle être consacrée qu'à la mobilité et comment peut-on le garantir? Le ministre a également fait référence à un centre d'expertise. Quand celui-ci sera-t-il créé et qui en fera partie?

Quelle position le ministre défend-il actuellement dans le cadre des négociations sur le budget mobilité?

04.03 **François Bellot**, ministre (*en français*): J'ai pris connaissance de l'avis des partenaires sociaux et de leurs propositions.

(*En néerlandais*) Le gouvernement veut un budget mobilité qui s'inscrit dans une politique intégrée de mobilité durable. Les modalités doivent encore en être définies. Mes services s'attellent au développement d'une vision à long terme qui se veut durable, intermodale, multimodale et numérique.

(*En français*) Une étude commandée par le ministre des Finances vise à élaborer un cadre réglementaire, afin que la voiture de société puisse être compensée en tout ou en partie par un montant à affecter à des moyens de transport. Cela contribue à augmenter le pouvoir d'achat des ménages. Cette proposition est à l'examen. Pour l'étude et le calendrier, je vous renvoie au ministre des Finances.

Pour aboutir à une véritable mobilité à la carte pour tous, les services compétents du SPF Mobilité et Transports, en collaboration avec l'IBSR et certaines parties prenantes examinent le cadre réglementaire lié aux différents modes de transport. Sur cette base, on proposera des simplifications et harmonisations. Quatre ministres sont concernés! Matière complexe, le budget mobilité prendra encore un ou deux ans pour aboutir: des avantages sont soumis à la sécurité sociale alors que d'autres non; un budget mobilité doit être neutre et harmonisé. La fiscalité ne devrait pas être le seul critère de choix mais il faudrait laisser une certaine souplesse.

04.04 **Gautier Calomne** (MR): Ce sujet mérite qu'on y consacre le temps nécessaire. Nous y reviendrons.

04.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Ik heb begrepen dat de minister het voorstel inzake *cash for car* als een eerste stap beschouwt. Op termijn moet er dan een volwaardig mobiliteitsbudget komen dat multimodaal moet zijn en met apps moet werken. Ik vind dat een belangrijke toevoeging, die ik alleen maar kan toejuichen.

Het incident is gesloten.

05 Vraag van de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de ontwikkeling van de vliegende auto" (nr. 18204)

05.01 Gautier Calomne (MR): Een Amerikaans bedrijf is een vliegende auto, de *Flyer*, aan het ontwikkelen, die eind dit jaar op de markt zou moeten komen. Zoals het met de drones, die sinds kort tijd enorm in opmars zijn, het geval was, zal voor deze nieuwe soort auto wellicht de wetgeving moeten worden aangepast, met name op het gebied van veiligheid en luchtwaardigheid.

Onderzoeken uw diensten nieuwe maatregelen? Is er overleg op Europees niveau? Wat zijn de prioriteiten van de regering? Werden uw diensten gecontacteerd door autobouwers?

05.02 Minister François Bellot (Frans): Een bedrijf in Nederland is een dergelijke auto aan het ontwikkelen, maar de Nederlandse autoriteiten hebben nog geen toepasselijke regelgeving ontworpen. Ook de Europese Unie en de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties zijn hiermee nog niet bezig. Er zou een gelijk speelveld op Europees niveau tot stand moeten komen om problemen in het internationale luchtverkeer te vermijden.

In België zullen de aanpassingen aan de wetgeving in de DG's Luchtvaart en Wegvervoer en Verkeersveiligheid worden besproken.

Afhankelijk van de classificatie ervan volgens de Europese regelgeving zou de certificering van een dergelijke auto kunnen worden toevertrouwd aan het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart of aan het DGLV. Aangezien de vliegende auto een luchtvaartuig is, moet de bestuurder voldoen aan de standaardvoorwaarden voor piloten. Aangezien er nog geen concreet project is, kunnen noch de gevolgen voor het milieu of voor het luchtruim, noch de geluidshinder worden

04.05 Jef Van den Bergh (CD&V): J'ai compris que le ministre considère la proposition relative à l'échange d'un véhicule de société contre du cash comme une première étape. Il faudra instaurer à terme un budget de mobilité à part entière, combinant plusieurs modes de transport et fonctionnant sur la base d'applications. Il s'agit là d'une précision importante dont je ne peux que me réjouir.

L'incident est clos.

05 Question de M. Gautier Calomne au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le développement de projets de voitures volantes" (n° 18204)

05.01 Gautier Calomne (MR): Une société américaine développe un projet de voiture volante *Flyer*, qui devrait être commercialisée fin de l'année. À l'instar des drones qui ont émergé très rapidement, ce nouveau type d'appareil impliquera probablement une adaptation de la réglementation, de la sécurité et de la navigabilité aériennes.

Vos services examinent-ils de nouvelles mesures? Existe-t-il une concertation européenne? Quelles sont les priorités du gouvernement? Vos services ont-ils été contactés par des constructeurs?

05.02 François Bellot, ministre (en français): Une société des Pays-Bas est active dans ce domaine mais les autorités néerlandaises n'ont pas encore légiféré, ni l'Union Européenne ou la Commission de l'Économie pour l'Europe des Nations Unies. Il est souhaitable qu'un *level playing field* européen soit fixé pour éviter des difficultés du trafic aérien international.

La Belgique devra adapter sa législation via les DG Transport aérien et Circulation routière.

La responsabilité pour la certification d'un tel engin pourra incomber à l'Agence européenne pour la sécurité aérienne ou à la DGTA en fonction de sa classification selon la réglementation européenne. La voiture volante étant un aéronef, son conducteur devra remplir les conditions standard comme pilote. Faute de projet concret, on ne peut encore mesurer les effets sur l'environnement ou l'espace aérien, ni les nuisances sonores.

gemeten.

05.03 **Gautier Calomne** (MR): Het zal nog even duren voor we vliegende auto's zullen zien, maar we moeten vooruitlopen op de steeds snellere technologische evoluties.

Het incident is gesloten.

06 **Vraag van de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de snelheidscontroles" (nr. 18205)**

06.01 **Gautier Calomne** (MR): Naar aanleiding van het arrest van het Hof van Cassatie mogen de politierechtbanken voortaan alleen nog rekening houden met de gecorrigeerde snelheid en niet meer met de gemeten snelheid. Tot nu toe konden de magistraten kiezen met welke gegevens ze rekening hielden.

Het BIVV is van mening dat alle automobilisten op dezelfde voet moeten worden behandeld. Minister Landuyt pleitte destijds voor de afschaffing van het begrip 'gecorrigeerde snelheid', maar de politiediensten wilden een technische marge behouden om te voorkomen dat er te veel metingen zouden worden betwist. De huidige camera's meten de snelheid zeer nauwkeurig.

Deelt u de analyse van het BIVV in verband met de beperking van de toegestane foutenmarge? Hebt u de conclusies van de door uw voorganger bestelde studie betreffende een eventuele aanpassing van de snelheidsbeperkingen ontvangen? Wat is de strekking ervan?

Voorzitter: de heer Jef Van den Bergh.

06.02 **Minister François Bellot** (*Frans*): De technische tolerantie strekt ertoe rekening te houden met fouten van de snelheidsmeter bij metrologische proeven in optimale omstandigheden in het laboratorium en met fouten van de snelheidsmeter in reële omstandigheden. Om de waarde van die tolerantie te bepalen werd er rekening gehouden met de maximaal toelaatbare fouten, zoals vastgelegd in het koninklijk besluit van 12 oktober 2010, dat in een maximaal toelaatbare fout van 20% voorziet voor snelheden onder de 30 km/u, van 6 km/u voor snelheden van 30 km/h tot 100 km/u, en van 6% voor snelheden boven de 100 km/u.

Door de technische tolerantie wordt de bestuurder behoed voor een bekeuring die te wijten is aan een

05.03 **Gautier Calomne** (MR): Nous avons encore le temps avant de voir des voitures volantes, mais il faut anticiper des évolutions technologiques de plus en plus rapides.

L'incident est clos.

06 **Question de M. Gautier Calomne au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les contrôles de vitesses sur la voirie" (n° 18205)**

06.01 **Gautier Calomne** (MR): Suite à l'arrêt de la Cour de cassation, les tribunaux de police ne peuvent plus désormais tenir compte que de la vitesse corrigée et non plus de la vitesse mesurée. Jusqu'ici, les magistrats avaient le choix.

Pour l'IBSR, tous les automobilistes doivent être traités sur un pied d'égalité. Le ministre Landuyt plaidait, à l'époque, pour la suppression de la notion de vitesse corrigée mais les services de police souhaitent garder une "marge technique" afin d'éviter les contestations abusives. Les radars actuels sont très précis.

Partagez-vous l'analyse de l'IBSR concernant la réduction de la marge tolérée? Avez-vous reçu les conclusions de l'étude commanditée par votre prédécesseur sur une éventuelle modification des limitations? Pourriez-vous nous en communiquer la teneur?

Président: M. Jef Van den Bergh.

06.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): La tolérance technique vise à tenir compte de l'erreur de fonctionnement du cinémomètre en conditions idéales de laboratoire, et de l'erreur de fonctionnement en conditions réelles. Pour fixer la valeur de cette tolérance, il avait été tenu compte des valeurs des erreurs maximales tolérées, fixées dans l'arrêté royal du 12 octobre 2010 qui prévoit une marge d'erreur tolérée de 20 % pour des vitesses inférieures à 30 km/h; 6 km/h pour les vitesses allant de 30 à 100 km/h et de 6 % pour les vitesses supérieures à 100 km/h.

La tolérance technique protège le conducteur d'une verbalisation due à la faute de l'instrument dans la

fout van het instrument in de snelheidszone in de buurt van de toegelaten maximumsnelheid. Ik ben van mening dat de door de politie en justitie toegepaste technische tolerantie behouden moet blijven, maar wegens de vooruitgang zou die marge met de helft kunnen worden verminderd.

Als de regelgeving zou worden gewijzigd, zouden de gebruikte modellen opnieuw worden geëvalueerd. Dat zou problematisch zijn voor de oudste flitsers, die een foutmarge van 20% hebben. Mijn administratie zal die zaak aankaarten bij de federale politie.

De federale overheid is bevoegd voor de homologatie van de flitscamera's langs de snelwegen. Voor de andere wegen zijn de Gewesten bevoegd.

Uit de studie van het BIVV zou moeten blijken wat de gevolgen van een wijziging van de maximumsnelheden op de snelwegen zijn voor de mobiliteit, de verkeersveiligheid en het milieu. De resultaten ervan zullen in de komende dagen worden bekendgemaakt.

06.03 **Gautier Calomne** (MR): We zullen het in het oog houden.

Het incident is gesloten.

07 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Gautier Calomne** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de nieuwe procedures voor het informeren van de NMBS-reizigers" (nr. 18206)

- de heer **Gilles Foret** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de betrouwbaarheid en de coherentie van de informatie voor de spoorweggebruikers" (nr. 18514)

07.01 **Gilles Foret** (MR): Stiptheid is van essentieel belang voor het vertrouwen van de huidige en toekomstige spoorweggebruikers. Als de treinen niet stipt rijden, is het cruciaal dat de treinreizigers hierover via de verschillende kanalen betrouwbare en coherente informatie krijgen, zodat ze weten waar ze aan toe zijn.

Hoe wil de NMBS de informatie aan de reizigers verbeteren? Over welke materiële en personele middelen beschikt de dienst informatie aan reizigers?

zone proche de la limite de vitesse autorisée. Je suis d'avis de maintenir la tolérance technique appliquée par la police et la Justice mais en raison des progrès, cette marge pourrait être diminuée de moitié.

Modifier la réglementation entraînerait une réévaluation des modèles en usage, ce qui serait problématique pour les radars plus anciens dont la marge d'erreur est de 20 %. Mon administration abordera cette question avec la police fédérale.

Le fédéral est compétent pour l'homologation des radars de contrôle sur les autoroutes. Pour les autres routes, la matière relève des Régions.

L'étude de l'IBSR devait déterminer les effets sur la mobilité, la sécurité routière et l'environnement d'une modification des limitations de vitesse sur autoroute. Ses résultats seront rendus publics dans les prochains jours.

06.03 **Gautier Calomne** (MR): Nous y serons attentifs.

L'incident est clos.

07 **Questions jointes de**

- **M. Gautier Calomne** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les nouvelles procédures d'information pour les usagers de la SNCB" (n° 18206)

- **M. Gilles Foret** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la fiabilité et la cohérence des informations aux voyageurs du rail" (n° 18514)

07.01 **Gilles Foret** (MR): La ponctualité est fondamentale pour assurer la confiance des utilisateurs actuels et futurs du transport ferroviaire. Lorsqu'elle n'est pas au rendez-vous, une information fiable et cohérente entre les différents canaux de diffusion est capitale pour que les voyageurs puissent s'organiser.

Comment la SNCB entend-elle améliorer l'information aux voyageurs? Quels moyens matériels et humains sont-ils affectés au fonctionnement de la cellule d'information aux voyageurs?

Is het mogelijk om de dienstregeling op de borden en in de app te wijzigen om de statistieken op te smukken?

Hoe wordt de migratie van de informatie op Railtime naar de NMBS-app geëvalueerd?

Via een opendatasysteem op de website van de SNCF kan de informatie verbeterd worden. Zal de NMBS een zelfde beleid voeren?

07.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): De realtime-informatie voor de passagiers zal worden beheerd door een enkel centrum dat diverse informatiekanaalen zal gebruiken. De kwaliteit van de informatiestroom zal verbeteren. Dit is een prioriteit van de NMBS.

Sinds 5 april publiceert ze reallimedienstregelingen op haar website. Tot 9 mei heeft de NMBS 202 contractverzoeken ontvangen en daarvan werden er al 29 getekend. De informatie voor de passagiers komt vaak aan bod op de overlegvergaderingen met de stakeholders.

De NMBS ontvangt de planningsgegevens en de realtimegegevens van Infrabel via een informaticasysteem en ze worden op diverse toepassingen weergegeven, met name voor smartphones. Het gebruiksgemak van de reallimetoeëpassing werd op prijs gesteld. De NMBS organiseert tests bij de reizigers voor de vernieuwing van haar website en de evolutie van de smartphonetoeëpassing.

07.03 **Gilles Foret** (MR): De nieuwe CEO wil de communicatie duidelijk reorganiseren omdat de transversaliteit essentieel is voor een kwalitatieve informatiestroom en de coherentie tussen de kanalen.

De SNCF heeft een platform opgericht dat vrij toegankelijk is voor alle ontwikkelaars, zonder dat er met contracten wordt gewerkt. De NMBS werkt wel met contracten voor de toegang tot de informatie. Het gebruik van opendatasystemen moet worden bevorderd.

Het incident is gesloten.

08 **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw Annick Lambrecht aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "Bombardier" (nr. 18247)
- mevrouw Annick Lambrecht aan de minister van

Est-il possible de modifier l'horaire qui apparaît sur les panneaux et dans l'application afin d'améliorer fictivement les statistiques?

Quelle évaluation fait-on de la migration des informations du site Railtime vers l'application SNCB?

Des *open data* communiqués sur le site de la SNCF permettent d'améliorer l'information. Cette politique sera-t-elle menée à la SNCB?

07.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): Les informations en temps réel aux clients vont être gérées par un centre unique qui les diffusera via de nombreux canaux. Le flux d'informations sera de meilleure qualité. C'est une priorité de la SNCB.

Depuis le 5 avril, son site web propose des données horaires en temps réel. Jusqu'au 9 mai, la SNCB avait reçu 202 demandes de contrats dont 29 ont déjà été signés. Les réunions de concertation avec les *stakeholders* aborde souvent l'information aux voyageurs.

La SNCB reçoit par système informatique les données de planification et les temps réels d'Infrabel qui sont affichées sur diverses applications, notamment pour smartphone. La simplicité de l'application *real-time* était appréciée. Aussi pour le renouvellement de son site web et l'évolution de l'application smartphone, la SNCB organise des tests auprès des clients.

07.03 **Gilles Foret** (MR): On sent la volonté du nouveau CEO de réorganiser la communication car la transversalité est essentielle pour un flux d'information de qualité et une cohérence entre les canaux.

La SNCF a lancé une plate-forme libre d'accès, sans contrat, pour tous les développeurs. La SNCB propose des contrats pour accéder aux informations. Il faut favoriser les systèmes de données ouvertes.

L'incident est clos.

08 **Questions jointes de**

- Mme Annick Lambrecht au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "Bombardier" (n° 18247)
- Mme Annick Lambrecht au ministre de la

Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het contract tussen de NMBS en het consortium Bombardier/Alstom betreffende de bestelling van de M7-rijtuigen" (nr. 18376)

08.01 Annick Lambrecht (sp.a): Bombardier schrapt 160 banen in Brugge en verhuist de leiding van het bedrijf naar het Noord-Franse Crespin.

Welke toekomst is er nog voor dit bedrijf in Brugge? Het contract tussen de NMBS en Bombardier voor de bouw van 445 M7-dubbeldekstreinen stipuleert dat de constructie van begin tot einde in Brugge moet gebeuren. Naar aanleiding van berichten over een mogelijke delocalisatie beloofde de minister al op 2 februari gesprekken te voeren met Bombardier over de contractuele verplichtingen. Hebben die gesprekken eigenlijk iets opgeleverd? Zal de minister opnieuw gaan samen zitten met het bedrijf opdat het contract correct zal worden uitgevoerd?

In het contract staat ook dat, als Bombardier beslist om de M7-rijtuigen op een andere site te laten maken, dit aan een reeks kwaliteitseisen is verbonden. Over welke eisen gaat het dan? Wat staat er in het contract over de productiesites?

Is er hier al dan niet sprake van contractbreuk?

Kan ik een kopie krijgen van het contract in kwestie?

08.02 Minister François Bellot (*Nederlands*): Het contract tussen de NMBS en het bedrijf Bombardier-Alstom bevat de levering vanaf september 2018 van 445 M7-treinen en dit voor een waarde van 1,3 miljard euro. Alstom bouwt de locomotieven, Bombardier is verantwoordelijk voor de 355 niet-gemotoriseerde rijtuigen. Wat de productie betreft is er een onderscheid tussen de juridische verplichtingen en de juridisch niet-bindende verklaringen van het management.

De algemene wet op de overheidsopdrachten staat niet toe dat een specifieke productielocatie wordt vastgelegd. Wel bevat het M7-contract een lijst van sites en onderaannemers die door de NMBS zijn erkend. Voor een aantal operaties, zoals de assemblage, de plaatsing van de wielstelling en de eindcontrole, is alleen de fabriek in Brugge opgenomen in de lijst. Deze bepaling kan enkel met een akkoord van de NMBS worden gewijzigd. De

Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le contrat conclu entre la SNCB et le consortium Bombardier/Alstom concernant la commande de voitures M7" (n° 18376)

08.01 Annick Lambrecht (sp.a): Bombardier supprime 160 emplois à Bruges et transfère la direction de l'entreprise à Crespin, dans le Nord de la France.

Quel est encore l'avenir de cette entreprise à Bruges? Le contrat conclu entre la SNCB et Bombardier pour la construction de 445 voitures M7 double étage stipule que toute la production doit se dérouler à Bruges de A à Z. À la suite d'informations concernant une délocalisation possible, le ministre avait déjà promis le 2 février de s'entretenir avec Bombardier à propos de ses obligations contractuelles. Ces pourparlers ont-ils déjà porté leurs fruits? Le ministre compte-t-il à nouveau négocier avec l'entreprise pour que le contrat soit exécuté correctement?

Il est également prévu dans le contrat que si Bombardier décide de faire produire les voitures M7 sur un autre site, il devra respecter une série de critères de qualité. De quels critères s'agit-il? Que dit le contrat à propos des sites de production?

Est-il question ou non d'une rupture de contrat en l'occurrence?

Pourrais-je obtenir une copie du contrat en question?

08.02 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): Le contrat qui lie la SNCB à la société Bombardier-Alstom porte sur un montant de 1,3 milliard d'euros et prévoit la livraison de 445 voitures M7 à partir de septembre 2018. Alstom construit les éléments motorisés tandis que Bombardier est responsable des 355 voitures non motorisées. En ce qui concerne la production, une distinction doit être opérée entre les obligations juridiques et les déclarations juridiquement non contraignantes de la direction.

La loi générale sur les marchés publics n'autorise pas la mention d'un lieu de production spécifique. Le contrat M7 comporte cependant une liste de sites et de sous-traitants reconnus par la SNCB. Seule l'usine de Bruges figure sur la liste pour certaines opérations, comme l'assemblage, le placement des essieux et le contrôle final. Cette disposition ne peut être modifiée qu'avec l'accord de la SNCB. Or la SNCB n'a encore reçu aucune

NMBS heeft hierover nog geen vraag ontvangen. De Brugse fabriek biedt grote kwaliteit, de NMBS zal op dat vlak geen enkele toegeving doen.

Bombardier heeft meermaals verklaard dat de M7 in Brugge zal worden gebouwd, zowel voor, tijdens als na het afsluiten van het contract. Nog begin dit jaar werd dit bevestigd op het kabinet van ministers Peeters. Wij kunnen dan ook enkel vaststellen dat Bombardier zijn woord breekt.

Ik had vorige week een constructieve vergadering met de vakbonden van Bombardier Brugge. Wij willen samen vechten voor het behoud van de jobs in Brugge. Ook zijn wij bezig met de juridische analyse van het contract om te zien welke mogelijkheden we hebben. Eind mei is er overleg met Bombardier gepland, daarna gaan we weer met de vakbonden samen zitten.

08.03 Annick Lambrecht (sp.a): Bombardier heeft de NMBS blijkbaar nog niet gevraagd of de productie kan worden verhuisd, ook al lezen we dat heel de tijd in de media.

Het incident is gesloten.

09 Vraag van de heer Éric Massin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de aanleg van een stopplaats in Ransart op de lijn Charleroi-Ottignies" (nr. 18250)

09.01 Éric Massin (PS): Op 2 mei kondigde u de inrichting aan van een bijkomende stopplaats in Ransart op de lijn 140 Charleroi-Ottignies, wat een betere verbinding tussen de luchthaven van Charleroi (BSCA) en Brussels Airport, en Leuven en Mechelen mogelijk moet maken. De luchthaven is dan nog een busrit van 3,5 km verwijderd van dit station. Momenteel moeten reizigers een bus van de TEC nemen tot aan het station Charleroi-Zuid, waar ze dan de trein kunnen nemen. Dit tijdverlies is niet bevorderlijk voor de vluchten vanuit BSCA. U onderzoekt dus de haalbaarheid en de kosten van deze bijkomende stopplaats Ransart-BSCA, en een wijziging van het treinaanbod en van de steden waar de treinen op lijn 140 zullen stoppen. De Société régionale wallonne du Transport (SRWT) zal ook betrokken worden bij het project.

Volgens de pers zou de stad Fleurus geïnteresseerd zijn om die stopplaats te bieden; daar zouden er minder werken nodig zijn dan in

demande en ce sens. Étant donné que l'usine de Bruges fournit un travail d'une grande qualité, la SNCB ne fera aucune concession sur ce plan.

Que ce soit avant ou lors de la signature du contrat, mais aussi après, Bombardier a déclaré à plusieurs reprises que les voitures M7 seraient construites à Bruges. Le cabinet du ministre Peeters avait encore obtenu une confirmation à ce sujet au début de cette année. Nous ne pouvons dès lors que constater que Bombardier renie sa parole.

La semaine dernière, j'ai eu une réunion constructive avec les organisations syndicales du site Bombardier de Bruges. Nous voulons nous battre avec ces organisations pour sauver les emplois sur le site. Nous procédons en outre à une analyse juridique du contrat, afin de voir quelles options s'offrent à nous. Une concertation avec Bombardier est prévue fin mai, après quoi nous rencontrerons à nouveau les organisations syndicales.

08.03 Annick Lambrecht (sp.a): Même si les médias l'annoncent constamment, Bombardier n'a apparemment pas encore demandé à la SNCB s'il pouvait délocaliser la production.

L'incident est clos.

09 Question de M. Éric Massin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la création d'un arrêt à Ransart sur la ligne Charleroi-Ottignies" (n° 18250)

09.01 Éric Massin (PS): Le 2 mai dernier, vous annoncez la création d'un arrêt à Ransart sur la ligne ferroviaire 140 Charleroi-Louvain pour faciliter l'accès à l'aéroport de Charleroi (BSCA) aux passagers venant de celui de Bruxelles ainsi que de Louvain et Malines. Cette gare se situerait à 3,5 kilomètres en bus de l'aéroport. À l'heure actuelle, pour prendre le train, les passagers sont invités à prendre le bus Tec jusqu'à la gare de Charleroi-Sud. Cette perte de temps ne favorise pas les vols depuis BSCA. Vous envisagez donc la faisabilité et le coût d'aménagement de cet arrêt "Ransart-BSCA" et la modification des fréquences de trains et des villes desservies sur la ligne 140. En outre, la Société régionale wallonne du Transport sera associée au projet.

Selon la presse, Fleurus serait intéressée à ce que sa gare joue ce rôle, avec des travaux moins importants qu'à Ransart.

Ransart.

Kunt u het tijdpad meedelen voor het onderzoek van de haalbaarheid van het project, zowel in Ransart als in Fleurus? Zult u overleg plegen met de bewonerscomités? Kunt u meer details bekendmaken over het project?

09.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): Ik wenste BSCA met een bestaand spooraanbod in de directe omgeving te verbinden om de mobiliteit rond de luchthaven te verbeteren én het reizen voor de passagiers die vanuit de luchthaven van Charleroi vertrekken te vergemakkelijken. Hierdoor krijgen deze reizigers veel toegangsmogelijkheden.

Ik verkies een pragmatische aanpak boven de aanleg van een peperduur station onder de luchthaven. Verschillende scenario's worden overwogen, waaronder een stopplaats op lijn 140 in Ransart. Om de bestaande investeringen en voorzieningen te optimaliseren heb ik de CEO's van Infrabel en van de NMBS gevraagd me in de komende weken een studie over de verschillende mogelijkheden te bezorgen. De heer Cloquet, CEO van BSCA, dacht aan een automatisch voertuig op een eigen baan (*people mover*) dat de luchthaven met een stopplaats op lijn 140 zou verbinden. Gelet op de daarvoor nodige onteigeningen zou het vijf jaar duren om een dergelijk project te realiseren. We willen echter zo snel mogelijk over een spooraanbod beschikken. We kunnen een en ander later eventueel nog aan de *people mover*-technologie aanpassen.

Na de technische studie van Infrabel en de NMBS zullen we een werkgroep oprichten met alle betrokken stakeholders.

09.03 **Éric Massin** (PS): Op korte termijn kan het station Fleurus goedkoop en gemakkelijk worden heringericht; in Ransart gaat het over een nieuw aan te leggen stopplaats, waarvoor er grotere investeringen nodig zijn. De *people mover* zou op middellange termijn worden ingezet.

Aangezien Fleurus dichtbevolkt is, zouden de onteigeningen wel duurder zijn dan in Ransart.

Men moet alle ontwikkelingsmogelijkheden afwegen en het dossier op korte en (middel)lange termijn samen met de omwonenden, de lokale overheden en de openbaarvervoersmaatschappijen bekijken om te zware investeringen te vermijden.

Het incident is gesloten.

Pouvez-vous nous donner l'agenda concernant l'analyse de la faisabilité du projet tant pour Ransart que Fleurus? Vous concerterez-vous avec les comités de riverains? Pouvez-vous nous donner davantage de détails sur ce projet?

09.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): J'ai souhaité relier BSCA à une offre ferroviaire existante à proximité pour améliorer le quotidien des voyageurs décollant de Charleroi et la mobilité autour de l'aéroport. Cela lui offrirait de nombreuses perspectives d'accès.

Plutôt qu'une très coûteuse gare à créer sous l'aéroport, j'ai préféré une approche pragmatique. Différents scénarios sont envisagés dont l'arrêt à Ransart sur la ligne 140. Me fondant sur l'optimisation des investissements et des infrastructures existantes, j'ai chargé les CEO d'Infrabel et de la SNCB de me fournir dans les prochaines semaines une étude sur les différentes possibilités. M. Cloquet, CEO de BSCA, envisageait de relier par un véhicule automatisé en site propre (*people mover*) un arrêt sur la ligne 140. Vu les expropriations, ce projet demanderait près de 5 ans. Notre volonté est d'aller le plus vite possible vers une offre ferroviaire, quitte à l'adapter ensuite à la technique *people mover*.

Après l'étude technique Infrabel-SNCB, nous ferons un groupe de travail avec les acteurs concernés.

09.03 **Éric Massin** (PS): Pour le court terme, Fleurus est une gare facilement aménageable à un coût peu élevé; Ransart un point d'arrêt à développer, avec des investissements plus importants. Le *people mover* s'inscrit dans le moyen terme.

Fleurus étant densément peuplée, les expropriations seraient plus coûteuses qu'à Ransart.

Il faut avoir à l'esprit toutes les potentialités de développement et envisager le dossier avec les riverains, les autorités communales et les sociétés de transport en commun, à court, moyen et éventuellement long termes, pour ne pas faire des investissements dispendieux.

L'incident est clos.

10 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de kartelvorming bij de aanbesteding van spoorwerken door Infrabel" (nr. 18251)
- de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het 'kartel' bij de toeleveranciers van Infrabel" (nr. 18267)

10.01 **Wouter Raskin** (N-VA): Volgens een bericht in *De Tijd* zouden de Belgische mededingingsautoriteiten een boete van 1,78 miljoen euro hebben opgelegd aan vijf bedrijven die zich schuldig hadden gemaakt aan kartelvorming bij de aanbesteding van spoorinfrastructuurwerken door Infrabel. Deze bedrijven spraken sinds 2010 af welk bedrijf welke aanbesteding zou winnen. Enkele medewerkers van Infrabel zouden daartoe gevoelige informatie hebben gelekt.

Werd een intern onderzoek ingesteld naar de rol van die medewerkers? Met welke resultaat? Infrabel zou ook maatregelen hebben genomen om te nauwe banden tussen medewerkers en leveranciers te vermijden. Kan de minister die toelichten? Met de bedrijven in kwestie werd een schikking getroffen, maar kan los daarvan nog een juridische procedure worden ingeleid? Zal Infrabel dat ook doen? Ziet de minister gelijkenissen tussen deze zaak en de bedenkelijke aanbesteding bij TUC RAIL, die aan het licht kwam na het spoorongeval in Saint-Georges-sur-Meuse vorig jaar? Is dit de eerste maal dat er in deze sprake is van kartelvorming bij aanbestedingen?

10.02 **Marco Van Hees** (PTB-GO!): Op 2 mei hebben we vernomen dat de Belgische Mededingingsautoriteit vijf ondernemingen heeft veroordeeld wegens kartelvorming. Ze verdeelden de aanbestedingen van Infrabel onder elkaar. Naar verluidt zou Siemens het initiatief tot de kartelvorming hebben genomen.

Tal van werkzaamheden die vroeger door Infrabel en de NMBS werden verricht, worden nu uitbesteed aan de privésector, zogezegd omwille van efficiëntie en kostenbesparingen. Het spoorwegpersoneel stelt echter vaak vast dat het uitbesteede werk slecht wordt uitgevoerd.

10 **Questions jointes de**

- M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la constitution d'un cartel pour les adjudications de travaux ferroviaires d'Infrabel" (n° 18251)
- M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le 'cartel' chez les sous-traitants d'Infrabel" (n° 18267)

10.01 **Wouter Raskin** (N-VA): Selon un article paru dans le quotidien *De Tijd*, l'Autorité belge de la concurrence aurait infligé une amende de 1,78 million d'euros à cinq entreprises qui se sont rendues coupables de formation de cartel dans le cadre d'un marché public de travaux d'infrastructures ferroviaires lancé par Infrabel. Ces entreprises se sont entendues depuis 2010 pour l'attribution de marchés. Quelques collaborateurs d'Infrabel auraient divulgué des informations sensibles à cet effet.

Une enquête interne a-t-elle été ouverte à propos du rôle de ces collaborateurs? À quel résultat cela a-t-il abouti? Infrabel aurait également pris des mesures pour éviter l'existence de liens trop étroits entre les collaborateurs et les fournisseurs. Le ministre peut-il commenter ces mesures? Une transaction a été conclue avec les entreprises incriminées. Une procédure juridique distincte peut-elle encore être lancée? Infrabel compte-t-elle s'y employer? Le ministre voit-il des similitudes entre ce dossier et une adjudication douteuse chez TUC RAIL, qui a été révélée après l'accident ferroviaire survenu l'an dernier à Saint-Georges-sur-Meuse? Est-ce la première fois qu'il est question de la formation de cartels dans le cadre d'un marché public lancé par Infrabel?

10.02 **Marco Van Hees** (PTB-GO!): Le 2 mai, on a appris que l'Autorité belge de la Concurrence condamnait cinq entreprises pour entente sur les prix. Celles-ci se répartissaient les marchés publics d'Infrabel. C'est Siemens qui aurait pris l'initiative de cette entente.

De nombreux emplois qui étaient auparavant au sein d'Infrabel et de la SNCB sont, à présent, sous-traités au privé, sous prétexte d'efficacité et de réduction des coûts. Mais les cheminots constatent souvent que ce travail sous-traité est mal fait.

Hoe groot is de economische schade als gevolg van dat kartel volgens uw schatting? Welke initiatieven zult u nemen om Infrabel en de NMBS te beschermen tegen dergelijke praktijken? Zult u maatregelen nemen ten aanzien van die bedrijven? Moet er gevreesd worden voor andere, vergelijkbare kartels?

À combien estimez-vous le dommage économique de ce cartel? Quelles initiatives allez-vous prendre pour protéger Infrabel et la SNCB de ce genre de pratiques? Prendrez-vous des mesures à l'encontre de ces sociétés? Faut-il craindre l'existence d'autres cartels similaires?

10.03 Minister **François Bellot** (*Nederlands*): Begin februari 2015 heeft Infrabel een intern administratief onderzoek opgestart. Twaalf personeelsleden werden verhoord en daaruit bleek dat één persoon vertrouwelijke informatie over de prijs had doorgespeeld. Hij werd daarom geschorst uit zijn functie, verloor drie maanden salaris en kreeg een andere plaats van tewerkstelling toegewezen.

10.03 **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): Début février 2015, Infrabel a ouvert une enquête administrative interne. Douze membres du personnel ont été auditionnés et il est apparu que l'un d'entre eux avait transmis des informations confidentielles sur les prix. Il a donc été suspendu de ses fonctions, a perdu trois mois de salaire et a été muté ailleurs.

In de loop van 2015 heeft het directiecomité van Infrabel besloten om de aankoopfunctie af te scheiden van de operationele diensten en een gecentraliseerd businesspartnermodel op te zetten op basis van duidelijke taken en bevoegdheden voor medewerkers die betrokken zijn bij overheidsopdrachten. Ook werd begin 2017 beslist om de aankoopdienst Werken binnen Infrabel te kaderen binnen de dienst I-FBA 5 Procurement.

Dans le courant de cette même année, le comité de direction d'Infrabel a décidé de séparer la fonction d'achat des services opérationnels et de développer un modèle de partenariat centralisé sur la base d'une description précise des missions et des compétences dévolues aux collaborateurs associés aux procédures d'adjudication. Il a en outre été décidé début 2017, d'intégrer le service des achats Travaux d'Infrabel dans le service I-FBA 5 Procurement.

Op 1 juli 2014 heeft Infrabel een klacht ingediend bij de procureur des Konings van Brussel voor fraude bij een overheidsopdracht. Daarnaast zal Infrabel de geleden schade trachten te verhalen via een burgerlijke procedure.

Le 1^{er} juillet 2014, Infrabel a déposé une plainte pour fraude dans le cadre d'un marché public auprès du procureur du roi de Bruxelles. L'entreprise s'efforcera par ailleurs de récupérer le préjudice subi par le biais d'une procédure civile.

Dit dossier verschilt van de procedure rond Saint-Georges-sur-Meuse. In de opdrachtprocedure voor Saint-Georges-sur-Meuse is geen sprake van kartelvorming. TUC RAIL heeft de opdracht toen correct geplaatst.

Ce dossier diffère de la procédure relative à Saint-Georges-sur-Meuse. Dans ce dernier cas, il n'était aucunement question d'un cartel. Pour ces travaux, la passation du marché par TUC RAIL s'est déroulée correctement.

Dit is de eerste maal dat een mededingingsautoriteit kartelvorming heeft vastgesteld door bedrijven bij de aanbesteding voor spoorwerken door Infrabel.

C'est la première fois qu'une autorité de concurrence constate la formation d'un cartel par des entreprises dans le cadre de l'adjudication de travaux ferroviaires par Infrabel.

(*Frans*) Geen enkel bedrijf, ook de NMBS niet, blijft gespaard van kartelvorming. De aankoopdienst van de NMBS is zich bewust van dit soort fraude en is alert op mogelijke aanwijzingen. De dienst heeft hierover specifieke informatie ontvangen van de juridische dienst van de NMBS.

(*En français*) Le phénomène des cartels peut s'observer dans toute entreprise, y compris la SNCB. Le service des achats de la SNCB est conscient de ce type de fraude et attentif à d'éventuels indices. Il a reçu une information spécifique de la part des services juridiques de la SNCB.

10.04 **Marco Van Hees** (PTB-GO!): Weet men al hoeveel de schade bedraagt? Nog niet.

10.04 **Marco Van Hees** (PTB-GO!): Le montant du dommage a-t-il été évalué? Pas encore.

U zegt dat de NMBS op de hoogte is. Waarom werd de procedure dan niet op dezelfde wijze aangepast

Vous dites qu'il y a une information au niveau de la SNCB. Pourquoi n'a-t-on pas appliqué les mêmes

als bij Infrabel?

Dit probleem legt de tendens bloot om steeds meer met onderaannemers te werken: hoe meer er wordt uitbesteed, hoe meer kans dat er zaken mislopen. Misschien zitten we op het verkeerde spoor!

Het incident is gesloten.

11 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de opwaardering van het station van Aarschot en derhalve het verbeteren van het aanbod in de buurregio's Heist-op-den-Berg, Westerlo en Diest" (nr. 18273)

11.01 David Geerts (sp.a): Een aantal jaren geleden onderzocht men of het GEN oostwaarts kon worden uitgebreid tot het station van Aarschot. Hiervoor werd onder meer de bocht van Leuven gemaakt, een infrastructuurproject dat heel veel geld kostte. Het is een gemiste kans dat in het nieuwe vervoersplan geen sprake is van extra P-treinen naar deze regio.

Wat was indertijd de motivering om Aarschot niet aan te duiden als GEN-station? Hoeveel hebben de infrastructuurwerken aan de bocht van Leuven gekost? Hoeveel treinen maken er dagelijks gebruik van? Waarom werden er geen extra P-treinen ingelegd in het nieuwe vervoersplan? Wordt onderzocht of men in een volgend vervoersplan het treinaanbod in deze regio kan verbeteren?

11.02 Minister François Bellot (*Nederlands*): De kosten van de verbindingsbocht buiten Leuven worden geraamd op 36,9 miljoen euro. In totaal rijden er per werkdag 30 reizigerstreinen van de NMBS over. De NMBS kan geen bijkomende P-trein inleggen omdat de Noord-Zuidverbinding vrijwel verzadigd is.

Het vervoersplan dat van kracht wordt in december 2017, zorgt voor twee bijkomende verbeteringen voor de regio. De frequentie op zaterdag van de IC08 op de verbinding Antwerpen-Hasselt via Mechelen-Brussels Airport-Zaventem-Leuven verdubbelt op het gedeelte tussen Leuven en Hasselt en er wordt een bijkomende P-trein voor studenten ingezet op zondagavond.

Naast de ontdubbeling van de studententrein

modifications dans la procédure mise en œuvre au sein d'Infrabel?

Ce problème révèle la tendance à sous-traiter toujours davantage: plus on sous-traite, plus on risque des déconvenues de ce type. Peut-être faudrait-il prendre un autre aiguillage!

L'incident est clos.

11 Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la revalorisation de la gare d'Aarschot et par conséquent l'amélioration de l'offre dans les zones de voisinage de Heist-op-den-Berg, Westerlo et Diest" (n° 18273)

11.01 David Geerts (sp.a): Il y a quelques années, l'option d'un prolongement du RER vers l'est, jusqu'à la gare d'Aarschot, avait été examinée. L'aménagement du virage de Louvain, qui s'inscrit notamment dans ce cadre, a été particulièrement coûteux. L'absence de trains P supplémentaires vers cette région dans le nouveau plan de transport constitue une occasion manquée.

Pour quelles raisons la gare d'Aarschot n'a-t-elle pas été désignée gare RER, à l'époque? À combien la facture des travaux d'infrastructure réalisés pour l'aménagement du virage de Louvain s'élève-t-elle? Combien de trains l'empruntent-ils quotidiennement? Pourquoi des trains P supplémentaires n'ont-ils pas été mis en service dans le nouveau plan de transport? La possibilité d'améliorer l'offre ferroviaire dans cette région sera-t-elle examinée lors de la confection d'un prochain plan de transport?

11.02 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): Le coût de la courbe aménagée dans la périphérie louvaniste est estimé à 36,9 millions d'euros. Au total 30 trains de voyageurs de la SNCB l'empruntent chaque jour ouvrable. La SNCB ne peut mettre en service aucun train P supplémentaire étant donné la quasi-saturation de la Jonction Nord-Midi.

Le plan de transport qui entrera en vigueur en décembre 2017 apportera deux améliorations supplémentaires dans cette région. Le samedi, la fréquence de l'IC08 sur la liaison Anvers-Hasselt passant par Malines – Brussels Airport-Zaventem – Louvain va doubler sur le tronçon Louvain-Hasselt, tandis que le dimanche soir, les étudiants disposeront d'un train P supplémentaire.

Le train qui relie Hamont à Louvain via Lierre et

Hamont-Leuven via Lier en Mechelen wordt er ook een nieuwe trein tussen Hasselt en Genk ingelegd, die via Diest en Aarschot rijdt. Op de lijn tussen Aarschot en Lier streeft men naar een goede spreiding, zodat in het knooppunt Heist-op-den-Berg de aansluitingen met De Lijn verbeterd kunnen worden.

11.03 David Geerts (sp.a): Ik zal op basis van de dienstregeling bekijken welke opties van rijpaden er eventueel nog beschikbaar zijn. Investerings in het openbaar vervoer van deze regio kunnen de files naar Brussel sterk doen afnemen.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag 18312 van de heer Demon wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

12 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de geruchten over de sluiting van het station Kapellen" (nr. 18313)

12.01 David Geerts (sp.a): Er circuleren geruchten dat het station van Kapellen gesloten wordt. In het vervoersplan staat dat op lijn 12 meer treinen zullen rijden, dus dat zou mij verbazen.

Zijn er effectief plannen om het station te sluiten?

12.02 Minister François Bellot (*Nederlands*): De NMBS heeft geen intentie om het treinaanbod in Kapellen te verminderen, stop te zetten of het loket te sluiten. De NMBS zal integendeel het aanbod op lijn 12 vanaf december 2017 met een bijkomende stoptrein uitbreiden.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 18328 van de heer Van den Bergh wordt op zijn verzoek omgezet in een schriftelijke vraag.

13 Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de spookrijders op autosnelwegen" (nr. 18333)

13.01 Emir Kir (PS): Jaarlijks worden er op onze autosnelwegen gemiddeld vijftien ongevallen door spookrijders veroorzaakt. Dergelijke ongevallen zijn tienmaal dodelijker dan andere en

Malines pour les étudiants sera dédoublé et une nouvelle liaison ferroviaire sera instaurée entre Hasselt et Genk via Diest et Aarschot. L'objectif consiste à bien répartir les trains sur la ligne Aarschot–Lierre de sorte à améliorer les correspondances avec De Lijn dans le nœud de communications que constitue Heist-op-den-Berg.

11.03 David Geerts (sp.a): J'examinerai les horaires pour vérifier les options qu'offrent les sillons éventuellement encore disponibles. Des investissements dans les transports en commun de cette région seraient de nature à faire diminuer fortement les files vers Bruxelles.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 18312 de M. Demon est transformée en question écrite.

12 Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les rumeurs concernant la fermeture de la gare de Kapellen" (n° 18313)

12.01 David Geerts (sp.a): Des rumeurs faisant état de la fermeture de la gare de Kapellen circulent. Elles m'étonnent d'autant plus, que le plan de transport indique que davantage de trains circuleront sur la ligne 12.

Des projets de fermeture de la gare existent-ils réellement?

12.02 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): La SNCB n'a aucune intention de réduire l'offre ferroviaire à Kapellen, ni de l'interrompre ou encore de fermer le guichet de la gare. À partir de décembre 2017, l'entreprise va au contraire étendre l'offre sur la ligne 12 par l'ajout d'un omnibus.

L'incident est clos.

Le **président**: À la demande de M. Van den Bergh, sa question n° 18328 est transformée en question écrite.

13 Question de M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le phénomène des conducteurs fantômes sur autoroute" (n° 18333)

13.01 Emir Kir (PS): On recense annuellement une moyenne de quinze accidents avec un conducteur fantôme sur l'autoroute qui sont dix fois plus mortels que les autres accidents. S'ils

vertegenwoordigen, volgens het BIVV, 0,4% van de ongevallen met gewonden en 3,7% van de dodelijke ongevallen.

Hoeveel ongevallen waren er, per Gewest, de jongste drie jaar op onze autosnelwegen met spookrijders? Hoeveel gewonden en doden vielen er bij deze ongevallen? Wat zijn de sancties? Hoe bestrijdt u dit fenomeen? Zult u sensibiliseringsmaatregelen nemen?

13.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): Ik geef u de tabel met de betreffende cijfers. De officiële cijfers voor 2016 zijn nog niet bekend en we hebben geen voorlopige cijfers voor 2017. Spookrijden op de autosnelweg is een overtreding van de vierde graad die kan worden gesanctioneerd met een boete van 40 tot 500 euro, te vermenigvuldigen met acht voor de opdecimen en te verdubbelen in het geval van recidive, en een rijverbod van acht dagen tot vijf jaar.

Spookrijden kan worden tegengegaan met voornamelijk infrastructurele aanpassingen, zoals de aanleg van afritten of de plaatsing van verlichting en verkeersborden. Het is ook belangrijk om betreffende informatie zo snel mogelijk te verspreiden via de radio of als boodschap op gps-schermen te laten verschijnen.

De weguitrusting en de verkeerscentra worden door de Gewesten beheerd, in samenwerking met de politie.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 18334 van de heer Flahaux wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

14 Vraag van mevrouw **Véronique Caprasse** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het auditrapport van het DGLV betreffende de vluchten boven het Brussels Gewest" (nr. 18339)

14.01 **Véronique Caprasse** (DéFI): U kondigde in oktober 2016 aan dat u het DGLV een audit zou vragen om na te gaan of het gebruik van baan 01 in het begin van de maand onrechtmatig was. We hebben geen nieuws van de audit. U hebt ook geen onderrichting gegeven om de windnormen te verduidelijken, ondanks het feit dat Belgocontrol die normen manipuleert en de ministeriële onderrichtingen slecht toepast. Het zou onaanvaardbaar zijn dat Belgocontrol zich schuldig zou maken aan een onbehoorlijk gebruik van

représentent 0,4 % des blessés, selon l'IBSR, ils provoquent 3,7 % des décès.

Combien y a-t-il eu d'accidents autoroutiers avec des conducteurs fantômes ces trois dernières années par région? Combien de blessés et de morts ont-ils impliqués? Quelles sont les sanctions? Comment luttez-vous contre ce phénomène? Des mesures de sensibilisation sont-elles prévues?

13.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): Je vous transmets le tableau statistique. Les chiffres officiels pour 2016 ne sont pas encore connus et nous ne disposons pas de chiffres provisoires pour 2017. Rouler à contre-sens sur l'autoroute est une infraction du quatrième degré, passible d'une amende de 40 à 500 euros à multiplier par huit pour le décime additionnel – et doublée en cas de récidive – et d'une déchéance du droit de conduire de huit jours à cinq ans.

Les solutions sont principalement infrastructurelles: construction des sorties, éclairage ou signalisation. La diffusion immédiate d'information par radioguidage ou par message sur GPS est essentielle.

L'équipement et les centres d'information routière, en collaboration avec la police, sont régionaux.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 18334 de M. Flahaux est transformée en question écrite.

14 Question de Mme **Véronique Caprasse** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le rapport d'audit de la DGTA relatif au survol aérien de la Région bruxelloise" (n° 18339)

14.01 **Véronique Caprasse** (DéFI): En octobre 2016, vous annoncez que vous alliez lancer une demande d'audit auprès de la DGTA pour vérifier si l'usage de la piste 01 au début du mois avait été abusif. Depuis, nous sommes sans nouvelles de l'audit. Il n'y a pas eu davantage d'instruction pour préciser les normes de vent, en dépit de manipulations de ces normes par Belgocontrol et de la mauvaise application par celle-ci des instructions ministérielles. Il serait inacceptable que Belgocontrol fasse un mauvais usage de la piste 01

baan 01, die geen deel uitmaakt van het PRS en waarvan het gebruik herhaaldelijk werd veroordeeld door het gerecht. Het is eveneens inacceptabel dat we geen toegang hebben tot documenten die dit zouden kunnen aantonen.

Kunt u die audit, alsook de onderrichting betreffende de windnormen meedelen aan het Parlement?

14.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): Ik heb gisteren een bondig verslag van het DGLV ontvangen over het baangebruik op Brussels Airport van 2 tot 10 oktober 2016. Ik zal het samen met mijn team bestuderen vóór ik er opmerkingen over maak. Die audit zal aan de commissie voor de Infrastructuur van de Kamer worden voorgesteld wanneer die dat op de agenda plaatst. Ik hoop dat de hoorzitting met de vertegenwoordigers van het DGLV en Belgocontrol en de lezing van dat verslag opheldering kunnen verschaffen over de gebeurtenissen in oktober 2016.

14.03 **Véronique Caprasse** (DéFI): Ik had mijn vraag niet op een beter ogenblik kunnen stellen. We zullen alert zijn op de commentaren op dat verslag.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 18351 van de heer Calomne wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

15 **Vraag van de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het moduleren van de kilometerheffing en de mogelijkheid voor carpoolers om de busstrook te gebruiken" (nr. 18352)**

15.01 **Gautier Calomne** (MR): De Waalse minister van Mobiliteit heeft zich uitgesproken voor een flexibele toepassing van de kilometerheffing om de files op de Belgische wegen terug te dringen. Zo wil hij het vrachtwagenverkeer op de snelwegen duurder maken tijdens de spitsuren, en goedkoper tijdens de daluren. De minister gaf aan dat hij dit met de andere ministers van Mobiliteit wilde bespreken.

Daarnaast is de minister voorstander van de mogelijkheid om carpoolers toe te laten op de busstrook op snelwegen, wat volgens hem een wijziging van het verkeersreglement vereist. Hij zei dat hij hierover uw advies heeft gevraagd.

Wat is uw standpunt inzake deze twee voorstellen?

qui ne fait pas partie du PRS et dont l'usage a été, maintes fois, condamné par la Justice, et que nous n'ayons pas accès à des documents qui pourraient en faire état.

Pouvez-vous donc transmettre cet audit au Parlement, ainsi que l'instruction sur les normes de vent?

14.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): J'ai reçu hier un rapport condensé de la DGTA sur l'utilisation des pistes à l'aéroport de Bruxelles-National du 2 au 10 octobre 2016. Je l'étudie avec mon équipe avant de formuler des remarques à son sujet. Cet audit sera présenté à la commission de l'Infrastructure de la Chambre quand elle en décidera. J'espère que l'audition des représentants de la DGTA et de Belgocontrol, tout comme la lecture de ce rapport, pourront vous éclairer sur ce qui s'est passé en octobre 2016.

14.03 **Véronique Caprasse** (DéFI): Je ne pouvais mieux tomber. Nous serons attentifs aux commentaires à ce rapport.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 18351 de M. Calomne est transformée en question écrite.

15 **Question de M. Gautier Calomne au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la modulation de la taxe kilométrique et l'accès à la bande de bus aux usagers du covoiturage" (n° 18352)**

15.01 **Gautier Calomne** (MR): Le ministre wallon de la Mobilité s'est exprimé en faveur d'une modulation de la taxe kilométrique pour diminuer la congestion sur les routes belges, souhaitant rendre moins chère l'utilisation des autoroutes par les camions hors des heures de pointe, et plus chère durant les heures de gros trafic. Le ministre a dit souhaiter en parler aux autres ministres de la Mobilité.

Il s'est prononcé en faveur d'un accès des voitures de covoiturage à la bande réservée aux bus sur l'autoroute, ce qui nécessiterait selon lui une adaptation du Code de la route, et a dit vous avoir sollicité sur ce point.

Quelle est votre position par rapport à ces deux

Wat zult u hem antwoorden? Hoever is de reflectie van de federale regering over het bevorderen van carpooling gevorderd?

15.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): Ik zal u op de hoogte brengen van de beslissingen die er hierover op de volgende vergadering van het Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit genomen worden.

De kilometerheffing is een gewestelijke bevoegdheid. Het staat niet aan mij om mij daarover uit te spreken.

Wat carpooling betreft, heb ik bij de jongste herziening van het verkeersreglement in juli 2016 wijzigingen aangebracht. Ik heb op de zaken geanticipeerd, maar de gewestregeringen zijn blijkaar niet op de hoogte. De wegbeheerders mogen nu de pechstrook toewijzen aan het spitsverkeer.

Een pragmatische oplossing voor het toelaten van carpoolers op de voorbehouden rijstrook op de snelweg zou erin bestaan dat de busstroken niet meer worden aangeduid met het verkeersbord F17 'busstrook', maar met het verkeersbord C5 met de extra vermelding 'uitgezonderd 2+' of '3+'. Op die manier hoeft de reglementering ook niet gewijzigd te worden.

De wegbeheerders – de Gewesten – kunnen dus al werk beginnen te maken van deze door de Waalse minister gewenste maatregel, op voorwaarde dat een en ander duidelijk door middel van verkeersborden wordt aangegeven.

15.03 **Gautier Calomne** (MR): U hebt op pragmatische wijze geanticipeerd op de verzoeken van de Waalse regering.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vragen nrs. 18368 en 18371 van de heer Cheron, nrs. 18476, 18477, 18478 en 18479 van mevrouw Poncelet en mijn vragen nrs. 18540 en 18542 worden omgevormd in schriftelijke vragen.

16 **Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "verloren voorwerpen in de treinen" (nr. 18435)**

16.01 **Emir Kir** (PS): Het aantal in treinen verloren voorwerpen blijft stijgen. Die voorwerpen zijn vaak

propositions? Quelles réponses lui communiquerez-vous? Quel est l'état de la réflexion au sein du gouvernement fédéral pour promouvoir le covoiturage?

15.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): Je vous relaierai les décisions prises sur ces deux points lors du prochain Comité exécutif des ministres de la Mobilité.

Le péage kilométrique est une compétence régionale, sur laquelle je n'ai pas à me prononcer.

Concernant le covoiturage, j'ai apporté les modifications réglementaires lors de la dernière révision du Code de la route, en juillet 2016 – j'ai anticipé, et les gouvernements régionaux ne semblent pas en être informés. Les gestionnaires des voiries peuvent affecter la bande d'arrêt d'urgence au trafic "heures de pointe".

Pour que les voitures de covoiturage puissent être admises à circuler sur la bande réservée, sur autoroute, une solution pragmatique ne nécessitant pas de modification de la réglementation pourrait être de ne plus signaler la bande réservée au bus au moyen du signal F17 "bande bus" mais au moyen d'un signal C5 complété par un signal additionnel "excepté 2+" ou "3+".

La mesure souhaitée par le ministre wallon peut donc déjà être mise en œuvre par les gestionnaires de voiries – les Régions –, à condition d'une signalisation adéquate.

15.03 **Gautier Calomne** (MR): Vous avez anticipé avec pragmatisme les demandes du gouvernement wallon.

L'incident est clos.

Le **président**: Les questions n^{os} 18368 et 18371 de M. Cheron, les questions n^{os} 18476, 18477, 18478 et 18479 de Mme Poncelet et mes propres questions n^{os} 18540 et 18542 sont transformées en questions écrites.

16 **Question de M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les objets perdus dans les trains" (n° 18435)**

16.01 **Emir Kir** (PS): Le nombre d'objets perdus dans des trains ne cesse d'augmenter. Il s'agit

belangrijk voor hun eigenaars.

Welke procedure past de NMBS toe wanneer er een voorwerp wordt verloren of gevonden? Hoe controleert men of de persoon de eigenaar is van het opgehaalde voorwerp? Hoeveel voorwerpen werden er sinds 2014 opgehaald door hun eigenaars? Wat gebeurt er met de voorwerpen die niet worden opgehaald? Hoeveel kost het beheer van die opslagruimten? Welke initiatieven neemt de NMBS indien de eigenaar bekend is, maar zijn eigendom niet ophaalt? Zoekt ze de eigenaars? Hebt u klachten over de dienst verloren voorwerpen ontvangen? Welke?

16.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): Wanneer een reiziger iets in een trein of een station verliest, moet hij dat zo snel mogelijk melden aan het loket of via het onlineformulier op de website. De NMBS houdt een geïnformatiseerd register bij van de voorwerpen die werden gevonden door het personeel of door de reizigers. Ook de aangiftes van verloren voorwerpen worden geregistreerd. De beambten in het station doen dagelijks opzoeken voor de voorwerpen die ze in hun station aantreffen en proberen de eigenaars ervan te identificeren. Indien dat lukt, wordt er telefonisch, per e-mail of brief contact opgenomen met de eigenaar om de teruggave te organiseren. Dan wordt er overgegaan tot een tegensprekelijke controle waarbij er vragen worden gesteld over het voorwerp in kwestie.

In 2014 werden 13.578 van de 35.664 verloren voorwerpen terug opgehaald door de rechtmatige eigenaars. In 2015 waren dat er 11.976 van de 33.569 en in 2016 11.074 van de 32.556. De NMBS bewaart gevonden voorwerpen ten minste 50 dagen. Als ze na die 50 dagen niet worden opgehaald of de eigenaars niet geïdentificeerd kunnen worden, geeft de NMBS gevonden voorwerpen aan een bedrijf waarmee de spoorwegmaatschappij een recyclagecontract gesloten heeft. Momenteel is dat de vzw Spullenhulp. Bederfelijke goederen of goederen die schadelijk zijn voor de volksgezondheid worden vernietigd.

De NMBS tracht de eigenaar te identificeren en in te lichten vóór de termijn verstrijkt. De meeste klachten gaan over voorwerpen die niet teruggevonden werden of die beschadigd zijn. In 2014 waren er 17 klachten, in 2015 48 en in 2016 30.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: De samengevoegde vragen nrs. 18369 en 18370 van de heer Cheron, 18528

souvent d'objets importants pour leurs propriétaires.

Quelle procédure la SNCB applique-t-elle quand un objet est perdu ou trouvé? Comment vérifie-t-on que la personne est propriétaire de l'objet récupéré? Combien d'objets ont-ils été récupérés par leurs propriétaires depuis 2014? Que deviennent les objets non récupérés? Que coûte la gestion des dépôts? Quelles initiatives la SNCB prend-elle si le propriétaire est connu mais ne vient pas au dépôt? Cherche-t-elle les propriétaires? Avez-vous reçu des plaintes concernant le service des objets perdus? Lesquelles?

16.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): Si un client perd quelque chose dans un train ou une gare, il doit le signaler au plus vite via le guichet ou le formulaire disponible sur le site web. La SNCB tient à jour un registre informatisé des objets trouvés par le personnel ou les voyageurs. Les demandes de recherche d'objets perdus sont aussi enregistrées. Quotidiennement les agents en gare effectuent des recherches sur la base des objets présents dans leur gare et tentent d'en identifier le propriétaire. Celui-ci est alors contacté par téléphone, e-mail ou courrier afin d'organiser la restitution. On procède alors à une vérification contradictoire par des questions.

En 2014, 13 578 objets sur 35 664 ont été retrouvés, 11 976 sur 33 569 en 2015, 11 074 sur 32 556 en 2016. La SNCB conserve les objets trouvés au moins 50 jours. Une fois ce délai écoulé, si l'objet n'a pas été récupéré ou son propriétaire identifié, la SNCB le remet à une entreprise avec laquelle elle a conclu un contrat de recyclage. Il s'agit pour l'instant de l'ASBL Les Petits Riens. Les biens périssables ou nocifs pour la santé sont détruits.

La SNCB tente d'identifier le propriétaire et de l'informer avant l'expiration du délai. Les plaintes portent sur les objets non retrouvés ou abîmés. En 2014, il a eu 17 réactions, 48 en 2015, 30 en 2016.

L'incident est clos.

Le **président**: Les questions jointes n^{os} 18369 et 18370 de M. Cheron, 18528 de Mme Lahaye-

van mevrouw Lahaye-Battheu en 18532 van mevrouw De Coninck alsook vraag nr. 18403 van mevrouw Fonck worden omgezet in schriftelijke vragen.

Battheu et 18532 de Mme De Coninck ainsi que la question n° 18403 de Mme Fonck sont transformées en questions écrites.

17 Vraag van mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het minimumaantal personeelsleden bij de NMBS" (nr. 18395)

17 Question de Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'effectif minimal du personnel à la SNCB" (n° 18395)

17.01 Gwenaëlle Grovonius (PS): In het sociaal akkoord dat met de vakbonden werd gesloten, is er een minimumaantal personeelsleden vastgesteld voor Infrabel en de NMBS. Dit protocolakkoord wordt echter niet nageleefd. In 2016 is de gemiddelde personeelsbezetting gedaald met 1.458 voltijdequivalenten, d.i. evenveel banen als er bij de sluiting van Caterpillar Gosselies verloren zijn gegaan. Volgens CGSP Cheminots zullen er tegen 2020 6.000 banen gesneuveld zijn.

17.01 Gwenaëlle Grovonius (PS): L'accord social passé avec les syndicats prévoyait un effectif minimal chez Infrabel et à la SNCB. Or ce protocole d'accord n'est pas respecté. L'effectif moyen est en baisse de 1 458 équivalents temps plein en 2016. Cela équivaut aux emplois perdus à la fermeture de Caterpillar Gosselies. Selon la CGSP Cheminots, 6 000 emplois seraient perdus d'ici 2020.

Bevestigt u deze informatie? Zal deze verminderde personeelsbezetting de werking van de spoorwegen niet in gevaar brengen?

Confirmez-vous ces informations? Les chemins de fer pourront-ils fonctionner avec ce manque d'effectifs?

17.02 François Bellot, minister (*Frans*): Ik kan deze ontwikkelingen bevestigen noch ontkennen. Het zijn de bedrijven die dergelijke operationele beslissingen nemen. De digitalisering en modernisering hebben echter een invloed op het aantal banen en de inhoud ervan. De NMBS en Infrabel moeten hun missies in de beste omstandigheden kunnen uitvoeren.

17.02 François Bellot, ministre (*en français*): Je ne peux confirmer ou infirmer cette évolution. Cela relève des décisions opérationnelles des sociétés. Néanmoins, la numérisation et la modernisation influent sur la nature et le nombre des emplois. La SNCB et Infrabel doivent être en mesure d'assumer leurs rôles dans les meilleures conditions.

17.03 Gwenaëlle Grovonius (PS): Het is net alsof ik mevrouw Galant hoor spreken! U bent als minister verantwoordelijk: als u cijfers vraagt en u krijgt ze niet, is er een probleem. Ik zou willen dat u de cijfers opvraagt.

17.03 Gwenaëlle Grovonius (PS): On jurerait Mme Galant! En tant que ministre, vous êtes responsable: si vous demandez les chiffres et qu'on ne vous les donne pas, c'est inquiétant. J'aimerais que vous le fassiez.

Deze vraag werd op 11 mei ingediend.

La question est déposée depuis le 11 mai.

17.04 Minister François Bellot (*Frans*): De twee bedrijven, alsook HR Rail, werden bevraagd. Als antwoord heb ik een document ontvangen waarin om respijt wordt verzocht voor het opzoeken van de cijfers, waarover men nog niet beschikt.

17.04 François Bellot, ministre (*en français*): On a interrogé les deux entreprises, interviewé HR et ils m'ont transmis un document disant n'avoir pas les chiffres à ce jour et demandant du temps pour la recherche.

17.05 Gwenaëlle Grovonius (PS): Ik zal mijn vraag opnieuw indienen. Als u de volgende keer weer het tijdsgebrek inroept, komt u daar niet mee weg.

17.05 Gwenaëlle Grovonius (PS): Je redéposerai une question. La prochaine fois, n'invoquez donc pas un trop court délai pour répondre.

17.06 Minister François Bellot (*Frans*): Om op de 65 vandaag geagendeerde vragen te antwoorden, waarvan sommige op het laatste moment ingediend werden, hebben zes medewerkers dag en nacht

17.06 François Bellot, ministre (*en français*): Six personnes ont travaillé y compris la nuit pour répondre aux 65 questions d'aujourd'hui, parfois arrivées au dernier moment. Et il arrive que

gewerkt. En dan worden sommige vragen vervolgens in schriftelijke vragen omgezet of uitgesteld!

Ik begrijp dat het democratische spel moet gespeeld worden, maar men moet over een redelijke termijn beschikken om dergelijke vragen, die zo veel opzoekwerk vereisen, te behandelen. De medewerkers die zich hiervoor inzetten verdienen ook respect.

17.07 Gwenaëlle Grovonius (PS): Waar is men mee bezig als Infrabel en de NMBS de cijfers in kwestie niet dagelijks opvolgen?

Het incident is gesloten.

18 Vraag van mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de sociale verkiezingen bij de NMBS" (nr. 18396)

18.01 Gwenaëlle Grovonius (PS): De Nationale Paritaire Commissie bij het spoor heeft de organisatie van de sociale verkiezingen bij de NMBS in december 2018 goedgekeurd. Voordat de regering besliste om de sociale verkiezingen verplicht te stellen, voorzag de door de regering aan HR Rail toegekende jaarlijkse dotatie in een toelage van 1,2 miljoen euro voor de sociale dialoog. De organisatie van de sociale verkiezingen zal naar schatting 600.000 euro kosten, exclusief de betaalde werktijd van de ambtenaren die gaan stemmen.

Zult u voor de jaren waarin er sociale verkiezingen worden georganiseerd, voorzien in de noodzakelijke verhoging van de toelage voor de sociale dialoog?

18.02 Minister François Bellot (Frans): De democratie heeft een prijs. Er moet een budget uitgetrokken worden waarmee de verkiezingen in goede omstandigheden georganiseerd kunnen worden.

De wetgever heeft deze beslissing genomen zonder aan de 2,9 miljard euro te raken die aan Infrabel, de NMBS en HR Rail wordt toegekend. De organisatie van de verkiezingen vormt geen reden om bijkomende financiële middelen uit te trekken.

De kosten van de sociale verkiezingen voor HR Rail komen voor rekening van de NMBS en Infrabel, aangezien zij, los van de dotatie, de werkingskosten van HR Rail betalen. Ik ben er zeker van dat de organisatoren het geld verantwoord zullen besteden. Deze ochtend heb ik met de vakbonden

certaines soient ensuite transformées en questions écrites ou reportées!

C'est le jeu démocratique mais quand on pose des questions demandant un tel travail, il faut un certain délai pour y répondre et il faut aussi respecter ceux qui y ont travaillé.

17.07 Gwenaëlle Grovonius (PS): Si ces chiffres ne sont pas monitorés au jour le jour par Infrabel et la SNCB, où va-t-on?

L'incident est clos.

18 Question de Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les élections sociales à la SNCB" (n° 18396)

18.01 Gwenaëlle Grovonius (PS): La Commission paritaire nationale du rail a approuvé l'organisation des élections sociales à la SNCB en décembre 2018. Avant la décision du gouvernement d'imposer les élections sociales, la dotation annuelle de HR-Rail prévoyait 1,2 million attribué par le gouvernement pour le dialogue social. On a estimé l'organisation de ces élections à 600 000 euros, hors le temps rémunéré des agents se rendant au bureau de vote.

Prévoyez-vous, pour les années d'élections sociales, une augmentation nécessaire de la dotation du dialogue social?

18.02 François Bellot, ministre (en français): La démocratie a un prix. Il faut réserver un budget pour la tenue des élections dans de bonnes conditions.

Le législateur a pris cette décision sans toucher aux moyens budgétaires attribués aux trois sociétés du groupe, de l'ordre de 2,9 milliards. L'organisation de ces élections ne donne pas lieu à un dégagement de moyens supplémentaires.

Le coût sera à charge de la SNCB et d'Infrabel qui assument les frais de fonctionnement de HR Rail excepté la dotation. Je ne doute pas que les organisateurs feront des dépenses raisonnables. J'ai rencontré ce matin les syndicats, les choses ont bien évolué.

gepraat, en alles evolueert in de gewenste richting.

18.03 Gwenaëlle Grovonijs (PS): Alles lijkt erop te wijzen dat de verkiezingen veel geld zullen kosten, maar er worden geen extra middelen beschikbaar gesteld. U zegt dat alles goed gaat. Ik zal erop terugkomen als er zich nog problemen voordoen.

Het incident is gesloten.

19 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de gegarandeerde dienstverlening op het spoor" (nr. 18404)
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de minimale dienstverlening bij het spoor" (nr. 18436)
- mevrouw Gwenaëlle Grovonijs aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de minimale dienstverlening" (nr. 18445)
- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de haalbaarheid van de minimale dienstverlening bij de NMBS en Infrabel" (nr. 18446)
- mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de sociale dialoog bij de NMBS" (nr. 18475)
- de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het voorstel voor de minimale dienstverlening" (nr. 18508)
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de minimale dienstverlening" (nr. 18541)

19.01 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): In het regeerakkoord staat dat deze regering de gegarandeerde dienstverlening bij de spoorwegen zal invoeren. Vorige week stelde de minister zijn plan voor aan de ministerraad. Daarin wordt niet geraakt aan de vrijheid van staken, maar wordt ook de vrijheid om te werken gegarandeerd. Personeelsleden van de NMBS en Infrabel moeten vier dagen voor een staking melden of ze al dan

18.03 Gwenaëlle Grovonijs (PS): Tout semble indiquer que ces élections coûteront cher mais aucun moyen supplémentaire n'est débloqué. Vous dites que tout va bien. Je reviendrai vers vous si des problèmes subsistent.

L'incident est clos.

19 Questions jointes de

- Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le service garanti sur le rail" (n° 18404)
- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le service minimum sur le rail" (n° 18436)
- Mme Gwenaëlle Grovonijs au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le service minimum" (n° 18445)
- M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la faisabilité du service minimum à la SNCB et Infrabel" (n° 18446)
- Mme Isabelle Poncelet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le dialogue social au sein de la SNCB" (n° 18475)
- M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la proposition relative au service minimum" (n° 18508)
- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le service minimum" (n° 18541)

19.01 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): L'accord de gouvernement prévoit l'instauration d'un service ferroviaire garanti. La semaine dernière, le ministre a présenté son projet au Conseil des ministres. La liberté de faire la grève y est préservée, tout en garantissant la liberté de travailler. Les membres du personnel de la SNCB et d'Infrabel devront indiquer, quatre jours avant une grève, s'ils ont ou non l'intention de travailler. La

niet zullen werken. Op basis daarvan zal de NMBS een alternatief vervoersplan uitwerken, waardoor de reiziger een dag op voorhand weet welke treinen er zullen rijden.

Wat is de stand van zaken? Wat is de timing? Wanneer komt de minister met dit ontwerp naar het Parlement? Wat zijn de krijtlijnen van de tekst? Wat zijn de conclusies van het onderzoek over de verschillende scenario's?

19.02 David Geerts (sp.a): Het debat over de dienstverlening wordt hier al jaren gevoerd. Onlangs heeft de minister een ontwerp aan de ministerraad voorgesteld. Wij zijn geen voorstander van een minimale dienstverlening, maar wel van een maximale dienstverlening voor de reizigers. Sociaal overleg is van zeer groot belang.

De invoering van de minimale dienstverlening heeft het aantal conflicten niet verminderd. De stakingen duren nu ook langer. Ik vraag mij ook af in welke mate de dienstverlening kan worden gegarandeerd. Een vol perron is gevaarlijk. Wie zal daarvoor de verantwoordelijkheid nemen? Wat gebeurt als een trein te vol zit?

Twee weken geleden was de minister te gast bij verschillende vakbonden in het nationaal paritair comité. De volgende dag kregen zij te horen dat er een ontwerp was. Waarom heeft de minister daar de dag voordien niet over gesproken?

Zijn er voorstellen van Infrabel en de NMBS? In welke mate zal het ontwerp van de minister beantwoorden aan de tabel met de verschillende scenario's? Achten de spoorwegbedrijven het ontwerp praktisch uitvoerbaar? Wie heeft er op een stakingsdag recht op openbaar vervoer en wie niet? Wie zal beslissen welke treinen er rijden? Welke stopplaatsen zullen worden bediend? Zullen dat vooral de grote steden zijn? Wat is de verdere timing?

19.03 Gwenaëlle Grovonius (PS): De minimale dienstverlening blijft een manier om de vakbonden te verzwakken door ze te negeren en de werknemers af te zonderen. Men valt het stakingsrecht aan door de werknemers en de reizigers tegen elkaar uit te spelen. De indruk wordt gewekt dat er vroeger niets geregeld was, maar er bestaan al strikte stakingsprocedures, die verstrengd werden door deze regering, die systematisch deurwaarders naar de stakingsposten stuurt en bij collectieve conflicten verzoekschriften indient bij de rechtbanken.

SNCB élaborera un plan de transport *bis* sur la base de ces informations, ce qui permettra à l'usager de savoir un jour à l'avance quels trains circuleront.

Où en est ce projet? Quel en est le calendrier? Quand le ministre viendra-t-il présenter son projet au Parlement? Quelles sont les idées-forces du texte? Quelles sont les conclusions de l'examen des différents scénarios?

19.02 David Geerts (sp.a): Cela fait des années que nous discutons du service garanti. Le ministre vient de présenter au Conseil des ministres un projet y afférent. Nous ne sommes pas partisans d'un service minimum garanti mais bien d'un service maximum pour les usagers. La concertation sociale est en l'occurrence primordiale.

L'instauration d'un service minimum n'a pas diminué le nombre de conflits. Les grèves sont en outre désormais plus longues. Je me demande par ailleurs dans quelle mesure le service pourra être garanti. Un quai bondé présente des dangers. Qui en assumera la responsabilité? Que se passera-t-il si les passagers à bord d'un train sont trop nombreux?

Il y a deux semaines, différentes organisations syndicales avaient invité le ministre à la commission paritaire nationale. Le lendemain, elles apprenaient l'existence d'un projet de loi. Pourquoi le ministre n'en a-t-il pas parlé la veille?

Infrabel et la SNCB ont-elles avancé des propositions? Dans quelle mesure le projet de ministre sera-t-il conforme au tableau reprenant les différents scénarios? Les entreprises ferroviaires considèrent-elles que le projet pourra être mis en œuvre? Lors d'une journée de grève, qui pourra emprunter les transports publics et qui devra rester à la maison? Qui choisira les trains qui circuleront? Quels seront les arrêts desservis? Seront-ils principalement situés dans les grandes villes? Quelle est la suite du calendrier?

19.03 Gwenaëlle Grovonius (PS): Le service minimum reste une manière d'affaiblir les syndicats en les contournant et en isolant les travailleurs. On s'attaque au droit de grève en opposant travailleurs et usagers. On cherche à faire croire qu'il n'existait rien auparavant: mais les grèves sont déjà encadrées par des procédures strictes, déjà durcies par ce gouvernement qui envoie systématiquement des huissiers aux piquets de grève et dépose des requêtes devant les tribunaux lors de conflits collectifs.

U laat de reizigers in de waan dat de stakingen onvoorspelbaar zijn. Maar dat geldt enkel voor wilde stakingen!

De sociale dialoog wordt verzwakt als elke werknemer vooraf zijn voornemen te kennen moet geven, als hij gestraft wordt omdat hij van mening verandert. Het principe zelf van de syndicale vertegenwoordiging, die als een geheel instaat voor de bescherming van alle werknemers, wordt bedreigd. Niemand staakt voor de lol! Staken is de laatste stok achter de deur om gehoord te worden.

Hoe worden de vroegere procedures verbeterd door uw wetsontwerp? Wordt het dankzij dit wetsontwerp mogelijk om wilde stakingen te voorkomen die de reizigers vaak overvallen? Wat hebt u op uw ontmoeting met de vakbonden besproken?

19.04 Laurent Devin (PS): Overeenkomstig een voorontwerp van wet zullen de spoorwegbeambten vier werkdagen vóór een staking moeten laten weten of ze zullen deelnemen aan de staking, zodat er een minimale dienstverlening kan worden georganiseerd. Verschillende vakbonden achten het moeilijk om een efficiënte dienstverlening te garanderen met een beperkt aantal personeelsleden en treinstellen. Dat zou net problemen scheppen, zoals in Frankrijk in juni 2016: spanningen tussen prioritaire reizigers en andere, overvolle treinen en een niet-gewaarborgde veiligheid. Deze maatregel heeft niet als doel de reizigers te helpen, maar het stakingsrecht in te binden. Voor de sociale partners houdt de oplossing in dat er een einde gemaakt wordt aan de besparingen bij de NMBS en een efficiënte sociale dialoog georganiseerd wordt.

Hoe kunt u een continuïteit van de dienstverlening ten belope van 80 tot 90% verwachten als er gestaakt wordt? Hoe zult u de veiligheid in overvolle treinen waarborgen en spanningen tussen reizigers en spoorwegbeambten voorkomen?

19.05 Marco Van Hees (PTB-GO!): Dit voorontwerp van wet over de gegarandeerde dienstverlening bij de NMBS bepaalt dat een staking acht dagen op voorhand openbaar aangekondigd moet worden en dat de werknemers individueel moeten laten weten of ze zullen deelnemen. Werknemers die dat niet doen, of die zich werkwilbig hadden verklaard maar niet komen opdagen, zullen gesanctioneerd worden. Dit is een individualisering en inperking van het stakingsrecht.

Niet alleen de vakbonden, maar ook verenigingen

Vous tentez de faire croire aux usagers que les grèves sont imprévisibles. Seules les grèves sauvages le sont!

Le dialogue social sera affaibli si les travailleurs doivent déclarer individuellement par avance leur intention, s'ils sont sanctionnés en cas de changement. Le principe même de la représentation syndicale, protégeant d'une seule voix tous les travailleurs, est mis à mal. On ne fait pas grève pour le plaisir! Ce n'est que le dernier moyen de se faire entendre.

En quoi les procédures antérieures seront-elles améliorées par votre projet de loi? Ce projet de loi permettra-t-il d'éviter les grèves sauvages qui prennent les usagers au dépourvu? De quoi avez-vous discuté lors de votre rencontre avec les syndicats?

19.04 Laurent Devin (PS): Un avant-projet de loi vise à ce que les cheminots préviennent quatre jours ouvrables à l'avance s'ils vont participer à une grève afin d'organiser un service minimum. Plusieurs syndicats estiment difficile d'assurer un service efficace avec un nombre réduit de personnel et de machines. Cela créera au contraire des problèmes, comme en France en juin dernier: tension entre les usagers prioritaires et les autres, trains surchargés et sécurité menacée. Cette mesure ne vise pas à aider les usagers mais à restreindre le droit de grève. La solution des partenaires sociaux est d'arrêter les économies à la SNCB et d'organiser un dialogue social efficace.

Comment pouvez-vous tabler sur une continuité du service de 80 à 90 % lors de grèves? Comment allez-vous assurer la sécurité dans des trains surchargés et éviter les tensions entre usagers et cheminots?

19.05 Marco Van Hees (PTB-GO!): Cet avant-projet de loi sur le service garanti à la SNCB prévoit que l'annonce au public se fait huit jours avant la grève et que les travailleurs doivent prévenir individuellement s'ils y participent sous peine de sanction. Seront aussi sanctionnés les absents qui avaient dit qu'ils travailleraient. C'est l'individualisation et la limitation du droit de grève.

Les critiques viennent des syndicats mais aussi des

van treinreizigers hebben kritiek op het voorontwerp. Welke treinen zullen er rijden? Wie mag er opstappen? Hoe wordt de veiligheid verzekerd als er onvoldoende werkwilligen zijn? Bestaan er wel antwoorden op deze vragen?

U loopt voorop als het erop aankomt het stakingsrecht in dit land af te bouwen. Dat is een gevaarlijk precedent voor het spoorwegpersoneel en voor alle andere werknemers.

De vertragingen en afgeschafte treinen zijn niet het gevolg van de stakingen, maar van uw mislukt spoorbeleid, dat wordt gekenmerkt door desinvesteringen. U wil het stakingsrecht aanpakken om uw falend beleid te maskeren.

Uw voorontwerp voorziet niet in het rekwireren van werknemers, maar de N-VA is hier wel voorstander van. Een dergelijke maatregel zou later op een slinkse manier kunnen worden ingevoerd. De N-VA heeft ook een gewestelijk vervoersplan bij stakingen aangekondigd, zodat de Vlaamse treinreizigers niet 'gegijzeld' worden door Franstalige stakers. Is dat de voorbode van een splitsing van het spoorvervoer? Wat is uw mening hierover?

Wat is het tijdpad voor het wetsontwerp? Hoe weerlegt u de kritiek en wat is uw oplossing voor de praktische problemen die zullen ontstaan? Sluit u formeel uit dat er personeelsleden zullen worden gerekwireerd?

19.06 Jef Van den Bergh (CD&V): Over de modaliteiten kunnen we nog niet veel uitspraken doen omdat het ontwerp nog in voorbereiding is.

Een stakingsaanvraag wordt dikwijls aangegrepen om de partijen aan tafel te brengen voor een overleg van de laatste kans. Zal in het ontwerp een mogelijkheid staan om de staking nog in die fase te vermijden?

Dit ontwerp biedt een antwoord op vooraf aangekondigde stakingen, minstens acht dagen van tevoren. Misschien moeten we die termijn nog verlengen om overleg alle kansen te geven. Maar wat met spontane acties? Moeten we daar ook een minimale dienstverlening voor organiseren?

Een cruciale factor om een minimale dienstverlening wel of niet te doen slagen, is de communicatie aan de reiziger. Komt dat afdoende aan bod in het ontwerp?

Voorzitter: de heer David Geerts.

19.07 Minister François Bellot (Frans): Ik ben

organisations de navetteurs. Quels trains vont-ils rouler? Qui peut monter dans les trains? Comment assurer la sécurité si l'on manque de volontaires? Je ne suis pas sûr qu'il y ait de réponse...

Vous êtes à l'avant-garde de la destruction du droit de grève dans ce pays. Le précédent est dangereux pour les cheminots comme pour les autres travailleurs.

Les problèmes de retards et de trains manquants ne sont pas dus aux grèves: s'en prendre au droit de grève sert aussi à masquer l'échec de votre politique ferroviaire, marquée par le désinvestissement.

Dans votre projet, il n'y a pas de réquisition prévue des travailleurs mais la N-VA y est favorable. Cette réquisition pourrait apparaître plus tard, subrepticement. La N-VA a annoncé un plan de transport régionalisé en cas de grève, pour que les usagers du rail flamand ne soient pas victimes des "preneurs d'otages" francophones. N'est-ce pas un avant-goût de la scission du rail? Qu'en pensez-vous?

Quel est le calendrier du projet de loi? Que répondez-vous aux critiques et quelle sera votre solution aux problèmes pratiques qu'elles évoquent? Excluez-vous formellement toute réquisition du personnel?

19.06 Jef Van den Bergh (CD&V): Le projet étant encore au stade préparatoire, nous ne pouvons pas encore dire grand-chose au sujet de ses modalités.

Le préavis de grève est souvent utilisé pour réunir les parties pour une concertation de la dernière chance. Sera-t-il prévu dans le projet qu'une grève puisse encore être évitée à ce stade?

Ce projet apporte une réponse aux grèves annoncées au moins huit jours à l'avance. Peut-être devrions-nous encore prolonger ce délai pour laisser toutes ses chances à la concertation. Mais quid des actions spontanées? Un service minimal devra-t-il également être garanti dans pareil cas?

La réussite ou non d'un service minimal dépend en premier lieu de la communication au voyageur. Le projet prend-il suffisamment en compte cet élément?

Président: M. David Geerts.

19.07 François Bellot, ministre (en français): Je

ervan overtuigd dat de uitweg voor de spanningen in de sociale dialoog schuilt. Een staking betekent hoe dan ook dat het sociaal overleg mislukt is. In geval van een staking moeten de spoorwegen als openbare dienst oog hebben voor de reizigers die afhankelijk zijn van de trein.

Wie beweert dat mijn ontwerp de werknemers en de treinreizigers tegenover elkaar zal stellen, negeert de reacties van de werknemers niet op hun werk raken en van de studenten die niet op school raken. Bij stakingen staan er sowieso werknemers tegenover andere werknemers. Dit ontwerp strekt ertoe de schade te beperken als het sociaal overleg mislukt.

(Nederlands) Bij een onaangekondigde staking kan de NMBS nu geen enkele informatie geven over welke treinen zullen rijden, waardoor de reizigers onzeker zijn over de heen- en terugrit. Door de bepalingen in het ontwerp zal er in de toekomst de ochtend voor de staking betrouwbare informatie beschikbaar zijn.

(Frans) Dit ontwerp strekt ertoe de continuïteit van het personenvervoer te verzekeren bij stakingen waarbij de stakingsaanzeggingsvoorwaarden gerespecteerd worden. Wilde stakingen, die al gesanctioneerd worden in de NMBS-Groep, vallen hier dus buiten.

De dienst zal verzekerd worden door beschikbare werknemers die ervoor gekozen hebben niet mee te doen aan de aangekondigde staking. Indien mogelijk zal het beste alternatieve vervoersaanbod georganiseerd en uiterlijk 24 uur voor de staking aan de reizigers bekendgemaakt worden.

De regering wilde de nadruk leggen op het recht om zich naar het werk of naar school te kunnen begeven. Het basisprincipe zal altijd de continuïteit van de openbare dienstverlening zijn, maar een *conditio sine qua non* blijft de mogelijkheid om het individuele stakingsrecht vrij te kunnen uitoefenen.

(Nederlands) De directies moeten bepalen welk personeel noodzakelijk is om treinen in alle veiligheid te laten rijden. Zij moeten ook scenario's opstellen die, afhankelijk van het aantal aanwezigen, bepalen hoeveel treinen er rijden. De scenario's die aan het Parlement werden voorgelegd, zullen daarbij wellicht als basis dienen.

(Frans) Zoals dat ook nu al het geval is, wordt een stakingsaanzegging minstens acht dagen vooraf ingediend. Elke medewerker moet vier werkdagen

suis convaincu que c'est dans le dialogue social que se trouve la solution aux tensions. Une grève est toujours un constat d'échec de la concertation sociale. En cas de grève, en tant que service public, le service ferroviaire se doit de penser aux voyageurs dépendant du train pour se déplacer.

Dire que mon projet va opposer travailleurs et usagers, c'est ignorer les réactions des travailleurs empêchés d'aller travailler, des étudiants empêchés d'aller à l'école. Les grèves opposent des travailleurs à d'autres travailleurs. Ce projet vise à limiter les dégâts en cas d'échec de la concertation sociale.

(En néerlandais) Lors d'une grève spontanée, il est aujourd'hui impossible à la SNCB de fournir des informations concernant les trains qui circuleront. De ce fait, les usagers n'ont aucune certitude à propos de leur voyage aller et retour. Grâce aux dispositions contenues dans le projet, des informations fiables seront disponibles le matin du jour précédant la grève.

(En français) Ce projet vise à garantir la continuité du transport de personnes en cas de grève, si la condition de préavis est respectée – ce qui exclut les grèves sauvages déjà sanctionnées au sein du Groupe SNCB.

Le service sera assuré par des travailleurs disponibles, qui auront choisi de ne pas participer à la grève annoncée. Si c'est possible, la meilleure offre de transport sera organisée et communiquée aux voyageurs au plus tard 24 heures avant la grève.

Le gouvernement a voulu mettre en avant le droit à se rendre à son lieu de travail ou d'étude. Le principe fondateur est la continuité d'un service public; la condition *sine qua non* était la possibilité d'exercer librement le droit de grève individuel.

(En néerlandais) Les directions doivent fixer l'effectif requis pour garantir la circulation des trains en toute sécurité. Elles doivent en outre développer des scénarios qui, en fonction du nombre d'agents présents, permettront de déterminer le nombre de trains mis en circulation. Elles s'appuieront peut-être sur les scénarios qui ont été présentés au Parlement.

(En français) Comme c'est déjà le cas, le préavis de grève est déposé huit jours ouvrables auparavant. Quatre jours ouvrables avant la grève, chaque

voor een staking melden of hij al dan niet zal werken: dit principe bestaat nu al. De NMBS maakt het voorgestelde vervoersplan bekend 24 uur voor het begin van de staking.

(Nederlands) Als een personeelslid op minder dan drie dagen voor de staking zonder geldige reden geen intentieverklaring heeft afgelegd of van mening verandert, kan een tuchtsanctie worden overwogen. Hoe werknemers hun intenties kenbaar maken, zal worden bepaald op bedrijfsniveau. De NMBS kan in overleg met Infrabel en op basis van de intentieverklaringen beslissen welk vervoersaanbod wordt gegarandeerd tijdens de staking.

(Frans) Het personeel vragen om vier dagen voor de staking kleur te bekennen, betekent niet dat er vier dagen voor de staking een einde wordt gemaakt aan het overleg. Niets verhindert dat het overleg voortgaat en dat er een oplossing uit de bus komt, zelfs aan de vooravond van de staking nog.

Het voorontwerp van wet is een initiatief van de regering bij gebrek aan een paritair akkoord bij Infrabel, de NMBS en HR Rail. Het overleg over dit dossier tussen de spoorbazen en de vakbonden heeft zich niet ontknoopt in een oplossing, hoewel de discussies al twee jaar lopen. De regering heeft het dossier dus naar zich toegenomen, zoals het regeerakkoord bepaalt en zoals ik al vaak herhaald heb.

19.08 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Ik feliciteer de minister, want na twee jaren van sociaal overleg zonder resultaat heeft hij zich aan het regeerakkoord en aan zijn eigen belofte gehouden en dit dossier afgerond volgens zijn vooropgestelde timing. Mijn fractie zal hem alleszins steunen, want deze gegarandeerde dienstverlening is een grote vooruitgang in de continuïteit van de dienstverlening, vooral voor de reiziger.

19.09 David Geerts (sp.a): Ik zie dit als een pure symbolendiscussie. De regering gaat prat op een regeling, maar ik vraag al tien jaar lang wat er dan gebeurt met reizigers die in een of ander station de trein niet meer kunnen nemen omdat die overvol is. Wie neemt daarover de verantwoordelijkheid? Ik wacht nog altijd op een antwoord. Voortaan kan een werkgever iemand die niet op het werk geraakt wegens een syndicale actie, steevast van antwoord dienen dat er wél een trein was.

collaborateur communique s'il compte travailler ou non: le principe existe déjà. La SNCB communique le plan de transport proposé 24 heures avant le début de la grève.

(En néerlandais) Tout membre du personnel qui n'aura pas encore fait connaître ses intentions ou aura changé d'avis moins de trois jours avant la grève sans raison valable encourra une sanction disciplinaire. La manière dont les travailleurs devront faire connaître leurs intentions sera définie par l'entreprise. En concertation avec Infrabel et sur la base des déclarations d'intentions, la SNCB pourra décider de l'offre de transport qui sera garantie pendant la grève.

(En français) Demander au personnel de se prononcer quatre jours à l'avance, ce n'est pas mettre fin à la concertation quatre jours avant la grève: rien n'empêche la concertation de se prolonger et d'aboutir à une solution, même la veille de la grève.

Le projet de loi est une initiative du gouvernement suite à l'absence d'accord paritaire chez Infrabel, SNCB et HR Rail. Sur ce dossier, la concertation entre les seuls patrons du rail et les syndicats n'a pas permis d'aboutir, malgré deux ans de discussions. Le gouvernement a donc repris la main, comme le prévoyait l'accord de gouvernement et comme je l'ai rappelé à plusieurs reprises.

19.08 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Je félicite le ministre qui après deux ans de vaine concertation sociale a honoré l'accord de gouvernement et sa promesse personnelle, et boucle ce dossier dans le délai qu'il s'était lui-même fixé. Mon groupe lui apportera en tout cas son soutien, car ce service garanti est une avancée majeure sur le plan de la continuité du service, surtout pour les voyageurs.

19.09 David Geerts (sp.a): À mes yeux, toute cette discussion est purement symbolique. Le gouvernement s'enorgueillit d'un règlement, mais je demande depuis dix ans ce qu'il advient des voyageurs qui, dans l'une ou l'autre gare, sont dans l'impossibilité de prendre leur train parce qu'il est trop bondé. Qui assumera cette responsabilité? J'attends toujours la réponse à cette question. Désormais, face à un travailleur qui n'aura pas réussi à rejoindre son lieu de travail en raison d'une action syndicale, l'employeur pourra systématiquement lui rétorquer que tel ou tel train roulait.

Een staking draait meestal om een intern

Une grève est généralement l'expression d'un

bedrijfsconflict of het is een reactie tegen een bepaald politiek beleid. Uiteindelijk zullen opnieuw de gewone werknemers op het moment zelf de beslissing moeten nemen, maar ze zullen die verantwoordelijkheid volgens mij gewoon niet durven nemen.

19.10 Gwenaëlle Grovonius (PS): U zult met uw ontwerp geen spontane stakingen voorkomen, maar ze net in de hand werken omdat ze voor de werknemers de enige manier zijn om hun stakingsrecht te laten gelden. Stakingen worden nog altijd beter voorkomen en in dit verband is sociaal overleg belangrijk. U zegt mijn mening te delen, maar staat u er werkelijk achter? Stakingen kunnen worden voorkomen door de Belgische spoorwegen eindelijk de nodige middelen te geven om behoorlijk te werken.

19.11 Laurent Devin (PS): U staat open voor dialoog, maar er bestaat ook zoiets als een dovemansgesprek. Aangezien de minimale dienstverlening is opgenomen in uw draaiboek, dient u deze te realiseren, ook al is het niet uw favoriete maatregel.

Ik wens u veel sterkte om de daad bij het woord te voegen. Bij uw aantreden stelde u die in het regeerakkoord opgenomen maatregel voor na de heftige uitval van de N-VA, die vond dat u te weinig vooruitgang boekte. Dit punt en de besparingen ten bedrage van 3 miljard euro waren immers prioritair voor de N-VA. Het is de enige fractie die vandaag niet aanwezig is om u vragen te stellen. Logisch natuurlijk, u hebt gedaan wat er gevraagd werd!

Die maatregel is geen verrassing, en we weten ook al hoe de vakbonden daarop zullen reageren. Dit is een oorlogsverklaring. U valt het stakingsrecht aan.

De dialoog zal moeilijk zijn en op het terrein worden gevoerd. In die omstandigheden staan ze heel sterk. Op de stakingsdag wordt het gevaarlijk, met te weinig personeelsleden, in een zeer gespannen sfeer, met overvolle treinen. Er zullen zich veiligheidsproblemen voordoen. Soldaat Bellot heeft de gegarandeerde dienstverlening afgedwongen. Op de stakingsdag spreken we elkaar opnieuw.

19.12 Marco Van Hees (PTB-GO!): U heeft niets gezegd over het rekwireren van personeel of over de invoering van regionale vervoersplannen in geval van staking.

19.13 Minister François Bellot (Frans): Mijnheer Devin, tijdens het debat over de sociale verkiezingen waarschuwde u voor het ergste, en zei

conflit au sein de l'entreprise ou d'une réaction à une stratégie déterminée. Une fois de plus, ce seront finalement les travailleurs ordinaires qui devront trancher au moment même, mais je pense qu'ils n'oseront tout simplement pas prendre cette responsabilité.

19.10 Gwenaëlle Grovonius (PS): Votre projet ne permettra pas d'éviter les grèves spontanées. Au contraire, vos propositions vont nourrir ces mouvements spontanés car ce sera la seule manière pour les travailleurs de préserver leur droit de grève. La meilleure grève, c'est celle qu'on ne fait pas. La concertation sociale est primordiale. Nous l'avons dit tous les deux mais le pensez-vous vraiment? Pour éviter les grèves, il faudrait donner enfin aux chemins de fer belges les moyens de fonctionner correctement.

19.11 Laurent Devin (PS): Vous êtes un homme de dialogue mais il y a des dialogues de sourds. Le service minimum fait partie de votre feuille de route, vous devez l'obtenir même si ce n'est pas la mesure qui vous plaise le plus.

Je vous souhaite du courage quand vous allez devoir passer de la théorie à la pratique. Lors de votre entrée en fonction, vous présentiez cette mesure prévue dans l'accord de gouvernement, sous les coups de boutoir de la N-VA, qui vous trouvait trop lent. C'était leur priorité pour la SNCB avec les économies de 3 milliards. C'est le seul groupe absent aujourd'hui pour vous interroger. En effet, vous avez fait le boulot demandé!

Si cette mesure n'est pas une surprise, la réaction des syndicats ne le sera pas non plus. C'est la déclaration de guerre. Vous vous attaquez au droit de grève.

Le dialogue sera difficile, il se fera sur le terrain et là, ils sont très forts. Ce jour-là, il y aura du danger: on sera en sous-effectifs, dans un climat très tendu, on se pressera dans les trains. Des questions de sécurité vont se poser. Le soldat Bellot a décroché par la force le service minimum. Je lui donne rendez-vous ce jour-là.

19.12 Marco Van Hees (PTB-GO!): Vous n'avez rien dit sur la réquisition ou les plans régionaux en cas de grève.

19.13 François Bellot, ministre (en français): Monsieur Devin, lors des débats sur les élections sociales, vous annonciez le pire, disant que les

u dat de mensen het nooit zouden aanvaarden. Zes maanden later is alles unaniem door het paritair comité goedgekeurd! Men heeft mij gevraagd werk te maken van de bescherming van de kandidaten. Die bescherming zal gegarandeerd worden, want het is een terechte vraag.

Deze regering heeft geen drie miljard besparingen opgelegd, zoals u beweert! Het is de vorige regering die in haar investeringsplan 2013-2025 aan iedereen van alles toezegde. Als men al die beloftes had willen nakomen, had men de dotatie van de Staat met 3 tot 5 miljard euro per jaar moeten verhogen.

Er zullen geen personeelsleden worden gerekwireerd, mijnheer Van Hees.

Het treinaanbod zal per lijn worden bestudeerd, want de treinbestuurders en –begeleiders worden ook per lijn opgeleid. Als 90% van het personeel op een lijn beschikbaar is, zullen de treinen op die lijn kunnen rijden zonder dat de veiligheid in het gedrang komt, maar als er slechts 10% beschikbaar is, is er geen verkeer op die lijn mogelijk. Er schuilt hier geen gewestelijk plan achter. Ons land is al te klein voor het net dat we nu hebben en onze lijnen zijn zodanig met elkaar verweven dat een regionalisering van de infrastructuur of de exploitatie ondenkbaar is. Ik ben zelfs voorstander van een enkele exploitatiemaatschappij voor de Benelux: op die manier zouden we veel sterker staan ten aanzien van de grote maatschappijen die binnenkort op de interessante lijnen zullen azen...

19.14 Marco Van Hees (PTB-GO!): Uw antwoord over de regionalisering is interessant want u lijkt het absoluut niet eens te zijn met Bart De Wever.

U haalde daarnet de continuïteit van de openbare dienstverlening aan maar die continuïteit wordt iedere dag doorbroken, telkens wanneer er treinen worden afgeschaft. U zegt dat men aandacht moet hebben voor de werknemers en studenten die de trein gebruiken maar het spoorpersoneel staakt net tegen de oorzaken van de problemen die de pendelaars ondervinden, namelijk het gebrek aan investeringen in het spoor, het banenverlies, de verslechterende arbeidsomstandigheden.

Volgens uw plan gaan de besprekingen tussen de directie en de vakbonden ook verder op minder dan vier dagen voor de staking, maar vier dagen voor de staking hebben de werknemers zich al moeten uitspreken over de staking. Wanneer een werknemer die had beslist om niet te staken alsnog van mening verandert ten gevolge van de beslissing

gens n'accepteraient jamais. Or six mois après, à l'unanimité du comité paritaire, tout est en ordre! On m'a demandé la protection des candidats – elle sera assurée, car c'est une demande légitime.

Ce gouvernement n'a pas, contrairement à ce que vous dites, imposé trois milliards d'économies! C'est le gouvernement précédent qui avait prévu un plan d'investissements 2013-2025 disant "oui" à tout le monde. Si on avait voulu réaliser cela, on aurait dû augmenter la dotation de l'État de 3 à 5 milliards d'euros par an.

Il n'y a pas de réquisition prévue, Monsieur Van Hees.

L'offre de transport sera étudiée ligne par ligne parce que les conducteurs et les accompagnateurs sont formés ligne par ligne. Si 90 % du personnel est disponible sur une ligne, les trains pourront y circuler en toute sécurité mais s'il y en a 10 %, il n'y aura pas de train sur cette ligne. Il n'y a pas de plan régional derrière cela. Notre pays est déjà trop petit pour son réseau, l'imbrication est totale: on ne peut donc régionaliser ni l'infrastructure, ni l'exploitation. Je suis allé jusqu'à demander une seule société d'exploitation pour le Benelux: on serait tellement plus forts pour résister aux grands qui vont bientôt débarquer à la conquête des lignes intéressantes...

19.14 Marco Van Hees (PTB-GO!): Votre réponse sur la régionalisation est intéressante, vous ne semblez absolument pas d'accord avec Bart De Wever.

Vous invoquez la continuité du service public: elle est rompue tous les jours, à chaque suppression de train. Vous dites qu'il faut penser aux travailleurs et étudiants usagers des trains mais, précisément, les cheminots font grève contre le désinvestissement dans le rail, les pertes d'emplois, la détérioration des conditions de travail, causes des problèmes des navetteurs. Les critiques de votre plan par les associations de navetteurs démontrent les intérêts communs entre cheminots et navetteurs.

Selon votre schéma, la discussion entre direction et syndicats continue après N-4 mais, à N-4, les travailleurs ont dû se prononcer sur la grève. Si le travailleur qui avait décidé de ne pas faire grève change d'avis suite à la décision de la direction, il est sanctionné.

van de directie krijgt hij een sanctie.

19.15 Laurent Devin (PS): Meneer de minister, u wijst naar mij wat betreft de sociale verkiezingen, maar ik zal mevrouw Grovonius zich hierover laten uitspreken. Ik wacht samen met haar op uw antwoord over de 600.000 euro.

Er is een belangrijk politiek feit: u zegt dat de uitspraken van de heer De Wever voor zijn rekening zijn. U zet hem op zijn plaats. Niemand gelooft dat wat hier gezegd wordt de N-VA ontgaat. U hebt zojuist gezegd dat wat de heer De Wever zei over een regionalisering van het spoor een stommeit is.

De stad Binche houdt 2 miljoen over van de begroting van 33 miljoen euro. Dus zegt de NMBS dat de stad zich maar om het station moet bekommeren. Wat de NMBS met haar miljarden niet voor elkaar krijgt, zou deze kleine stad wel kunnen. Dat is buitengewoon!

De **voorzitter:** Dit zeer interessante debat zal elders voortgezet moeten worden.

Het incident is gesloten.

20 Vraag van mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de zorgwekkende situatie van de treinbestuurders bij de NMBS" (nr. 18449)

20.01 Gwenaëlle Grovonius (PS): Er heerst een diep onbehagen bij de treinbestuurders. Dat komt door hun werkomstandigheden. Een van de grootste moeilijkheden is de noodzakelijke aanpassing aan de permanente veranderingen: het HLT-boekje – hun handleiding – wordt voortdurend gewijzigd.

Ze worden maar bij beetje en brokken van die wijzigingen in kennis gesteld, zonder dat er daarbij een educatieve aanpak wordt gehanteerd; die aanpassingen worden zelfs niet in de lessen of de bijscholingscursussen opgenomen. Dat kan ervoor zorgen dat men op kritieke momenten begint te twijfelen! De NMBS is dus niet in staat een afdoende follow-up te bieden van de veranderingen waartoe ze zelf heeft besloten. Door de steeds grotere moeilijkheden die de treinbestuurders ondervinden, loopt de belangstelling voor hun beroep terug en komt de veiligheid van de passagiers in het gedrang.

Hoe is het aantal treinbestuurders bij de NMBS de voorbije jaren geëvolueerd? Wat zijn de

19.15 Laurent Devin (PS): Monsieur le Ministre, vous me pointez du doigt en matière d'élections sociales. Mais je laisserai Mme Grovonius s'exprimer à ce sujet. J'attends avec elle votre réponse sur les 600 000 euros.

Il y a un fait politique majeur: vous renvoyez M. De Wever à ses propos. Vous le balayez. On ne peut pas croire que les propos tenus ici échappent à la N-VA. Vous venez de dire à M. De Wever que ce qu'il dit en matière de rail régional, c'est une grosse bêtise.

La Ville de Binche a 2 millions de boni sur un budget de 33 millions. La SNCB en profite pour dire que Binche s'occupe de sa gare. Dès lors, ce que la SNCB, avec ses milliards, ne sait pas faire, cette petite ville pourrait le faire. C'est extraordinaire!

Le **président:** Ce débat très intéressant devra être poursuivi ailleurs.

L'incident est clos.

20 Question de Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la situation préoccupante des conducteurs de train à la SNCB" (n° 18449)

20.01 Gwenaëlle Grovonius (PS): Les conducteurs de trains ressentent un profond malaise en raison de leurs conditions de travail. Une des principales difficultés vient de la nécessaire adaptation aux changements incessants: (le livret HLT – leur manuel – est constamment modifié).

Ces modifications leur sont communiquées de façon dispersée, sans réelle pédagogie; elles ne sont pas répercutées dans les cours et formations continues. Cela peut conduire à des hésitations dans des moments critiques! Bref, la SNCB n'est pas en mesure d'apporter un suivi satisfaisant aux changements qu'elle a elle-même déterminés. Les difficultés croissantes rencontrées par les conducteurs de train mènent à la désaffection de cette profession et à un risque pour la sécurité des passagers.

Comment a évolué le nombre de conducteurs à la SNCB ces dernières années? Quels sont les

vooruitzichten qua pensioneringen en aanwervingen? Zal de NMBS haar recruitmentdoelstellingen kunnen bereiken? Is het beroep van treinbestuurder nog aantrekkelijk genoeg om de vacatures te kunnen vervullen? Heeft de verhoging van de pensioenleeftijd in dat opzicht een impact gehad?

Bevestigt u dat de opleiding van de treinbestuurders niet spoort met de recentste versie van het HLT-boekje? Hoe verloopt een aanpassing van dat boekje? Hoeveel mededelingen werden er in 2014, 2015 en 2016 aan de treinbestuurders gedaan in verband met een aanpassing van het HLT-boekje? Ziet de NMBS erop toe dat die aanpassingen duidelijk worden meegedeeld en toegelicht?

20.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): De theoretische operationele evolutie van het aantal treinbestuurders en bestuurders rangering is de volgende: 3.271 in januari 2013; 3.170 in 2014; 3.185 in 2015; 3.055 in 2016 en 2.998 in 2017. Deze cijfers weerspiegelen de uitstroom ten gevolge van de oprichting van de filialen B Logistics (Lineas) en THI Factory. Ik heb geen vergelijkende cijfers bij constante perimeter ontvangen (nationaal verkeer).

In 2017 is de rekrutering van 472 bestuurders gepland en dit aantal zal de komende jaren waarschijnlijk gehalveerd worden. Er zijn 230 werknemers vertrokken, maar de uitstroom zal dalen ten gevolge van de leeftijds piramide.

De NMBS heeft haar rekruteringscampagne opgevoerd en uitgebreid. Voor de berekening van het loon zal er rekening worden gehouden met de anciënniteit. Het debat over de pensioenleeftijd heeft de uitstroom ongetwijfeld versneld in 2016. In 2017 stellen we het omgekeerde vast.

Volgens de NMBS is de opleiding van de bestuurders wel afgestemd op de meest recente versie van het HLT-boekje: de updates worden op de IDA-tablet van de bestuurders geplaatst en de wijzigingen worden op de halfjaarlijkse permanente opleiding uitgelegd.

Het HLT-boekje kan pas aangepast worden nadat de wijzigingen zes maanden vóór de toepassing ervan zijn aangekondigd en geïntegreerd in de opleidingen.

De afgewerkte ontwerp teksten worden met de betrokkenen besproken en de definitieve versie verschijnt twee maanden voor de invoering op de IDA-tabletcomputer voor treinbestuurders en een maand voor de invoering op papier.

perspectives: départs à la retraite et engagements? La SNCB pourra-t-elle atteindre ses objectifs de recrutement? Cette profession est-elle encore assez attractive pour répondre aux besoins? Le recul de l'âge de la retraite a-t-elle eu un impact?

Confirmez-vous le décalage entre la formation des conducteurs et la dernière version du livret HLT? Quel est le processus pour modifier ce livret? En 2014, 2015 et 2016, combien y a-t-il eu de communications aux conducteurs sur une modification du livret? La SNCB veille-t-elle à sa clarté et à sa pédagogie?

20.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): L'évolution opérationnelle théorique de l'effectif de conducteurs de train et conducteurs de manœuvres est la suivante: 3 271 en janvier 2013; 3 170 en 2014; 3 185 en 2015; 3 055 en 2016 et 2 998 en 2017. Ces chiffres reflètent les départs suite à la création de filiales B Logistics (Lineas) et THI Factory. On ne m'a pas communiqué de comparaison à périmètre constant (trafic national).

Le recrutement de 472 conducteurs est prévu en 2017, nombre qui sera probablement réduit de moitié les années suivantes. Le nombre de départs est de 230 mais baissera en raison de la pyramide des âges.

La SNCB a intensifié et étendu sa campagne de recrutement. L'exercice d'un emploi précédent sera pris en compte dans la rémunération. Le débat sur l'âge de la retraite a, sans doute, accéléré des départs en 2016. En 2017, l'effet est inverse.

Selon la SNCB, il n'y a pas de décalage entre la formation des conducteurs et la dernière version du livret HLT: les mises à jour sont placées sur la tablette IDA des conducteurs et les modifications sont expliquées lors de la formation permanente semestrielle.

Avant tout changement du livret HLT, il faut que les modifications soient annoncées et intégrées dans les formations six mois avant la mise en application.

Les projets finalisés sont examinés avec les acteurs de terrain pour diffuser la version définitive sur la tablette IDA des conducteurs, deux mois avant son application et un mois avant sous forme papier.

De NMBS heeft in 2014 65 wijzigingen aan het HLT-boekje voor treinbestuurders aangebracht; in 2015 waren er dat 99 en in 2016 102. De helft ervan had betrekking op wijzigingen van de regelgeving en de andere helft op het materieel, de organisatie of nieuwe telefoonnummers en benamingen. De NMBS hecht belang aan duidelijke communicatie. Voor er nieuwigheden worden ingevoerd, krijgen opleiders en treinbestuurders de nodige uitleg en in het geval van ingrijpende wijzigingen worden er opleidingen georganiseerd. Dit wordt ook bevestigd door een tevredenheidsenquête over de inhoud van de permanente opleidingen. Sommige treinbestuurders laten me weten dat ze deze communicatie ingewikkelder vinden dan die in Frankrijk, waar de gewijzigde passages van het boekje worden gemarkeerd. Ik zal mevr. Dutordoir vragen zich hierop te inspireren.

20.03 Gwenaëlle Grovonius (PS): De treinbestuurders hebben me gezegd dat de wijzigingen niet systematisch werden meegenomen in de halfjaarlijkse opleidingen.

In principe wordt er een halve dag gewijd aan het werken in de simulator. Verschillende treinbestuurders hebben me evenwel gezegd dat ze daartoe de kans niet hebben gekregen, omdat alle opleidingstijd aan de theorie en de vele wijzigingen van het HLT-boekje werd besteed.

Het werk moet echt gerealiseerd worden, in overleg met de vertegenwoordigers van de werknemers en in het bijzonder die van de treinbestuurders.

Het incident is gesloten.

21 Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "vandalisme" (nr. 18468)

21.01 Laurent Devin (PS): De schade ten gevolge van vandalisme in de stations en de treinen loopt in de miljoenen euro's.

Wat bent u van plan te ondernemen tegen dat vandalisme? Worden de boetes verzwwaard? Worden er meer Securailagenten ingezet?

21.02 Minister François Bellot (Frans): De aanwezigheid van Securailagenten in de stations en de treinen blijft een prioriteit. In de periode 2014-2016 heeft dat geleid tot minder graffiti. De NMBS wil deze inbreuken vervolgen door administratieve boetes op te leggen. Binnenkort dien ik een

La SNCB a publié 65 modifications du livret HLT pour les conducteurs en 2014, 99 en 2015 et 102 en 2016, dont la moitié concernent la modification de la réglementation, l'autre moitié les engins, l'organisation ou les nouveaux numéros de téléphone et dénominations. La SNCB veille à la clarté de ces communications. Les nouveautés sont expliquées aux formateurs et aux conducteurs avant application et des formations sont dispensées en cas de changement important. L'enquête de satisfaction sur le contenu des formations permanentes en témoigne également. Certains conducteurs m'ont fait part de la complexité de cette communication, comparée à la France où les passages modifiés du livret sont surlignés. Je vais proposer à Mme Dutordoir de s'en inspirer.

20.03 Gwenaëlle Grovonius (PS): Des conducteurs m'ont dit que les modifications n'étaient pas systématiquement introduites dans les formations semestrielles.

Une demi-journée est en principe consacrée au travail sur le simulateur, or de nombreux conducteurs m'ont dit qu'ils n'en avaient pas eu l'occasion, parce qu'ils avaient passé tout leur temps de formation sur de la théorie et sur les nombreuses modifications au livret.

Le travail doit vraiment être accompli en concertation avec les représentants des travailleurs, et des conducteurs en particulier.

L'incident est clos.

21 Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le vandalisme" (n° 18468)

21.01 Laurent Devin (PS): Le coût du vandalisme dans les gares et les trains se chiffre en millions d'euros.

Que ferez-vous pour lutter contre ce vandalisme? Les amendes seront-elles plus lourdes? La présence des agents de Securail sera-t-elle renforcée?

21.02 François Bellot, ministre (en français): La présence des agents Securail en gare et dans les trains reste une priorité. Celle-ci se traduit par une diminution du nombre de graffitis entre 2014 et 2016. La SNCB s'est engagée à poursuivre des infractions par des amendes administratives. Je

wetsontwerp in om het begrip administratieve boete toe te voegen aan het arsenaal van beschikbare maatregelen om gedrag te beteugelen dat haaks staat op de verplichtingen die treingebruikers in acht moeten nemen. Ik hoop dat ik hiervoor zal kunnen rekenen op de steun van iedereen.

21.03 **Laurent Devin** (PS): Op mij kunt u rekenen.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vragen nrs. 18497, 18531 en 18537 van de heer Calomne worden omgevormd in schriftelijke vragen.

22 **Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de groene stroom en het klimaatengagement bij de NMBS" (nr. 18509)**

22.01 **David Geerts** (sp.a): De Nederlandse Spoorwegen hebben de intentie om in 2018 klimaatneutraal te worden en hebben daarover afspraken met Eneco gemaakt.

Gemeenten en overheden schakelen ook steeds meer op groene stroom over om de klimaatdoelstellingen te halen. In het kader daarvan vragen ook sommige gemeenten dat de NMBS haar lijnen en infrastructuur zou vergroenen.

De jaarlijkse energiefactuur van de NMBS zou 100 miljoen euro bedragen. Besparingen zijn gemakkelijk te realiseren, bijvoorbeeld door de sporen te overkappen met zonnepanelen.

Wat is de jaarlijkse kostprijs voor elektriciteit bij de NMBS en Infrabel? Klopt het dat de NMBS geen groene stroom gebruikt? Waarom niet? Wil de NMBS klimaatneutraal worden? Is de minister bereid het debat met zijn collega Marghem te voeren?

22.02 **Minister François Bellot** (Nederlands): Infrabel koopt alle elektriciteit aan die gebruikt wordt door de spoorwegoperatoren. In 2016 bedroeg de elektriciteitsfactuur voor de voeding van de bovenleiding en de installaties, stationsgebouwen, werkplaatsen, seingeving, verlichting en wisselverwarming 127 miljoen euro. Voor het elektriciteitsverbruik van de treinen werd 102 miljoen euro aangerekend, waarvan

déposerai prochainement un projet de loi visant à introduire la notion d'amende administrative dans l'arsenal des mesures disponibles pour sanctionner des comportements contraires aux obligations en matière d'utilisation du transport ferroviaire. J'espère pouvoir compter sur le soutien de tous à cet effet.

21.03 **Laurent Devin** (PS): Je réponds présent.

L'incident est clos.

Le **président**: Les questions n^{os} 18497, 18531 et 18537 de M. Calomne sont transformées en questions écrites.

22 **Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'électricité verte et l'engagement pour le climat de la SNCB" (n° 18509)**

22.01 **David Geerts** (sp.a): L'entreprise ferroviaire néerlandaise (NS) a l'intention de devenir neutre pour le climat en 2018 et a négocié des accords dans cette perspective avec Eneco.

Les communes et les services publics sont également sans cesse plus nombreux à franchir le pas vers l'électricité verte, afin d'atteindre les objectifs fixés en matière de climat. Certaines communes demandent dans ce cadre à la SNCB d'apporter une nuance plus écologique à ses lignes et à son infrastructure.

La facture annuelle d'énergie de la SNCB atteindrait cent millions d'euros. Des économies peuvent aisément être réalisées, en aménageant par exemple des panneaux solaires au-dessus des voies.

Quel est le montant de la facture annuelle d'électricité de la SNCB et d'Infrabel? Est-il exact que la SNCB n'utilise pas d'électricité verte? Pourquoi? La SNCB a-t-elle l'ambition de devenir neutre pour le climat? Le ministre est-il disposé à engager le débat à ce sujet avec sa collègue, Mme Marghem?

22.02 **François Bellot**, ministre (en néerlandais): Infrabel achète toute l'électricité utilisée par les opérateurs ferroviaires. En 2016, la facture d'électricité pour l'alimentation des caténaires et des installations, des gares, des ateliers, pour la signalisation, l'éclairage et le chauffage des aiguillages se montait à 127 millions d'euros. Pour la consommation d'électricité des trains, la facture atteignait 102 millions d'euros, dont 83,5 millions

83,5 miljoen euro ten laste van de NMBS.

Het aandeel groene stroom is geen criterium bij het gunnen van de opdracht tot levering. De NMBS en Infrabel engageren zich wel om de productie van groene stroom een maximale kans te geven. De behoefte op jaarbasis kan daar echter niet mee worden gedekt.

Zolang de omslag naar een klimaatneutrale elektriciteitsproductie niet is gerealiseerd, vertaalt een klimaatneutraal gebruik van het elektriciteitsnet zich in bijkomende kosten. De kosten voor elektriciteit in ons land bestaan meer en meer uit toeslagen voor de realisatie van deze omslag.

Infrabel en de NMBS betaalden in 2016 meer dan 20 miljoen euro aan steun voor hernieuwbare energie via groenestroomcertificaten, warmtekrachtkoppelingcertificaten en andere toelagen.

Zonnedaken boven de spoorlijnen zijn alleen al vanwege de veiligheid, de toegankelijkheid en het onderhoud onrealistisch. Zonnedaken op grote gebouwen zoals stations zijn realistischer en zullen, voor zover economisch haalbaar, worden gerealiseerd.

Reizen per trein is in vergelijking met andere gemotoriseerde vervoersmiddelen al uitermate energie-efficiënt. De NMBS en Infrabel moeten hun inspanningen voortzetten.

Ik verwijs ook naar mijn antwoord op de schriftelijke vraag nr. 2104 van de heer Jef Van den Bergh.

22.03 David Geerts (sp.a): Veiligheid is absoluut prioritair, maar een klimaatvriendelijk beleid bij de Spoorwegen kan op termijn ook de kostenefficiëntie in de hand werken. Hier moet dus actief worden over nagedacht.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Ik treed de minister bij als hij protest aantekent tegen vragen die op het laatste moment worden ingediend, die vanwege het kabinet heel wat opzoekwerk vergen, en die dan worden uitgesteld. Dat is geen manier van werken.

Minister **François Bellot** (Frans): De vraag kan worden uitgesteld tot de volgende vergadering.

De openbare commissievergadering wordt gesloten

d'euros à charge de la SNCB.

La part d'énergie verte n'est pas un critère pour l'octroi du marché de fourniture. La SNCB et Infrabel s'engagent cependant à donner un maximum de chances à la production d'énergie verte, laquelle ne permet néanmoins pas de couvrir les besoins annuels.

Tant que le tournant vers une production d'électricité neutre sur le plan climatique n'aura pas été réalisé, une utilisation du réseau d'électricité neutre sur le plan climatique se traduira par des coûts supplémentaires. Dans notre pays, les coûts de l'électricité comportent de plus en plus de suppléments destinés à la réalisation de ce tournant.

En 2016, Infrabel et la SNCB ont consacré plus de 20 millions d'euros au soutien des énergies renouvelables par le biais de certificats verts, de certificats de cogénération et d'autres primes.

Des panneaux solaires surmontant les voies ferrées sont irréalistes, ne serait-ce que pour des questions de sécurité, d'accessibilité et d'entretien. Installer des panneaux solaires sur de grands bâtiments tels que des gares est plus réaliste et, pour autant que cette solution soit réalisable sur le plan économique, elle sera mise en œuvre.

Comparés aux autres modes de transport motorisés, les déplacements en train présentent déjà une efficacité énergétique remarquable. La SNCB et Infrabel doivent poursuivre leurs efforts.

Je renvoie également à ma réponse à la question écrite n° 2104 de M. Jef Van den Bergh.

22.03 David Geerts (sp.a): La sécurité est une priorité absolue mais une politique ferroviaire respectueuse du climat peut, à terme, favoriser aussi l'efficacité énergétique. Il s'agit d'un enjeu auquel il faut réfléchir activement.

L'incident est clos.

Le **président**: Je me joins au ministre lorsqu'il s'insurge contre le dépôt *in extremis* de questions qui demandent un travail de recherche considérable de la part du cabinet, et qui sont ensuite reportées. Ce n'est pas une façon de faire.

François Bellot, ministre (*en français*): La question peut être reportée à la prochaine réunion.

La réunion publique de commission est levée à

om 17.26 uur.

17 h 26.