



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

31-01-2018

Namiddag

Mercredi

31-01-2018

Après-midi

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

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

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

INHOUD

Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de gevolgen van de fusie van Overpelt en Neerpelt voor de NMBS-stopplaatsen" (nr. 22425)

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

Vraag van mevrouw Isabelle Galant aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de occasionele vervoersdiensten" (nr. 22554)

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

Vraag van mevrouw Isabelle Galant aan de vice-eersteminister en minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met de Regie der Gebouwen, over "de sector van de takeldiensten" (nr. 22594)

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

Vraag van de heer Olivier Maingain aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de nadelige gevolgen van het ontbreken van taalkaders bij Belgocontrol" (nr. 22668)

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

Vraag van de heer Raoul Hedebouw aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de studie over de alternatieven voor de Brusselse Noord-Zuidas" (nr. 22670)

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

Samengevoegde vragen van

- de heer Raoul Hedebouw aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over

SOMMAIRE

Question de M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les conséquences de la fusion des communes d'Overpelt et Neerpelt pour les points d'arrêt de la SNCB" (n° 22425)

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

Question de Mme Isabelle Galant au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les services de transport à caractère occasionnel" (n° 22554)

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

Question de Mme Isabelle Galant au vice-premier ministre et ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé de la Régie des Bâtiments, sur "le secteur de dépannage des automobiles" (n° 22594)

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

Question de M. Olivier Maingain au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les conséquences dommageables de l'absence de cadres linguistiques à Belgocontrol" (n° 22668)

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

Question de M. Raoul Hedebouw au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'étude relative aux alternatives à la jonction Nord-Midi à Bruxelles" (n° 22670)

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

Questions jointes de

- M. Raoul Hedebouw au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la rénovation de

"het renoveren van twee Luikse stations" (nr. 22677)		deux gares liégeoises" (n° 22677)	
- de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het renoveren van twee Luikse stations" (nr. 23339)	7	- M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la rénovation de deux gares liégeoises" (n° 23339)	7
<i>Sprekers: Marco Van Hees, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</i>		<i>Orateurs: Marco Van Hees, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</i>	
Samengevoegde vragen van	8	Questions jointes de	8
- de heer Raoul Hedebouw aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toestand van het station Dendermonde" (nr. 22683)	8	- M. Raoul Hedebouw au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'état de la gare de Termonde" (n° 22683)	8
- de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toestand van het station in Dendermonde" (nr. 23338)	8	- M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'état de la gare de Termonde" (n° 23338)	8
<i>Sprekers: Marco Van Hees, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</i>		<i>Orateurs: Marco Van Hees, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</i>	
Samengevoegde vragen van	8	Questions jointes de	8
- de heer Raoul Hedebouw aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de situatie op lijn 43" (nr. 22684)	8	- M. Raoul Hedebouw au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la situation sur la ligne 43" (n° 22684)	8
- de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de situatie op lijn 43" (nr. 23337)	8	- M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la situation sur la ligne 43" (n° 23337)	8
<i>Sprekers: Marco Van Hees, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</i>		<i>Orateurs: Marco Van Hees, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</i>	
Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stationsomgeving van Neerpelt" (nr. 22770)	11	Question de M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les abords de la gare de Neerpelt" (n° 22770)	11
<i>Sprekers: Wouter Raskin, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</i>		<i>Orateurs: Wouter Raskin, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</i>	
Samengevoegde vragen van	12	Questions jointes de	12
- mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over	12	- Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les piètres	12

<p>"de slechte stiptheidscijfers van de NMBS" (nr. 22779)</p>		<p>résultats de la SNCB en matière de ponctualité" (n° 22779)</p>	
<p>- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stiptheid sinds het nieuwe vervoersplan" (nr. 23104)</p>	12	<p>- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la ponctualité depuis le nouveau plan de transport" (n° 23104)</p>	12
<p>- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de almaar slechtere stiptheidscijfers bij de NMBS" (nr. 23346)</p>	12	<p>- M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la dégradation de la ponctualité à la SNCB" (n° 23346)</p>	12
<p>- de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de cijfers over de stiptheid van de treinen in 2017" (nr. 23351)</p>	12	<p>- M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les chiffres sur la ponctualité des trains en 2017" (n° 23351)</p>	12
<p>- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stiptheidscijfers" (nr. 23358)</p> <p><i>Sprekers: Inez De Coninck, Jef Van den Bergh, Marco Van Hees, François Bellot</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, Sabien Lahaye-Battheu</p>	12	<p>- Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les statistiques de ponctualité" (n° 23358)</p> <p><i>Orateurs: Inez De Coninck, Jef Van den Bergh, Marco Van Hees, François Bellot</i>, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, Sabien Lahaye-Battheu</p>	12
<p>Vraag van de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de nieuwe NMBS-zetel in Brussel-Zuid" (nr. 22794)</p> <p><i>Sprekers: Marco Van Hees, François Bellot</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	17	<p>Question de M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le nouveau siège de la SNCB à Bruxelles-Midi" (n° 22794)</p> <p><i>Orateurs: Marco Van Hees, François Bellot</i>, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	17
<p>Vraag van de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de overeenstemming van met het ETCS-systeem uitgeruste materieel en spoorlijnen" (nr. 22795)</p> <p><i>Sprekers: Marco Van Hees, François Bellot</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	18	<p>Question de M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la concordance entre matériel et lignes équipés du système ETCS" (n° 22795)</p> <p><i>Orateurs: Marco Van Hees, François Bellot</i>, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	18
<p>Vraag van de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "een defecte overweg in Morlanwelz" (nr. 22796)</p> <p><i>Sprekers: Marco Van Hees, François Bellot</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	20	<p>Question de M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la déféctuosité d'un passage à niveau à Morlanwelz" (n° 22796)</p> <p><i>Orateurs: Marco Van Hees, François Bellot</i>, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	20

Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het updaten van de regels betreffende het gebruik van drones door de Raad van de Europese Unie" (nr. 22856)	20	Question de M. Jean-Jacques Flahaux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la mise à jour par le Conseil de l'UE des règles concernant notamment l'usage des drones" (n° 22856)	20
<i>Sprekers: Jean-Jacques Flahaux, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: Jean-Jacques Flahaux, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Samengevoegde vragen van	21	Questions jointes de	21
- mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toegankelijkheid van lijn 43 voor personen met beperkte mobiliteit" (nr. 22884)	21	- Mme Isabelle Poncelet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les personnes à mobilité réduite désirant embarquer sur la ligne 43" (n° 22884)	21
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de dienstverlening aan personen met een beperkte mobiliteit die om assistentie verzoeken" (nr. 22906)	21	- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le service aux personnes à mobilité réduite demandant une assistance" (n° 22906)	21
- de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de dienstverlening van de NMBS aan reizigers met een beperking" (nr. 22920)	22	- M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les services offerts par la SNCB aux personnes handicapées" (n° 22920)	22
- de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de problemen waarmee rolstoelgebruikers worden geconfronteerd" (nr. 23350)	22	- M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les problèmes pour les personnes en chaise roulante" (n° 23350)	22
<i>Sprekers: David Geerts, Wouter Raskin, Marco Van Hees, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: David Geerts, Wouter Raskin, Marco Van Hees, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Samengevoegde vragen van	25	Questions jointes de	25
- de heer Egbert Lachaert aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de publicatie van stiptheidsgegevens bij Infrabel" (nr. 22917)	25	- M. Egbert Lachaert au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la publication de statistiques de ponctualité chez Infrabel" (n° 22917)	25
- mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toegang tot de stiptheidscijfers van de NMBS" (nr. 23173)	25	- Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'accès aux données de ponctualité de la SNCB" (n° 23173)	25
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het opendatabeleid bij de NMBS en Infrabel" (nr. 23197)	25	- 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 politique de données ouvertes à la SNCB et chez Infrabel" (n° 23197)	25

<p>- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de slechte stiptheidscijfers en het niet vrijgeven van open data over stiptheid" (nr. 23287)</p> <p><i>Sprekers: Gwenaëlle Grovonijs, Jef Van den Bergh, David Geerts, François Bellot</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	25	<p>- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les mauvais chiffres de ponctualité et la non-communication des données ouvertes relatives à la ponctualité" (n° 23287)</p> <p><i>Orateurs: Gwenaëlle Grovonijs, Jef Van den Bergh, David Geerts, François Bellot</i>, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	25
<p>Samengevoegde vragen van</p>	28	<p>Questions jointes de</p>	28
<p>- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de verkoop van Blue-bike" (nr. 22923)</p>	28	<p>- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la vente de Blue-bike" (n° 22923)</p>	28
<p>- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "Blue-bike" (nr. 23362)</p> <p><i>Sprekers: David Geerts, Jef Van den Bergh, François Bellot</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	28	<p>- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "Blue-bike" (n° 23362)</p> <p><i>Orateurs: David Geerts, Jef Van den Bergh, François Bellot</i>, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	28
<p>Vraag van mevrouw Isabelle Galant aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het ongeval aan de overweg in Masnuy-Saint-Pierre" (nr. 22994)</p> <p><i>Sprekers: Isabelle Galant, François Bellot</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	29	<p>Question de Mme Isabelle Galant au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'accident sur le passage à niveau de Masnuy-Saint-Pierre" (n° 22994)</p> <p><i>Orateurs: Isabelle Galant, François Bellot</i>, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	29
<p>Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het plaatsgebrek 's namiddags in de treinen richting Bergen" (nr. 23012)</p> <p><i>Sprekers: Jean-Jacques Flahaux, François Bellot</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	30	<p>Question de M. Jean-Jacques Flahaux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le manque de places dans les trains en direction de Mons l'après-midi" (n° 23012)</p> <p><i>Orateurs: Jean-Jacques Flahaux, François Bellot</i>, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	30
<p>Samengevoegde vragen van</p>	31	<p>Questions jointes de</p>	31
<p>- de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de conclusies van de internationale studie over de IJzeren Rijn" (nr. 23051)</p>	31	<p>- M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les conclusions de l'étude internationale sur le Rhin de fer" (n° 23051)</p>	31
<p>- de heer Peter Vanvelthoven aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de resultaten van de studie over de IJzeren Rijn" (nr. 23055)</p>	31	<p>- M. Peter Vanvelthoven au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les résultats de l'étude consacrée au Rhin de fer" (n° 23055)</p>	31

- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de studie over en de investeringen in de IJzeren Rijn" (nr. 23058) 31
- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'étude relative au Rhin de fer et les investissements dans ce projet" (n° 23058) 31
- de heer Servais Verherstraeten aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de nieuwe studie over de IJzeren Rijn" (nr. 23060) 31
- M. Servais Verherstraeten au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la nouvelle étude sur le Rhin de fer" (n° 23060) 31
- Sprekers: Wouter Raskin, David Geerts, Servais Verherstraeten*, voorzitter van de CD&V-fractie, *François Bellot*, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- Orateurs: Wouter Raskin, David Geerts, Servais Verherstraeten*, président du groupe CD&V, *François Bellot*, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
- Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het uit de hand gelopen pensioenfeest bij de spoorwegen" (nr. 23059) 34
- Question de Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la fête organisée pour un départ à la retraite ayant mal tourné aux chemins de fer" (n° 23059) 34
- Sprekers: Inez De Coninck, François Bellot*, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- Orateurs: Inez De Coninck, François Bellot*, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
- Vraag van de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de parking van het station Luttre" (nr. 23064) 35
- Question de M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le parking de la gare de Luttre" (n° 23064) 35
- Sprekers: Marco Van Hees, François Bellot*, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- Orateurs: Marco Van Hees, François Bellot*, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
- Vraag van de heer Stéphane Crusnière aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de voltooiing van de GEN-werken op lijnen 161 (Brussel-Ottignies) en 124 (Brussel-Nijvel)" (nr. 22949) 35
- Question de M. Stéphane Crusnière au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la finalisation des travaux RER sur la ligne 161 (Bruxelles-Ottignies) et 124 (Bruxelles-Nivelles)" (n° 22949) 35
- Sprekers: Stéphane Crusnière, François Bellot*, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- Orateurs: Stéphane Crusnière, François Bellot*, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
- Samengevoegde vragen van 37
- Questions jointes de 37
- mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de spooracademie waarvan sprake is in de strategische visie" (nr. 23097) 37
- Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'académie du rail dont il est question dans la vision stratégique" (n° 23097) 37
- de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de Infrabel Academy" (nr. 23331) 37
- M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'Infrabel Academy" (n° 23331) 37

		<i>Sprekers: Inez De Coninck, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: Inez De Coninck, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van de heer Stéphane Crusnière aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de waarschijnlijke sluiting van de overweg in Saintes" (nr. 23111)	38		38	Question de M. Stéphane Crusnière au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la probable fermeture du passage à niveau de Saintes" (n° 23111)	
<i>Sprekers: Stéphane Crusnière, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen				<i>Orateurs: Stéphane Crusnière, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van mevrouw Daphné Dumery aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de regelgeving betreffende het rijbewijs categorie B+E" (nr. 23125)	40		40	Question de Mme Daphné Dumery au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la réglementation relative au permis B+E" (n° 23125)	
<i>Sprekers: Daphné Dumery, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen				<i>Orateurs: Daphné Dumery, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van mevrouw Daphné Dumery aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de maximale toegelaten massa van samengestelde voertuigen op zes assen" (nr. 23126)	41		41	Question de Mme Daphné Dumery au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la masse maximale autorisée des véhicules composés sur 6 axes" (n° 23126)	
<i>Sprekers: Daphné Dumery, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen				<i>Orateurs: Daphné Dumery, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van mevrouw Isabelle Galant aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stijging van het aantal treinreizigers in 2017" (nr. 23160)	41		41	Question de Mme Isabelle Galant au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'augmentation de la fréquentation ferroviaire en 2017" (n° 23160)	
<i>Sprekers: Isabelle Galant, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen				<i>Orateurs: Isabelle Galant, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Samengevoegde vragen van	42		42	Questions jointes de	
- de heer Stéphane Crusnière aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stopzetting van de verkoop van treintickets voor internationale trajecten aan het loket" (nr. 23171)	42		42	- M. Stéphane Crusnière au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la fermeture des guichets pour les trajets internationaux" (n° 23171)	
- de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stopzetting van de verkoop van internationale treintickets" (nr. 23352)	42		42	- M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la suppression de la vente des billets internationaux" (n° 23352)	
<i>Sprekers: Stéphane Crusnière, Marco Van Hees, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale				<i>Orateurs: Stéphane Crusnière, Marco Van Hees, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société	

Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Nationale des Chemins de fer Belges

- | | | | |
|--|----|---|----|
| <p>Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vrijmaking van de markt voor binnenlands reizigersvervoer" (nr. 23184)</p> <p><i>Sprekers: Inez De Coninck, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</i></p> | 44 | <p>Question de Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la libéralisation du marché du transport intérieur de voyageurs" (n° 23184)</p> <p><i>Orateurs: Inez De Coninck, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</i></p> | 44 |
| <p>Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de neutraliteit van de ombudsman van Brussels Airport" (nr. 23212)</p> <p><i>Sprekers: Inez De Coninck, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</i></p> | 45 | <p>Question de Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la neutralité du médiateur de Brussels Airport" (n° 23212)</p> <p><i>Orateurs: Inez De Coninck, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</i></p> | 45 |

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 31 JANUARI 2018

Namiddag

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

du

MERCREDI 31 JANVIER 2018

Après-midi

De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.53 uur en voorgezeten door mevrouw Karine Lalieux.

01 Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de gevolgen van de fusie van Overpelt en Neerpelt voor de NMBS-stopplaatsen" (nr. 22425)

01.01 Wouter Raskin (N-VA): In 2019 fuseren de Limburgse gemeenten Overpelt en Neerpelt tot Pelt. De vraag is welke gevolgen dit zal hebben voor beide NMBS-stations.

Wie beslist er volgens welke criteria over een eventuele afschaffing? Zijn er in dit geval al concrete plannen gesmeed en welke timing wordt daarbij gevolgd? Wordt het lokaal bestuur vooraf geraadpleegd?

01.02 Minister François Bellot (*Nederlands*): De NMBS kan mij op basis van een sociaal-economische en maatschappelijke studie van het huidige en het potentiële treingebruik een voorstel doen om stopplaatsen samen te smelten. In elk geval is een sluiting van een van de stopplaatsen momenteel niet aan de orde.

Het incident is gesloten.

02 Vraag van mevrouw Isabelle Galant aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de occasionele vervoersdiensten" (nr. 22554)

La réunion publique de commission est ouverte à 14 h 53 par Mme Karine Lalieux, présidente.

01 Question de M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les conséquences de la fusion des communes d'Overpelt et Neerpelt pour les points d'arrêt de la SNCB" (n° 22425)

01.01 Wouter Raskin (N-VA): En 2019, les communes d'Overpelt et de Neerpelt fusionneront pour devenir l'entité de Pelt. La question est de savoir quelles seront les conséquences de cette fusion pour les deux gares SNCB.

Qui décidera de la disparition éventuelle d'une des gares et selon quels critères? Existe-t-il déjà des plans concrets à cet effet et quel est le calendrier prévu? Le pouvoir local sera-t-il consulté au préalable?

01.02 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): La SNCB peut me soumettre, sur la base d'une étude socioéconomique et sociologique portant sur l'utilisation actuelle et potentielle du train, une proposition de fusion de points d'arrêt. En tout état de cause, une suppression d'un des arrêts n'est pas actuellement à l'ordre du jour.

L'incident est clos.

02 Question de Mme Isabelle Galant au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les services de transport à caractère occasionnel" (n° 22554)

02.01 Isabelle Galant (MR): Reguliere busdiensten zijn een gewestelijke bevoegdheid, de zogenaamde ongeregelde vervoersdiensten een federale. Die diensten mogen enkele door professionele vervoerders aangeboden worden. Gemeenten mogen die niet organiseren, omdat dit een vorm van oneerlijke concurrentie zou zijn. Om een afwijking te verkrijgen moet een gemeente het bestaan van een werkelijke en permanente band met de vervoerde personen bewijzen. Dat is enkel het geval voor het gemeentepersoneel.

Is die regel niet te restrictief? Heeft u die kwestie met de Union des Villes et Communes de Wallonie besproken? Wat zijn uw conclusies? Hoeveel inbreuken werden er vastgesteld en gesanctioneerd?

02.02 Minister François Bellot (Frans): Bij ongeregeld vervoer moet er een onderscheid gemaakt worden tussen vervoer voor derden en vervoer voor eigen rekening. Wat het nationaal vervoer betreft, heeft de wetgever de toepassingen ervan willen beperken om oneerlijke concurrentie met de beroepssector te voorkomen. Daarom is nationaal vervoer alleen toegestaan als daarbij hoofdzakelijk personen met een werkelijke en permanente band met de vervoerder vervoerd worden. Het gaat dan over personen die een functie vervullen in het bedrijf of de kinderen, leerlingen, studenten, zieken, gehandicapten en bejaarden, die vervoerd worden door de instelling die voor hen verantwoordelijk is.

Het kan ook gaan over het vervoer van personen door een vereniging waarvan ze lid zijn (voor zover dat vervoer niet het hoofddoel van die vereniging is) of het vervoer van familieleden door particulieren. Er moet een nauwe en directe band bestaan tussen reiziger en vervoerder: de gemeentelijke bus kan niet ter beschikking gesteld worden louter en alleen omdat men een inwoner van de gemeente is.

Het vervoer van personeelsleden van de gemeente is niet het enige toegestane geval: de band bestaat ook tussen de gemeente en de leerlingen uit het gemeentelijke onderwijsnet. De bus zou dus gebruikt kunnen worden voor schoolreizen.

De Union des Villes et Communes heeft geen contact met mij opgenomen. Uw vraag maakt evenwel duidelijk dat er verwarring bestaat op dat gebied.

Ik beschik niet over statistieken inzake het aantal inbreuken met betrekking tot occasioneel vervoer met gemeentelijke bussen – het zou over enkele op

02.01 Isabelle Galant (MR): Les services de bus réguliers sont une compétence régionale, les services dits occasionnels une compétence fédérale. Ce dernier usage est réservé aux transporteurs professionnels. Les communes ne peuvent l'organiser car cela constituerait une forme de concurrence déloyale. Pour y déroger, une commune doit prouver l'existence d'un lien réel et permanent avec les personnes concernées: seuls les employés communaux sont concernés.

Cet emploi n'est-il pas trop restrictif? Avez-vous discuté de la question avec l'Union des Villes et Communes? Quelles sont vos conclusions? Combien d'infractions ont-elles été constatées et sanctionnées?

02.02 François Bellot, ministre (en français): Dans le transport occasionnel, il faut distinguer transport pour compte de tiers et pour compte propre. Pour le transport national, le législateur a voulu limiter les applications de ce dernier afin d'éviter la concurrence déloyale avec le secteur professionnel. C'est pourquoi le transport national n'est autorisé que lorsqu'il consiste principalement en transport de personnes ayant un lien réel et permanent avec le transporteur: les personnes exerçant une fonction dans l'entreprise ou encore les enfants, élèves, étudiants, malades, handicapés ou personnes âgées transportées par l'institution qui en est responsable.

Ce peut être aussi le transport de personnes par une association dont elles sont membres (pour autant que ce transport ne soit pas le but principal de cette association), le transport par des particuliers au sein du cercle familial. Le lien entre voyageurs et transporteurs doit être étroit et direct: être habitant de la commune ne suffit pas pour faire appel au bus communal.

Le transport d'employés communaux n'est pas le seul cas autorisé: le lien existe également entre la commune et les élèves affiliés au réseau d'enseignement communal. Le bus pourrait donc être utilisé pour des voyages scolaires.

L'Union des Villes et Communes ne m'a pas contacté. Votre question montre la confusion qui règne en la matière.

Je ne dispose pas de données statistiques concernant le nombre d'infractions concernant des bus communaux – il s'agirait de quelques cas isolés

zichzelf staande gevallen per jaar gaan.

02.03 Isabelle Galant (MR): Men zou de Union des Villes et Communes hiervoor moeten sensibiliseren.

Het incident is gesloten.

03 Vraag van mevrouw Isabelle Galant aan de vice-eersteminister en minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met de Regie der Gebouwen, over "de sector van de takeldiensten" (nr. 22594)

03.01 Isabelle Galant (MR): De sector van de takeldiensten evolueert omdat het beroep steeds veelzijdiger wordt. Een takeldienst verleent niet meer louter bijstand, maar ook een waaier aan andere diensten, en biedt een steeds betere kwaliteit.

Die kwaliteit is een absolute eis van de verzekeringsmaatschappijen, die de takeldiensten in geval van een ongeval of pech via een app op de smartphone oproepen. De takeldiensten hoeven maar te laten weten of ze in de buurt zijn om bijstand te kunnen verlenen. Via de app kunnen de klanten hen vervolgens realtime volgen. Takeldiensten krijgen ook meer taken toebedeeld, zoals de plaats van het incident beveiligen en achteraf de wegen vrijmaken en schoonmaken. Ze vragen derhalve te worden erkend als vierde urgentiedienst, voorrang te krijgen in het verkeer en blauwe zwaailichten te mogen gebruiken, zoals in Nederland en Engeland al het geval is.

Wat denkt u van die verzoeken? Zijn ze gewettigd? Moet op die verzoeken worden ingegaan, zodat de takeldiensten gemakkelijker noodinterventies kunnen uitvoeren?

Moeten, voor de professionalisering van de sector, alle voertuigen en hun uitrusting worden geüniformiseerd? Is, volgens uw administratie, tijdens deze ambtstermijn het takelen verbeterd? Hoeveel takeldiensten bestaan er in België? Hoe zijn ze geëvolueerd sinds 2014? Hoeveel takeldiensten telt elk Gewest? Zijn er voldoende, gezien het aantal ongevallen?

03.02 Minister François Bellot (Frans): Takelwagens zijn geen voertuigen die van ambtswege mogen worden uitgerust met prioritaire signalisatie. Die signalisatie blijft uitzonderlijk. Er zijn voor dergelijke wagens wel specifieke maatregelen vastgesteld: ze worden uitgerust met oranje knipperlichten die vanuit alle hoeken zichtbaar zijn en op grond van de wegcode mogen ze, net zoals

par an.

02.03 Isabelle Galant (MR): Il faudrait sensibiliser l'Union des Villes et Communes de Wallonie à ce sujet.

L'incident est clos.

03 Question de Mme Isabelle Galant au vice-premier ministre et ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé de la Régie des Bâtiments, sur "le secteur de dépannage des automobiles" (n° 22594)

03.01 Isabelle Galant (MR): Le secteur du dépannage a évolué suite à la complexification d'un métier. Sa mission d'assistance s'est accrue autant que la qualité et l'éventail des services prodigués.

Cette qualité est un impératif des assurances qui contactent les dépanneurs en cas d'accident ou de panne par une application smartphone. Les professionnels n'ont plus qu'à signaler leur proximité du lieu pour intervenir et être suivis en temps réel par les clients. Aussi plus en plus de tâches leur incombent-elles: balisage de sécurité, nettoyage et l'évacuation des déchets sur la voirie. Ils demandent donc à être reconnus comme quatrième service d'urgence, de recevoir priorité sur la route et de disposer de gyrophares bleus.

Que pensez-vous de ces demandes? Sont-elles légitimes? Faut-il les octroyer, comme aux Pays-Bas et en Angleterre, pour faciliter les interventions d'urgences?

Pour professionnaliser le secteur, faut-il uniformiser les véhicules et leur équipement? Selon votre administration, le dépannage s'est-il amélioré au cours de la législature? Combien de services de ce type existent-ils en Belgique? Comment ont-ils évolué depuis 2014? Comment sont-ils répartis entre les Régions? Ce nombre suffit-il vu le nombre d'accidents?

03.02 François Bellot, ministre (en français): Les véhicules de dépannage ne sont pas assimilés aux catégories bénéficiant d'office d'une signalisation prioritaire qui reste exceptionnelle. Ils bénéficient néanmoins de mesures spécifiques. Les dépanneuses sont munies de feux oranges clignotants visibles dans toutes les directions. Le Code de la route les autorise à circuler sur la bande

prioritaire voertuigen, op de pechstrook rijden wanneer ze zich naar de plaats van het incident begeven en het verkeer is vertraagd of stilstaat.

Voor het overige en de motiveringen van uw vraag, verwijs ik u naar het antwoord van mijn collega van Binnenlandse Zaken, want zijn departement is bevoegd voor het aangeven van de takelplaats.

Het incident is gesloten.

04 **Vraag van de heer Olivier Maingain aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de nadelige gevolgen van het ontbreken van taalkaders bij Belgocontrol" (nr. 22668)**

04.01 **Olivier Maingain (DéFI):** De Vaste Commissie voor Taaltoezicht (VCT) heeft Belgocontrol al geregeld op de vingers getikt omdat die instantie geen taalkader heeft, wat het personeel negatief impact. Bij het overheidsbedrijf zou er een groot tekort aan Franstalige luchtverkeersleiders zijn. De afdelingen bij de regionale luchthavens van Charleroi en Luik zouden onderbemand zijn.

Op grond van intern genomen maatregelen zouden luchtverkeersleiders van een bepaalde taalrol kunnen worden ingedeeld bij een eenheid of ingezet in een Gewest waarvan de voertaal niet overeenkomt met de taalaanhorigheid van die personen. Door die maatregelen, die indruisen tegen de wetten op het gebruik van de talen in bestuurszaken, krijgen de Franstalige luchtverkeersleiders het gevoel dat ze gediscrimineerd worden.

Naar verluidt zou er weldra een Engelstalige opleiding tot luchtverkeersleider in Brussel worden georganiseerd.

Werden er richtlijnen uitgevaardigd opdat Belgocontrol zich eindelijk schikt naar zijn verplichting om over taalkaders te beschikken? Hoe zult u een evenwicht tussen Franstalige en Nederlandstalige luchtverkeersleiders verzekeren? Kunt u bevestigen dat er binnenkort in Brussel een opleiding tot luchtverkeersleider zal worden georganiseerd?

04.02 **Minister François Bellot (Frans):** In 2016 heb ik Belgocontrol en de Vaste Commissie voor Taaltoezicht (VCT) gecontacteerd in verband met het ontbreken van een taalkader. Artikel 48 van de wetten van 18 juli 1966 op het gebruik van de talen in bestuurszaken voorziet in de mogelijkheid om

d'arrêt d'urgence pour se rendre sur le lieu d'un incident quand la circulation est ralentie ou arrêtée à l'instar des véhicules prioritaires d'urgence.

Pour le surplus ainsi que les motivations de votre question, je vous renvoie à la réponse de mon collègue de l'Intérieur dont le département gère le balisage des dépannages.

L'incident est clos.

04 **Question de M. Olivier Maingain au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les conséquences dommageables de l'absence de cadres linguistiques à Belgocontrol" (n° 22668)**

04.01 **Olivier Maingain (DéFI):** La Commission permanente de Contrôle linguistique (CPCL) a régulièrement épinglé Belgocontrol en raison de l'absence de cadre linguistique en son sein, et des conséquences néfastes pour son personnel. L'entreprise publique manquerait cruellement de contrôleurs aériens francophones. Les aéroports régionaux de Charleroi et de Liège seraient en sous-effectif.

Des mesures prises en interne permettraient d'affecter des contrôleurs aériens d'un certain rôle linguistique dans une unité et une région dont la langue ne correspond pas à celle de leur appartenance linguistique. Ces mesures, contraires aux lois sur l'emploi des langues en matière administrative, génèrent chez les contrôleurs aériens francophones un sentiment de discrimination.

On annonce qu'une formation de contrôleur aérien, en anglais, serait prochainement organisée à Bruxelles.

Des directives ont-elles été communiquées afin que Belgocontrol se conforme enfin à son obligation de disposer de cadres linguistiques? Comment allez-vous assurer un équilibre entre contrôleurs francophones et néerlandophones? Confirmez-vous qu'une formation de contrôleur aérien sera prochainement organisée à Bruxelles?

04.02 **François Bellot, ministre (en français):** En 2016, j'ai interpellé Belgocontrol et la CPCL sur l'absence de cadre linguistique – l'article 48 des lois du 18 juillet 1966 sur l'emploi des langues en matière administrative prévoit la possibilité de mesures particulières en vue de régler l'application

bijzondere maatregelen te treffen om de toepassing van de taalwetten bij Belgocontrol te regelen, met inachtneming van de omstandigheden die eigen zijn aan de exploitatie ervan. Er zijn gesprekken aan de gang tussen Belgocontrol en de VCT om ervoor te zorgen dat Belgocontrol over een taalkader beschikt.

Ik heb de Vaste Commissie toelichting gevraagd om een evenwicht te vinden tussen de specifieke taken van Belgocontrol, met het oog op het gebruik van het Engels in de luchtverkeersleiding.

Ik wil wel degelijk dat het wettelijke kader wordt nageleefd.

Belgocontrol heeft onlangs een partnerschap ondertekend met een internationale speler (Entry Point North) teneinde een dochteronderneming op te richten voor de organisatie van opleidingen tot luchtverkeersleider in Brussel.

Er is een goede kennis van de Engelse taal nodig om te slagen voor de tests. Helaas slaagden slechts 28 van de 1.000 kandidaten voor de tests en zijn de Franstaligen in de minderheid.

Door het hoge ziekteverzuim in de luchthavens van Luik en Charleroi moesten bepaalde luchtverkeersleiders tijdelijk worden overgeplaatst en daar was niemand blij mee.

De jongste twee of drie jaar werden er geen nieuwe luchtverkeersleiders meer in dienst genomen. We stellen vandaag een inhaalbeweging vast. Om te vermijden dat luchtverkeersleiders in opleiding na twee maanden ontslag nemen omdat ze naar Zweden moeten gaan voor hun opleiding, werd er beslist om samen met de Zweedse opleidingsinstelling hier een filiaal op te richten.

We moedigen iedereen, en vooral de Franstaligen, aan om de tweede landstaal en ook Engels te leren.

04.03 Olivier Maingain (DéFI): De taalkaders worden vastgelegd los van de rekrutering en van het aantal kandidaten dat slaagt voor de taalvaardigheidstests. Bepaalde luchtverkeersleiders kunnen onterecht geen promotie maken.

Het zou verstandig zijn om in samenwerking met de gewestministers die bevoegd zijn voor de beroepsopleiding een studierichting te creëren om de kans op succes bij de selectietests voor de

des lois linguistiques au sein de Belgocontrol, en tenant compte des conditions d'exploitation propres. Des discussions sont en cours entre Belgocontrol et la Commission susdite afin de doter Belgocontrol d'un tel cadre.

J'ai demandé des explications à la Commission afin de trouver un équilibre respectant les missions spécifiques de Belgocontrol au vu de l'utilisation de l'anglais dans le domaine des contrôleurs aériens.

J'ai bien l'intention de faire respecter le cadre légal.

Belgocontrol vient de signer un partenariat avec un acteur international (*Entry Point North*) en vue de créer une filiale pour organiser des formations de contrôleurs aériens à Bruxelles.

Une bonne maîtrise de la langue anglaise est nécessaire pour satisfaire aux tests. Malheureusement, sur 1 000 candidats, seuls 28 ont été retenus – avec un déséquilibre du côté francophone.

L'année dernière, vu l'important taux d'absence pour raison de maladie dans les aéroports de Liège et de Charleroi, on a dû déplacer temporairement certains contrôleurs, ce qui n'a réjoui personne.

Pendant deux ou trois ans, on n'a pas recruté. À présent, on constate un effet de rattrapage. Pour éviter que des élèves contrôleurs ne démissionnent après deux mois au motif qu'ils doivent se déplacer en Suède pour se former, on a décidé de fonder une filiale avec cet organisme.

Nous incitons les uns et les autres, et particulièrement les francophones, à apprendre la deuxième langue nationale mais aussi l'anglais.

04.03 Olivier Maingain (DéFI): L'élaboration des cadres linguistiques est indépendante du recrutement et du nombre de candidats satisfaisant aux épreuves d'aptitude linguistique. Certains contrôleurs aériens sont injustement bloqués dans l'évolution de leur carrière.

Il serait judicieux, en collaboration avec les ministres régionaux de la Formation professionnelle, de créer une filière en vue d'augmenter les chances de succès aux épreuves

Franstalige kandidaten te vergroten.

Het incident is gesloten.

05 Vraag van de heer Raoul Hedebouw aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de studie over de alternatieven voor de Brusselse Noord-Zuidas" (nr. 22670)

05.01 Marco Van Hees (PTB-GO!): Op 3 oktober 2017 deelde u mee dat Infrabel en de NMBS een door de Europese Commissie mee gefinancierde studie uitvoerden om naar alternatieven te zoeken voor de Noord-Zuidverbinding in Brussel, die de uitbreiding van het treinverkeer in de weg staat.

Op grond van de resultaten van die studie zou er vervolgens een aanvraag om Europese subsidie kunnen worden ingediend voor de financiering van het alternatief voor die verbinding.

Brussel neemt een belangrijke plaats in op drie van de negen corridors die Europa tegen 2030 wil aanleggen voor het trans-Europese transportnet. Er is 24 miljard euro uitgetrokken voor subsidies. Subsidieaanvragen kunnen ingediend worden tussen 2014 en 2020.

Wat is de stand van zaken met betrekking tot die studie? Wanneer zult u de resultaten ontvangen? Welke concrete alternatieven liggen er ter tafel?

05.02 Minister François Bellot (*Nederlands*): Uit het antwoord van de onderneming blijkt dat de eerste fase van de haalbaarheidsstudie afgerond is volgens de oorspronkelijke beschrijving. De verschillende opties, met inbegrip van het eventueel gebruik van nieuwe technologieën, zullen verder in de studie aan bod komen. De voorlopige resultaten van de studie zouden best ook worden onderzocht door externe experts. In september is er gevraagd aan de EU om aanvullende haalbaarheidstudies uit te voeren binnen het oorspronkelijke budget. Voorlopig hebben we nog geen zicht op de eindresultaten.

05.03 Marco Van Hees (PTB-GO!): We hebben de indruk dat de zaken nog lang zullen aanslepen en dat we de mogelijkheid zullen mislopen om van de Europese regeling gebruik te maken.

Het incident is gesloten.

06 Samengevoegde vragen van - de heer Raoul Hedebouw aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de

de sélection pour les candidats francophones.

L'incident est clos.

05 Question de M. Raoul Hedebouw au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'étude relative aux alternatives à la jonction Nord-Midi à Bruxelles" (n° 22670)

05.01 Marco Van Hees (PTB-GO!): Le 3 octobre 2017, vous avez évoqué une étude, cofinancée par la Commission européenne et effectuée par Infrabel et la SNCB, sur les alternatives à la jonction Nord-Midi à Bruxelles, qui freine l'expansion du trafic ferroviaire.

Il fallait attendre les résultats de cette étude avant de pouvoir introduire une demande de subvention européenne pour financer l'alternative à la jonction.

Bruxelles a une position significative dans trois des neuf corridors que l'Europe veut réaliser avant 2030 pour le réseau transeuropéen de transport. Les subsides prévus atteignent 24 milliards d'euros. La demande peut se faire de 2014 à 2020.

À quel stade en est cette étude? Dans quel délai en attendez-vous les résultats? Quelles sont les alternatives concrètes sur la table?

05.02 François Bellot (*en néerlandais*): Il ressort de la réponse de l'entreprise que la première phase de l'étude de faisabilité est terminée conformément à la description initiale. Les différentes options, en ce compris le recours éventuel à de nouvelles technologies, seront abordées ultérieurement dans l'étude. Il s'indiquerait également que des experts externes examinent les conclusions provisoires de l'étude. Il a été demandé en septembre à l'Union européenne d'effectuer des études de faisabilité complémentaires dans le cadre du budget initialement prévu. Nous n'avons pas encore de vision, pour l'instant, des résultats finaux.

05.03 Marco Van Hees (PTB-GO!): On a l'impression que les choses vont encore durer longtemps et qu'on va rater la possibilité de s'inscrire dans le cadre européen.

L'incident est clos.

06 Questions jointes de - M. Raoul Hedebouw au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale

Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het renoveren van twee Luikse stations" (nr. 22677)
 - de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het renoveren van twee Luikse stations" (nr. 23339)

des Chemins de fer Belges, sur "la rénovation de deux gares liégeoises" (n° 22677)
 - M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la rénovation de deux gares liégeoises" (n° 23339)

06.01 Marco Van Hees (PTB-GO!): Het meerjareninvesteringsplan voorziet in de renovatie van de stations Liège-Palais en Liège-Jonfosse, die voortaan Liège-Saint-Lambert en Liège-Carré zouden worden genoemd en toegankelijker zouden worden voor personen met beperkte mobiliteit.

06.01 Marco Van Hees (PTB-GO!): Le plan pluriannuel d'investissement prévoit la rénovation des gares de Liège-Palais et Liège-Jonfosse, qui changeraient de noms en "Liège-Saint-Lambert" et "Liège-Carré" et seraient plus accessibles aux personnes à mobilité réduite.

Van de plannen voor een station onder de sporen van Liège-Palais zou men afgestapt zijn.

Le projet d'une gare sous les voies de Liège-Palais aurait été abandonné.

Waarom heeft de NMBS voor nieuwe namen gekozen? Werd de gemeenteraad hierin gekend? Welke plannen zijn er om de toegankelijkheid van die stations te verbeteren? Zal het aantal fietsenstallingen worden opgetrokken? Welke maatregelen zullen er worden genomen om de intermodaliteit te bevorderen?

Pourquoi la SNCB a-t-elle opté pour de nouveaux noms? Le Conseil communal a-t-il été consulté? Qu'est-il envisagé pour améliorer l'accessibilité de ces gares? Y aura-t-il une augmentation du nombre de parkings pour vélos? Quelles mesures seront-elles prises en faveur de l'intermodalité?

06.02 Minister François Bellot (Frans): De NMBS deelt me mee dat de naamsverandering werd voorgesteld in het kader van de studie-Angélique en dat ze werd voorgelegd aan de stakeholders. Er zal een dossier worden ingediend bij de beheersorganen van de NMBS teneinde die naamwijziging, na overleg met het Luikse stadsbestuur, goed te keuren.

06.02 François Bellot, ministre (en français): La SNCB m'informe que le changement des noms a été proposé dans le cadre de l'étude Angélique et soumis aux parties prenantes. Un dossier sera introduit auprès des organes de gestion de la SNCB afin d'approuver ce changement de nom, après une consultation avec la Ville de Liège.

Wat Liège-Carré betreft, wil de NMBS de ligging van dat station midden in het centrum als troef uitspelen, met een benaming die mensen van buiten de stad bekend in de oren klinkt. De NMBS wil de trein als alternatief voor de auto naar voren schuiven bij jongeren die naar de uitgaansbuurt Le Carré gaan. Dat maakt ook deel uit van een preventiestrategie.

Concernant Liège-Carré, la SNCB souhaite mettre en avant sa position dans l'hypercentre avec une dénomination connue des non-Liégeois. La SNCB souhaite valoriser une alternative à la voiture pour les jeunes se rendant dans le Carré. Ceci s'inscrit aussi dans le cadre d'une stratégie de prévention.

Op het stuk van de toegankelijkheid en de intermodaliteit van Liège-Palais wil men de sporen enerzijds, via een trap en een lift, rechtstreeks met de esplanade van het gerechtsgebouw verbinden, en anderzijds, ook via een trap en een lift, met de parking van de NMBS.

En ce qui concerne l'accessibilité et l'intermodalité de Liège-Palais, il est prévu de relier directement les quais à l'esplanade du palais de Justice via un escalier et un escalator, mais également de les relier, de l'autre côté, au parking SNCB, via un escalier et un ascenseur.

De parking komt rechtstreeks uit op het place du Cadran en het busstation, wat de intermodaliteit zal bevorderen. Het fietsenaanbod zal worden versterkt. De perronvloeren en -luifels zullen worden gerenoveerd.

Le parking étant en relation directe avec la place du Cadran et les bus, cela favorisera l'intermodalité. L'offre vélo sera renforcée. Les revêtements et les auvents des quais seront rénovés.

De werken in het station Liège-Jonfosse hebben betrekking op de perronvloeren en -verlichting. De NMBS wil het aantal bike-and-rides op het Luikse GEN fors verhogen. De steden en gemeenten kunnen beveiligde fietsboxen aanvragen bij de Société régionale wallonne du Transport (SRWT).

Het incident is gesloten.

07 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Raoul Hedebouw aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toestand van het station Dendermonde" (nr. 22683)
- de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toestand van het station in Dendermonde" (nr. 23338)

07.01 **Marco Van Hees** (PTB-GO!): In december heeft de onderdoorgang in het station Dendermonde onder water gestaan. Men zou van plan zijn de tunnel door een voetgangersbrug te vervangen.

Wordt er daarbij rekening gehouden met de personen met beperkte mobiliteit? Zal men in andere stations voor dezelfde oplossing kiezen?

07.02 **Minister François Bellot** (*Frans*): Zodra het meerjareninvesteringsplan door de ministerraad goedgekeurd is, zullen de overheidsbedrijven hun projecten in de commissie komen toelichten.

De **voorzitter**: In plaats van hier uren aan specifieke gevallen te spenderen, geef ik ook de voorkeur aan een gedachtewisseling, maar vaak wordt dat door de meerderheid geweigerd!

07.03 **Marco Van Hees** (PTB-GO!): Ik veronderstel dat ze met deze gedachtewisseling zal instemmen. Ik neem er nota van.

Het incident is gesloten.

08 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Raoul Hedebouw aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de situatie op lijn 43" (nr. 22684)
- de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de situatie op lijn 43"

Pour Liège–Jonfosse, les travaux portent sur le revêtement et l'éclairage des quais. La SNCB veut augmenter fortement les "bike and ride" au sein du réseau express régional liégeois. Les villes et communes peuvent faire la demande de box sécurisés auprès de la SRWT.

L'incident est clos.

07 **Questions jointes de**

- M. Raoul Hedebouw au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'état de la gare de Termonde" (n° 22683)
- M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'état de la gare de Termonde" (n° 23338)

07.01 **Marco Van Hees** (PTB-GO!): En décembre, le passage souterrain de la gare de Termonde a été inondé. On prévoirait de remplacer le tunnel par une passerelle.

L'alternative tient-elle compte des personnes à mobilité réduite? La même solution est-elle prévue pour d'autres gares?

07.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): Une fois le plan pluriannuel d'investissement approuvé par le Conseil des ministres, les entreprises viendront exposer leurs projets devant la commission.

La **présidente**: Plutôt que de passer des heures sur des cas particuliers, je préfère moi aussi un échange de vues mais, souvent, la majorité refuse!

07.03 **Marco Van Hees** (PTB-GO!): J'imagine qu'elle acceptera celui-ci. J'en prends acte.

L'incident est clos.

08 **Questions jointes de**

- M. Raoul Hedebouw au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la situation sur la ligne 43" (n° 22684)
- M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la situation sur la ligne 43" (n° 23337)

(nr. 23337)

08.01 Marco Van Hees (PTB-GO!): Inwoners van de gemeenten op lijn 43 tussen Liers en Marloie vinden dat de lijn stiefmoederlijk wordt behandeld. Naar aanleiding van het nieuwe vervoersplan heeft een plaatselijke actiegroep een petitie opgestart. Een van de klachten handelt over het verdwijnen van de aansluiting met de trein naar Aarlen en Libramont. Hierdoor duurt de heen-en-weerreis twee uur langer. De laatste twee treinen (21.38 en 22.38 uur) van Marloie naar Marche worden geschrapt. Bovendien is de toegankelijkheid voor personen met beperkte mobiliteit ook ondermaats. Voorts klagen de reizigers over het ontoereikende informatiesysteem.

Hoe stipt rijden de treinen op de lijnen 43 en 162? Wat zijn de gevolgen voor de reizigers? Kan het vervoersplan aangepast worden om de aansluiting tussen Aarlen en Marloie te verzekeren? Kan er een trein per uur worden toegevoegd op deze lijn? Kan de NMBS de treinen van 21.38 en 22.38 uur in Marloie opnieuw inleggen? Zijn er plannen om de informatieborden aan de stopplaatsen te moderniseren? Welke initiatieven kunnen er genomen worden om de toegankelijkheid voor personen met beperkte mobiliteit te garanderen?

08.02 Minister François Bellot (Frans): In 2017 reed 79,83% van de treinen stipt op lijn 162 en 79,75% op lijn 43. In oktober en november 2017 is de toestand op die laatste lijn sterk achteruitgegaan.

Ik wil de stiptheidsproblemen waarmee lijn 43 de jongste weken te kampen had, toelichten.

In oktober moesten de treinen op die lijn lange tijd over één spoor rijden wegens geplande ingrijpende werkzaamheden.

De treinreizigers hebben dan ook herhaaldelijk hinder ondervonden. Infrabel erkent dat en probeert de impact van de werkzaamheden op het verkeer te minimaliseren, maar benadrukt dat ze nodig zijn.

De situatie is in december 2017 verbeterd. Het is een moeilijke situatie en de geleverde inspanningen moeten worden voortgezet om in 2018 betere resultaten te boeken.

Voor de uitvoering van de werken op lijn 162 tussen Namen en Aarlen zullen de treinen over een

08.01 Marco Van Hees (PTB-GO!): Les habitants des communes sur le tracé de la ligne 43 entre Liers et Marloie considèrent cette dernière comme le parent pauvre du réseau. Un groupe d'action local a lancé une pétition suite à la sortie du nouveau plan de transport. Une des plaintes vise la suppression de la correspondance avec le train qui se rend à Arlon et Libramont. Du coup, le trajet aller-retour est prolongé de deux heures. Les deux derniers trains (21 h 38 et 22 h 38) de Marloie à Marche sont supprimés. De plus, l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite est insuffisante. Les navetteurs se plaignent également du système d'information inadéquat.

Quels sont les chiffres de ponctualité pour les lignes 43 et 162? Quelle sont les conséquences pour les navetteurs? Des adaptations peuvent-elles être apportées au plan de transport pour garantir la correspondance vers Arlon à Marloie? Est-il possible d'ajouter un train par heure sur cette ligne? La SNCB peut-elle rétablir les trains de 21 h 38 et de 22 h 38 à Marloie? Y a-t-il des plans pour moderniser les panneaux d'information aux points d'arrêt? Quelles initiatives pourraient-elles être prises pour garantir l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite?

08.02 François Bellot, ministre (en français): En 2017, la ponctualité était de 79,83 % pour la ligne 162 et 79,75 % pour la ligne 43. Pour cette dernière, on note une détérioration réelle de la situation au cours des mois d'octobre et de novembre 2017.

Je tiens à apporter quelques précisions sur les problèmes de ponctualité rencontrés ces dernières semaines sur la ligne 43.

En octobre, cet axe a fait l'objet d'un long service à voie unique suite à d'importants travaux planifiés.

Dès lors, les usagers ont subi des désagréments répétés. Infrabel le reconnaît et s'efforce de minimiser l'impact de ces chantiers sur le trafic tout en insistant sur le fait que ces travaux sont nécessaires.

La situation s'est améliorée en décembre 2017. Il s'agit d'une situation délicate et les efforts entrepris doivent être poursuivis pour obtenir de meilleurs résultats en 2018.

La réalisation des travaux sur l'axe 162 entre Namur et Arlon s'effectue sous le couvert de

gedeelte van het traject op één spoor rijden. Dat spoorgedeelte zal opschuiven afhankelijk van het baanvak waar de werken worden uitgevoerd. Dat betekent dat de dienstregeling en het treinaanbod telkens zullen moeten worden herzien.

Naar aanleiding van de invoering van het nieuwe vervoersplan voor de periode 2017-2020 en rekening houdend met de vooruitgang van de moderniseringswerken op de lijn Namen-Luxemburg werd de dienstregeling opnieuw aangepast en is die overstap in Marloie niet meer mogelijk.

De reistijd tussen Ciney en Brussel werd met tweemaal zes minuten ingekort. Daar een minuut tijdswinst 30 miljoen euro kost, zullen we de treinen niet trager laten rijden nadat we geïnvesteerd hebben om de snelheid op te drijven!

In Marloie werd de dienstregeling van de IC-treinen met 11 minuten verschoven. Daar lijn 43 Marloie-Luik enkelsporig is, kon de dienstregeling van de L-treinen uit Marche-en-Famenne niet worden aangepast om de aansluiting in Marloie naar Luxemburg te verzekeren. Als men die in het vervoersplan 2017-2020 opnieuw had willen invoeren, zou men de aansluitingen elders onderbroken hebben, waardoor men het probleem alleen maar verplaatst zou hebben!

In dat plan wordt de frequentie 's avonds op lijn 43 niet beperkt. De vertrekken uit Marloie om 21.38 en 22.38 uur werden als gevolg van de lage bezetting van die treinen al in 2014 afgeschaft. Daar de exploitatiekosten niet gedekt kunnen worden, heeft de NMBS die treinen in 2017 niet opnieuw ingelegd.

Na de sluiting van de loketten in Bomal in 2005 heeft de NMBS getracht er de wachtkamer te behouden, maar de onderhandelingen met de gemeente zijn mislukt, terwijl ze elders altijd geslaagd zijn! Het station zal volgend jaar te koop gesteld worden.

Wat de toegankelijkheid voor de personen met beperkte mobiliteit betreft, zal er 18 miljoen euro uitgetrokken worden voor de perrons in Aarlen, Marbehan en Marloie en voor de installatie van mobiele hellingbanen voor personen met beperkte mobiliteit in de stations op lijn 162.

08.03 Marco Van Hees (PTB-GO!): U geeft het voorbeeld van een beslissing uit het vervoersplan van 2014 en niet van 2017, maar in al die plannen wordt voorrang gegeven aan de grote winstgevende lijnen en worden de kleine lijnen verwaarloosd. Het is een vicieuze cirkel, want hoe meer de kleine

circulation à voie unique qui se déplace en fonction du tronçon en travaux et implique chaque fois une réorganisation des horaires et de l'offre de trains.

Avec la mise en service du nouveau plan de transport 2017-2020 et compte tenu de l'évolution des travaux de modernisation de l'axe Namur-Luxembourg, les horaires ont à nouveau été modifiés et la réalisation de cette correspondance n'est plus possible à Marloie.

Le temps entre Ciney et Bruxelles a été réduit de deux fois six minutes. Une minute de gain coûtant 30 millions, on ne va pas ralentir les trains après avoir investi pour les accélérer!

À Marloie, l'horaire des IC a été déplacé de 11 minutes. La ligne 43 Marloie-Liège étant à voie unique, on n'a pu adapter les trains L de Marche-en-Famenne pour la correspondance à Marloie vers Luxembourg. Recréer celle-ci dans le Plan 2017-2020 impliquerait des ruptures de correspondance ailleurs, déplaçant le problème!

Ce Plan ne réduit pas l'amplitude le soir sur la ligne 43; les départs de Marloie de 21 h 38 et 22 h 38 n'existant plus en 2014, vu la faible occupation des trains. Les coûts d'exploitation ne pouvant être couverts, la SNCB n'a pas remis en circulation ces trains en 2017.

Après la fermeture des guichets en 2005 à Bomal, la SNCB a tenté d'y conserver la salle d'attente mais les négociations avec la commune ont échoué alors qu'ailleurs, elles ont toujours abouti! La gare sera à vendre l'an prochain.

Pour l'accessibilité des personnes à mobilité réduite, il est prévu dix-huit millions d'euros pour les quais à Arlon, à Marbehan, à Marloie et l'installation de rampes mobiles pour les personnes à mobilité réduite dans les gares de la ligne 162.

08.03 Marco Van Hees (PTB-GO!): Vous donnez l'exemple d'une décision prise lors du plan de transport de 2014 et non en 2017, mais tous ces plans privilégient les grandes lignes rentables et détricotent les petites lignes. C'est un cercle vicieux car plus on détricote celles-ci, moins les gens les

lijnen verwaarloosd worden, hoe minder mensen er gebruik van maken en hoe meer de NMBS dit als argument kan aanvoeren voor die keuze.

Een openbare dienst moet er net voor zorgen dat de dienstverlening op deze kleine lijnen, waar er minder mensen zijn, gewaarborgd blijft. Jammer genoeg heeft men niet voor die optie gekozen.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: De vragen nrs. 22732 en 22764 van mevrouw Jadin worden omgevormd in schriftelijke vragen.

09 **Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stationsomgeving van Neerpelt" (nr. 22770)**

09.01 **Wouter Raskin** (N-VA): Ondanks een vrij recente grondige opknapbeurt van de stationsomgeving van Neerpelt heb ik heel wat klachten gehoord over de netheid van de stationsomgeving en van de NMBS-parking tussen het station en het seinhuis.

Wie beheert de parking tussen het station van Neerpelt en het seinhuis? Is er een reglement voor het gebruik van de parking en kan die enkel worden gebruikt voor een zogenaamde *kiss and ride*? Staat die vaak leeg?

De parking aan de andere kant van de sporen zou de toegang daartoe naar verluidt moeilijker maken.

Heeft de minister weet van deze klachten en welk gevolg zal daaraan worden gegeven?

09.02 **Minister François Bellot** (*Nederlands*): De parking van 32 plaatsen tussen het station van Neerpelt en het seinhuis wordt beheerd door de gemeente Neerpelt, die heeft beslist dat er op deze parking enkel met de blauwe schijf mag worden geparkeerd en dit voor maximum één uur. De vraag over de gebruiksgraad kan dan ook beter worden gesteld aan de gemeente.

De onderdoorgang naar het perron is vernieuwd in 2014 en 2015, maar de NMBS erkent dat die weinig onderhoudsvriendelijk is en dat er helaas sprake is van vandalisme. In 2017 waren er vijf meldingen in die zin, vooral in de onderdoorgang en aan de liften. Dat werd ook gemeld aan de lokale politie en/of de spoorwegpolitie. De wanden zijn deels bekleed met steenkorven waarin makkelijk zwerfvuil terechtkomt.

utilisent et la SNCB l'invoque pour poursuivre son choix.

Or, un service public consiste à assurer un service sur ces petites lignes où il y a moins de population. Malheureusement, ce n'est pas l'option choisie.

L'incident est clos.

La **présidente**: Les questions n^{os} 22732 et 22764 de Mme Jadin sont transformées en questions écrites.

09 **Question de M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les abords de la gare de Neerpelt" (n° 22770)**

09.01 **Wouter Raskin** (N-VA): En dépit de la modernisation assez récente des abords de la gare de Neerpelt, plusieurs plaintes me sont parvenues concernant la propreté des environs de la gare et du parking de la SNCB situé entre la gare et la cabine de signalisation.

Qui est le gestionnaire de ce parking? L'utilisation du parking est-elle soumise à un règlement et ne s'agit-il que d'un dépose-minute souvent vide?

Par ailleurs, il semble que le parking situé de l'autre côté des voies ne permette pas un accès aisé aux quais.

Le ministre a-t-il connaissance de ces plaintes? Quelle suite y sera réservée?

09.02 **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): Le parking de 32 places situé entre la gare de Neerpelt et la cabine de signalisation est géré par la commune de Neerpelt. Celle-ci a décidé que le stationnement n'y serait autorisé que pour une durée maximale d'une heure et avec un disque de stationnement. La question relative au taux d'utilisation doit dès lors être posée à la commune.

Le passage souterrain menant au quai a été rénové en 2014 et 2015. Cependant, la SNCB reconnaît qu'il n'est pas facile à entretenir et que des actes de vandalisme y sont à déplorer. En 2017, cinq cas de ce type ont été signalés, principalement dans le passage souterrain et au niveau des ascenseurs. Cette situation a également été signalée à la police locale et/ou à la police des chemins de fer. Les

De NMBS werkt aan een onderhoudsvriendelijk alternatief.

In 2017 moesten de liften twaalf keer worden hersteld na vandalisme. In de maanden mei en december moest er lang worden gewacht op wisselstukken. De klantendienst van de NMBS heeft in 2017 slechts één reactie gekregen over de staat van de toegang naar de perrons. Sinds oktober 2017 organiseert Securail regelmatig toezichtrondes in het station van Neerpelt, met achttien rondes op drie maanden tijd.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: De vraag nr. 22778 van de heer Van Hecke wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

10 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de slechte stiptheidscijfers van de NMBS" (nr. 22779)
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stiptheid sinds het nieuwe vervoersplan" (nr. 23104)
- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de almaar slechtere stiptheidscijfers bij de NMBS" (nr. 23346)
- de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de cijfers over de stiptheid van de treinen in 2017" (nr. 23351)
- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stiptheidscijfers" (nr. 23358)

10.01 **Inez De Coninck** (N-VA): Op het vlak van de stiptheid zien we bij de NMBS een trendbreuk met de voorbije jaren. Toen was er vooral een positieve trend te zien, maar nu zijn we helaas op de slechte weg. Begin 2017 werden er nochtans stiptheidsmanagers aangeduid.

Hoe verklaart de minister die negatieve evolutie? Hoeveel stiptheidsmanagers zijn er effectief aan de

murs sont partiellement recouverts de gabions, où l'on retrouve souvent des débris. La SNCB cherche une solution qui permettra un entretien plus aisé.

En 2017, les ascenseurs ont dû être réparés douze fois après avoir subi des actes de vandalisme. En mai et en décembre, il a fallu attendre longtemps l'arrivée de pièces de rechange. En 2017, le service clientèle de la SNCB n'a reçu qu'une réaction concernant le niveau d'accessibilité aux quais. Depuis octobre 2017, Securail organise régulièrement des rondes dans la gare de Neerpelt et compte dix-huit rondes à son actif pour les trois derniers mois.

L'incident est clos.

La **présidente**: La question n° 22778 de M. Van Hecke est transformée en question écrite.

10 Questions jointes de

- Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les piètres résultats de la SNCB en matière de ponctualité" (n° 22779)
- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la ponctualité depuis le nouveau plan de transport" (n° 23104)
- M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la dégradation de la ponctualité à la SNCB" (n° 23346)
- M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les chiffres sur la ponctualité des trains en 2017" (n° 23351)
- Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les statistiques de ponctualité" (n° 23358)

10.01 **Inez De Coninck** (N-VA): En matière de ponctualité, on observe à la SNCB un renversement de tendance par rapport aux années précédentes. Si l'évolution était globalement positive jusqu'à récemment, ce n'est malheureusement plus le cas. Début 2017, des responsables de la ponctualité ont pourtant été désignés.

Comment le ministre explique-t-il cette évolution négative? Combien de responsables de la

slag? Op welke spoorlijnen? Wat zijn de criteria op basis waarvan er beslist wordt om voor een bepaalde lijn een stiptheidsmanager aan te stellen? Krijgen de stiptheidsmanagers een variabele vergoeding verbonden aan de stiptheid van de spoorlijnen waarvoor zij verantwoordelijk zijn? Hoeveel bedraagt, uitgedrukt in een percentage, die variabele vergoeding, in vergelijking met het maximum dat zij kunnen verdienen op het vlak van die variabele vergoeding?

10.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Sinds de invoering van het nieuwe NMBS-vervoersplan op 10 december 2017 gaat de stiptheid er niet op vooruit, wel integendeel. Bovendien blijft de communicatie op de treinen een pijnpunt, wat leidt tot extra frustratie bij de reizigers.

Kan de minister al stiptheidscijfers geven voor de periode volgend op de invoering van het nieuwe vervoersplan? Kunnen de cijfers opgesplitst worden over de piek- en de daluren? Hoe worden die cijfers geëvalueerd? Welke stappen zullen de komende maanden ondernomen worden om de stiptheid te verbeteren?

Wat de stiptheidsmanagers betreft sluit ik mij aan bij de vragen van mevrouw De Coninck.

10.03 Marco Van Hees (PTB-GO!): Het was in 2017 slechter gesteld met de stiptheid van de NMBS dan in 2016. Het aantal vertragingen dat toe te schrijven is aan Infrabel stijgt sterk. Het aantal vertragingen door toedoen van derden stijgt daarentegen slechts lichtjes. Sophie Dutordoir, CEO van de NMBS, beroept zich op problemen met materieel of seinen, werken aan de sporen of een gebrek aan discipline. Volgens de krant *L'Echo* zou u druk uitoefenen op de NMBS en dagelijks cijfers opvragen.

Aan welke oorzaken, buiten de aansprakelijkheid van derden, schrijft u de daling van de stiptheid in 2017 toe?

Welke gevolgen heeft de daling van de dotatie en de toenemende productiviteit voor de stiptheid?

Hoe beoordeelt u de inzet van lijnmanagers, een jaar na datum? Hoeveel acties werden er gevoerd om de stiptheid te verbeteren? Wat zijn de belangrijkste voorstellen van de lijnmanagers?

Bestaan er andere initiatieven om de stiptheid te

punctualité sont-ils effectivement opérationnels? Sur quelles lignes ferroviaires? Sur quels critères se base-t-on pour décider d'attribuer un responsable de la ponctualité à une ligne déterminée? Ces personnes perçoivent-elles une rémunération variable liée à la ponctualité de la ligne dont elles ont la responsabilité? À quel pourcentage correspond cette indemnité variable par rapport au montant variable maximal qu'elles peuvent gagner?

10.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Depuis l'introduction du nouveau plan de transport de la SNCB le 10 décembre 2017, la ponctualité ne s'améliore pas, bien au contraire. De plus, la communication dans les trains demeure problématique, ce qui provoque une frustration supplémentaire chez les voyageurs.

Le ministre peut-il déjà communiquer des statistiques de ponctualité pour la période qui a suivi l'introduction du nouveau plan de transport? Les chiffres peuvent-ils être ventilés entre les heures de pointe et les heures creuses? Quelle méthode va-t-on employer pour évaluer ces chiffres? Quelles démarches compte-t-on entreprendre au cours des prochains mois afin d'améliorer la ponctualité?

En ce qui concerne les responsables de la ponctualité, je me joins aux questions de Mme De Coninck.

10.03 Marco Van Hees (PTB-GO!): La ponctualité de la SNCB était pire en 2017 qu'en 2016. Les retards imputés à Infrabel sont en nette augmentation. Par contre, la responsabilité des tiers n'est qu'en légère progression. Sophie Dutordoir, CEO de la SNCB, invoque les problèmes de matériel ou de signalisation, les travaux sur les voies et le manque de rigueur. D'après *L'Echo*, vous compteriez faire pression sur la SNCB et lui demander des chiffres journaliers.

En dehors de la responsabilité de tiers, comment expliquez-vous la baisse de ponctualité en 2017?

Quel est l'impact sur la ponctualité de la baisse de la dotation et de la hausse de la productivité?

Quel bilan faites-vous de la présence des managers de ligne depuis un an? Combien d'actions pour améliorer la ponctualité ont-elles été menées? Sur quoi portent les principales propositions des managers de ligne?

Existe-t-il d'autres initiatives pour améliorer la

verbeteren?

10.04 Minister **François Bellot** (*Nederlands*): De stiptheid was in 2017 minder goed dan in 2016 en 2015, maar beter dan in de jaren daarvoor. Er was een stijging van het aantal defecten aan de locomotieven, te wijten aan de weersomstandigheden. Daarnaast waren er veel storingen aan de infrastructuur en een sterke toename van het aantal trespassers en ongevallen aan overwegen.

De NMBS en Infrabel willen het aantal incidenten beperken via een goede samenwerking op alle niveaus, door te focussen op het vertrek van de treinen, een optimaal georganiseerde structuur, het verzekeren van opvolging in real time, het zoeken van pragmatische oplossingen om incidenten te beheersen, het voorzien in voldoende informatie om een correcte opvolging in real time te verzekeren en de invoeringen van een degelijk vervoersplan om kleine incidenten gemakkelijker te kunnen opvangen. Het actieplan 'Informatie aan de reizigers' is in volle uitrol.

Er werden tien lijnmanagers aangesteld voor de meest kwetsbare lijnen die verbonden zijn met Brussel en dus een invloed hebben op de globale stiptheid. Het gaat om de volgende lijnen:

(*Frans*) Lijn 161 en 162 Brussel-Namen-Luxemburg.

(*Nederlands*) De lijnen 5A, 89 en 50 Oostende-Gent-Kortrijk-Denderleeuw-Brussel.

(*Frans*) Lijn 96 en 94 Bergen/Doornik-Halle-Brussel; lijn 36 en 35 Luik/Hasselt-Leuven-Brussel; lijn 25, 27 en 124 Antwerpen-Brussel-Charleroi.

(*Nederlands*) De lijnmanagers hebben de opdracht de stiptheid van hun lijn op te volgen. Zij krijgen daarvoor geen variabele vergoeding. Ze analyseren de incidenten en doen voorstellen ter verbetering. Dat kan zowel gaan over de infrastructuur en het rollend materieel als over beurtregelingen, dienstregelingen, aansluitingen en bijsturingen in real time.

Zo werd al voorgesteld om de beurtregeling van de treinbesturing te wijzigen om het vertrek van zwakpresterende treinen aan te passen. Ook wordt een herziening voorgesteld van de opvolgingstijd tussen de vele treinen op lijn 50C, vertakking Sint-Katharina-Lombeek en Brussel-Zuid, en een hersectionering tussen de vertakking Klein Eiland

ponctualité?

10.04 **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): En 2017, la ponctualité a régressé par rapport à 2015 et 2016 mais elle s'est améliorée par rapport aux années antérieures. On a observé une augmentation du nombre de pannes de locomotives en raison des conditions atmosphériques. Par ailleurs, l'infrastructure a subi de nombreux incidents et le nombre de cas de *trespassing* et d'accidents aux passages à niveau est en forte augmentation.

La SNCB et Infrabel entendent limiter le nombre d'incidents grâce à une bonne collaboration à tous les niveaux, en se focalisant sur l'heure de départ des trains et sur une organisation optimale des structures, la garantie d'un suivi en temps réel, la recherche de solutions pragmatiques pour gérer les incidents, la communication d'informations suffisantes pour assurer un suivi correct en temps réel et le lancement d'un plan de transport solide pour pouvoir gérer plus facilement les incidents mineurs. Le plan d'action "Information au voyageur" est en cours d'élaboration.

Dix managers de ligne ont été désignés pour les lignes les plus vulnérables reliées à Bruxelles et qui ont, par conséquent, des répercussions sur la ponctualité globale. Il s'agit des lignes suivantes:

(*En français*) Les lignes 161 et 162 Bruxelles-Namur-Luxembourg.

(*En néerlandais*) Les lignes 5A, 89 et 50 Ostende-Gand-Courtrai-Denderleeuw-Bruxelles.

(*En français*) Les lignes 96 et 94 Mons/Tournai-Hal-Bruxelles. Les lignes 36 et 35 Liège/Hasselt-Leuven-Bruxelles. Les lignes 25, 27 et 124 Anvers-Bruxelles-Charleroi.

(*En néerlandais*) Les managers de ligne ont pour mission d'assurer le suivi de la ponctualité de leur ligne. Ils ne perçoivent pas d'indemnité variable pour ce faire. Ils analysent les incidents et formulent des propositions d'amélioration, qui peuvent porter sur l'infrastructure et le matériel roulant comme sur les systèmes de roulement, les horaires, les correspondances et les corrections en temps réel.

Il a ainsi déjà été proposé de modifier le système de roulement de la conduite des trains pour adapter le départ de trains à faible rendement. Il sera également suggéré de revoir le temps d'intervalle entre les nombreux trains de la ligne 50C, de la bifurcation Sint-Katharina-Lombeek et Bruxelles-Midi, ainsi qu'un resectionnement entre la

en Brussel-Zuid.

Ook wordt er geadviseerd een regelingsadvies uit te werken voor het seinpersoneel om een betere spreiding te krijgen van het verkeer over de lijn 96 en 96N tussen Halle en Brussel.

Het nieuwe vervoersplan wordt momenteel geëvalueerd. Voor een dertigtal zwak presterende treinen werd de dienstregeling op 8 januari 2018 al aangepast, of staat die gepland voor 5 februari 2018.

(Frans) De dalende stiptheidscijfers waarvan gewag wordt gemaakt in de pers zijn wel degelijk een feit. Ze zijn te wijten aan spoorlopers – die een toenemend probleem vormen – persoonsongevallen, ongevallen aan de overwegen en bomalarmen.

Ik bezorg u in bijlage een tabel met de evolutie van de vertragingen die te wijten zijn aan de spoorbedrijven, dus zonder de vertragingen als gevolg van externe factoren. De stiptheidscijfers laten te wensen over en dat baart me zorgen. Ik zal vragen dat men nog een tandje bij steekt. Er zullen binnenkort maatregelen daartoe worden voorgesteld. De productiviteitswinsten moeten de lagere dotaties ten dele compenseren.

Het ligt echter niet voor de hand een verband te leggen tussen die maatregelen en de stiptheidscijfers.

(Nederlands) Ik heb met reizigersverenigingen vergaderd over de stiptheidscijfers die zij hadden gepubliceerd. Volgens het beheerscontract is enkel Infrabel bevoegd om stiptheidsacties te berekenen. De reizigersverenigingen gebruiken een andere methodologie, waardoor hun cijfers verschillen.

De globale stiptheidscijfers zijn een samenvatting van de stiptheid van de 3.800 dagelijkse treinen, maar er zijn ook meer gedetailleerde statistieken, die kunnen worden geraadpleegd op de websites van de NMBS en Infrabel. De methodologie negeert de problemen in de spits zeker niet. De flessenhals van de Brusselse noord-zuidverbindingen vormt overduidelijk het grootste probleem. Zowel de NMBS als Infrabel benadrukt dat er geen enkele methodologie is die perfect beantwoordt aan de perceptie van iedere individuele reiziger.

bifurcation Petite île et Bruxelles-Midi.

Il a également été conseillé d'élaborer un avis en matière de règlement pour le personnel responsable de la signalisation, afin de réaliser une meilleure répartition du trafic sur les lignes 96 et 96N entre Hal et Bruxelles.

Le nouveau plan de transport est actuellement l'objet d'une évaluation. Les horaires d'une trentaine de trains dont les résultats sont médiocres ont été modifiés le 8 janvier 2018, ou le seront en date du 5 février 2018.

(En français) La baisse de la ponctualité décrite par la presse est réelle et ses causes sont les *trespassings*, en nette augmentation, les heurts de personnes et les accidents aux passages à niveau, ainsi que les alertes à la bombe.

Je vous communique en annexe un tableau reprenant l'évolution des retards dus aux entreprises ferroviaires, à l'exception donc des causes externes. Les chiffres de ponctualité ne sont pas satisfaisants: c'est l'un de mes soucis. Je demanderai encore une intensification des efforts en la matière. Des mesures en ce sens seront bientôt présentées. Les gains de productivité doivent compenser en partie la baisse des dotations.

Il est cependant malaisé d'établir un lien entre ces mesures et la ponctualité.

(En néerlandais) J'ai rencontré les associations de voyageurs pour évoquer avec elles les statistiques de ponctualité qu'elles ont publiées. Selon le contrat de gestion, seul Infrabel dispose des compétences requises pour calculer les statistiques de ponctualité. Les différences de chiffres proviennent de la méthodologie différente utilisée par les associations de voyageurs.

Les chiffres de ponctualité globaux sont un résumé de la ponctualité des 3 800 trains journaliers. Toutefois, des statistiques plus détaillées sont également disponibles sur les sites internet de la SNCB et d'Infrabel. La méthodologie ne passe absolument pas sous silence les problèmes des heures de pointe. Le goulet d'étranglement que constitue la jonction Nord-Midi à Bruxelles est très clairement le plus grand problème. Tant la SNCB qu'Infrabel soulignent qu'aucune méthodologie ne peut correspondre parfaitement à la perception de chaque voyageur individuel.

10.05 Inez De Coninck (N-VA): We moeten de interne factoren die de stiptheid beïnvloeden, zoals defect materieel of storingen in de seinhuizen, zoveel mogelijk aanpakken.

Wij hebben een resolutie goedgekeurd over een Europese uniforme manier om de stiptheid te meten zodat we de stiptheid in de respectieve lidstaten kunnen vergelijken. Dat kan de reizigers al een zekere transparantie bieden.

10.06 Jef Van den Bergh (CD&V): Een goede registratie van de stiptheid is belangrijk, maar zal altijd een punt van discussie blijven. Stiptheid moet een absolute prioriteit zijn, maar dat is niet altijd gemakkelijk. Soms telt ook de inspanning. Zo lag het hele treinverkeer in Nederland plat tijdens de sneeuwstorm in december 2017, maar bij ons heeft de NMBS ervoor gezorgd dat de treinen bleven rijden. Dat werd door de reizigers erg geapprecieerd, ook al had het een negatief effect op de stiptheidscijfers.

Wij vagen al tien jaar om de stiptheid te verbeteren. Er is wel altijd veel goede wil, maar toch moeten wij onze vraag telkens weer opnieuw stellen. Belangrijk is in elk geval een goede communicatie met de reizigers en op dat vlak is er nog altijd behoorlijk wat ruimte voor verbetering.

Ik doe de lijnmanagers van de lijn Antwerpen-Charleroi de suggestie om deze lijn langer te maken en Essen erbij op te nemen, omdat de IC 45-reeks met veel problemen kampt sinds de nieuwe dienstregeling.

Ik kreeg geen antwoord op mijn vraag over de stiptheidscijfers sinds de nieuwe dienstregeling. Zijn die cijfers er dan nog niet?

10.07 Marco Van Hees (PTB-GO!): Uw lange antwoord is soms onduidelijk. Het is niet de eerste keer dat België geteisterd wordt door stormen en het aantal gevallen van *trespassing* neemt toe, maar misschien volstaan de veiligheidsmaatregelen niet? Volgens u kan de lagere dotatie gecompenseerd worden door de hogere productiviteit, maar misschien vormt ze een probleem voor de stiptheid. Er moet gekeken worden welk effect de besparingen hebben op de stiptheid.

10.08 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Infrabel is dan misschien de enige officieel

10.05 Inez De Coninck (N-VA): Nous devons agir autant que possible sur les facteurs internes qui influencent la ponctualité, notamment le matériel défectueux ou les pannes dans les cabines de signalisation.

Nous avons adopté une résolution qui vise à mesurer uniformément la ponctualité à l'échelon européen de sorte à pouvoir la comparer dans les différents États membres. Cette mesure offrira déjà une certaine transparence aux voyageurs.

10.06 Jef Van den Bergh (CD&V): S'il importe d'enregistrer convenablement la ponctualité, celle-ci sera toujours une pomme de discorde. Elle doit pourtant être la priorité absolue, bien qu'elle ne soit pas toujours facile à garantir. Les efforts déployés comptent parfois également. Ainsi, lors de la tempête de neige de décembre 2017, la circulation des trains a été paralysée aux Pays-Bas tandis qu'en Belgique, la SNCB a veillé à ce que les trains continuent à rouler. Les voyageurs ont beaucoup apprécié cette mesure, qui a toutefois influé négativement sur le taux de ponctualité.

Nous réclamons une amélioration de la ponctualité depuis dix ans et, bien que la SNCB fasse preuve de beaucoup de bonne volonté, nous devons à chaque fois réitérer notre revendication. Quoi qu'il en soit, il importe d'assurer une bonne communication avec les voyageurs, ce qui est loin d'être le cas aujourd'hui.

Je propose aux managers de la ligne Anvers-Charleroi de prolonger celle-ci et d'y incorporer Essen. En effet, la série IC 45 est confrontée à de nombreux problèmes depuis l'instauration du nouvel horaire.

Je n'ai reçu aucune réponse à ma question concernant le taux de ponctualité depuis l'instauration du nouvel horaire. Ces chiffres ne sont-ils pas encore disponibles?

10.07 Marco Van Hees (PTB-GO!): Votre longue réponse est parfois nébuleuse. Les intempéries ne sont pas une nouveauté en Belgique, le *trespassing* est en augmentation mais on ne prend peut-être pas assez de mesures de sécurité. Selon vous, la hausse de productivité est une solution à la baisse de la dotation, mais cela peut être aussi un problème en matière de ponctualité. Il faudrait s'interroger sur l'effet des économies sur la ponctualité.

10.08 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Sans doute Infrabel est-elle la seule instance officielle

bevoegde instantie die de stiptheid mag berekenen, maar het zou niet gepast zijn om de cijfers van de reizigersorganisaties zomaar van tafel te vegen. Het blijft wel degelijk nuttig om cijfers die volgens verschillende berekeningsmethoden zijn verkregen, te vergelijken.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: De vraag nr. 22789 van M. Calvo wordt omgevormd in een schriftelijke vraag.

11 **Vraag van de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de nieuwe NMBS-zetel in Brussel-Zuid" (nr. 22794)**

11.01 **Marco Van Hees** (PTB-GO!): De NMBS zou overwegen een nieuwe zetel op de Fonsnylaan in Brussel te bouwen. Deze nieuwbouw zou gefinancierd worden door de verkoop van andere gebouwen.

Op hoeveel raamt men de kosten voor de bouw en hoeveel zal de verkoop van deze andere gebouwen naar schatting opbrengen? Welke garanties zijn er dat de NMBS haar vastgoed niet onder de waarde verkoopt? Hoeveel denkt men te kunnen besparen op de exploitatiekosten? Hoeveel belang wordt er gehecht aan milieuaspecten? Vormen investeringen in vastgoed een prioriteit voor de NMBS?

11.02 **Minister François Bellot** (*Frans*): De NMBS keurde in oktober de start goed van de selectieprocedure voor het vastgoedproject met betrekking tot de directiegebouwen bij Brussel-Zuid. Op 7 december 2017 werd de overheidsopdracht elektronisch bekendgemaakt.

Het dossier omvat de bouw van een nieuwe zetel en de verkoop van vastgoed nabij Brussel-Zuid. De NMBS zal trachten de verkoopopbrengsten te maximaliseren en de kosten voor de bouw van de zetel zo laag mogelijk te houden. Aangezien de procedure loopt, wil de NMBS geen informatie verspreiden die de offertes van potentiële kandidaten zou kunnen beïnvloeden.

Voor de NMBS zijn investeringen in de kwaliteit van de dienstverlening aan haar reizigers van prioritair belang. Een van de vier kernwaarden van de NMBS is het creëren van een motiverende werkomgeving waar medewerkers graag samenwerken binnen en over de diensten heen. Op dit moment zijn de verschillende directies van de NMBS ondergebracht in tien gebouwen in de buurt van het Zuidstation, hetgeen niet bevorderlijk is voor de interne

compétente qui est habilitée à calculer la ponctualité mais il ne serait pas opportun de balayer d'un revers de la main les chiffres des organisations représentatives des voyageurs. Il reste bel et bien utile de comparer des chiffres obtenus selon différentes méthodes de calcul.

L'incident est clos.

La **présidente**: La question n° 22789 de M. Calvo est transformée en question écrite.

11 **Question de M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le nouveau siège de la SNCB à Bruxelles-Midi" (n° 22794)**

11.01 **Marco Van Hees** (PTB-GO!): La SNCB envisagerait de construire un nouveau siège avenue Fonsny à Bruxelles, financé par la vente d'autres bâtiments.

Quelle est l'estimation du coût de construction et du prix de vente des bâtiments concernés? Quelles garanties a-t-on que la SNCB ne vende pas ses actifs immobiliers sous leur valeur? Quelle est l'évaluation des économies réalisables sur les coûts d'exploitation? Quelle part du projet concerne-t-elle des aspects environnementaux? L'investissement immobilier fait-il partie des priorités de la SNCB?

11.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): La SNCB a approuvé en octobre le lancement de la procédure de sélection pour le dossier de projet immobilier concernant les bâtiments de la direction à Bruxelles-Midi. La publication électronique a été faite le 7 décembre 2017.

Ce dossier comprend la construction d'un nouveau siège et la vente de biens immobiliers à proximité de Bruxelles-Midi. La SNCB veillera à maximiser les recettes de la vente et à limiter le coût du siège. La procédure étant en cours, elle ne souhaite pas divulguer d'informations susceptibles d'influencer les offres des candidats potentiels.

La SNCB entend donner la priorité aux investissements dans la qualité du service pour ses voyageurs. La création d'un environnement de travail stimulant pour son équipe et avec les autres entités est l'une de ses quatre valeurs essentielles. Pour l'instant, les différentes directions de la SNCB sont hébergées dans dix bâtiments autour de la gare du Midi, ce qui ne facilite ni la communication interne ni la collaboration ni l'efficacité. Certains

communicatie, samenwerking en doeltreffende werking. Sommige gebouwen voldoen ook niet meer aan de eisen van een moderne onderneming. De NMBS wenst dan ook haar medewerkers snel te hergroeperen in een enkel gebouw.

Deze investering wordt gefinancierd met de middelen die vrijkomen door het te gelde maken van kantoorgebouwen, waardoor de overheidsmiddelen in de eerste plaats kunnen worden aangewend om de dienstverlening aan de reizigers te optimaliseren.

11.03 Marco Van Hees (PTB-GO!): U geeft ons de cijfers niet. Laten we hopen dat het project niet te zwaar weegt op het budget van de NMBS, waarin de regering al aardig heeft gesnoeid.

Het incident is gesloten.

12 Vraag van de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de overeenstemming van met het ETCS-systeem uitgeruste materieel en spoorlijnen" (nr. 22795)

12.01 Marco Van Hees (PTB-GO!): Op lijn 139 tussen Ottignies en Leuven reden er Desirotreinen die met het ETCS-systeem zijn uitgerust. Op de lijn zelf was dat veiligheidssysteem tot in december 2017 echter nog niet volledig uitgerold. Met de invoering van het nieuwe vervoersplan in dezelfde periode werden er op deze lijn opnieuw oude treinstellen zonder ETCS-systeem ingezet, terwijl de Desirotreinen nu op lijnen zonder ETCS rijden.

Hoe komt dat? Hoeveel treinen die met ETCS zijn uitgerust, rijden er momenteel op lijnen waarop het ETCS-systeem nog niet volledig is uitgerold? Welke lijnen zijn er voorzien van ETCS en welk materieel rijdt er op deze lijnen?

Hoeveel kilometer hebben alle binnenlandse reizigerstreinen in totaal afgelegd in 2017? Hoeveel kilometer daarvan werd er afgelegd in omstandigheden waarbij zowel het spoor als de trein met het ETCS-systeem was uitgerust?

Wat is de stand van zaken voor de goederentreinen?

De **voorzitter**: Voor dergelijke cijfermatige vragen kunt u een schriftelijke vraag indienen. U bent niet aanwezig bij de besprekingen over de veiligheid, waar de NMBS deze gedetailleerde cijfergegevens voorlegt.

bâtiments ne répondent plus aux exigences d'une entreprise moderne. La SNCB souhaite regrouper rapidement ses collaborateurs dans un seul siège.

Cet investissement va de pair avec un désinvestissement dans les immeubles de bureaux. La valorisation de ces bâtiments permettra de consacrer en priorité des fonds publics à des investissements dans le service aux voyageurs.

11.03 Marco Van Hees (PTB-GO!): Vous ne me fournissez pas les chiffres. Espérons que le projet ne grève pas trop le budget, alors que le gouvernement coupe déjà fortement dans les moyens de la SNCB.

L'incident est clos.

12 Question de M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la concordance entre matériel et lignes équipés du système ETCS" (n° 22795)

12.01 Marco Van Hees (PTB-GO!): La ligne 139 Ottignies-Louvain était desservie par des trains Desiro, équipés du système ETCS. Mais la ligne elle-même n'était pas entièrement équipée de ce système de sécurité, jusqu'en décembre 2017, moment auquel le nouveau plan de transport y a réintroduit d'anciennes automotrices dépourvues de l'ETCS, les rames Desiro roulant désormais sur des lignes non équipées.

Quelle est la cause de cette situation? Combien de trains équipés du système ETCS roulent-ils sur des lignes qui n'en sont pas complètement équipées? Quelles lignes sont équipées de l'ETCS et quel matériel y circule?

En 2017, combien de kilomètres ont-ils été parcourus par l'ensemble des trains de voyageurs intérieur? Sur ce total, combien de kilomètres ont-ils été parcourus avec le système ETCS à la fois sur la voie et sur le train?

Qu'en est-il des trains de marchandises?

La **présidente**: Pour de telles questions qui portent sur des chiffres, vous pouvez déposer une question écrite. Vous n'êtes pas présent aux débats sur la sécurité, au cours desquels la SNCB fournit ces chiffres détaillés.

12.02 Marco Van Hees (PTB-GO!): Ik weet dat er hoorzittingen worden gehouden en heb ze ook dikwijls bijgewoond, meer bepaald na het ongeval in Saint-Georges: toen zei men dat het ETCS-systeem voor 99,9% was uitgerold, wat vervolgens niet bleek te stroken met de feitelijke uitrustingsgraad.

Ik verwacht een mondeling antwoord voor de inhoudelijke aspecten van mijn vraag en zal genoeg nemen met een schriftelijk antwoord voor de cijfers.

12.03 Minister François Bellot (*Frans*): Daar het rollend materieel algemeen gebruikt wordt, kan het met ETCS uitgeruste rollend materieel niet uitsluitend ingezet worden op lijnen die met ETCS uitgerust zijn. Sommige lijnen zijn bijvoorbeeld niet over de hele lengte met een enkel veiligheidssysteem uitgerust.

Als ETCS-materieel op ETCS-sporen rijdt, wordt de ETCS-functie inderdaad geactiveerd. Zo niet wordt de TBL1+-functie geactiveerd. De compatibiliteit tussen de veiligheidssystemen van de infrastructuur en van het rollend materieel is verzekerd. De treinen worden steeds beschermd door het meest efficiënte systeem dat er op de sporen en de trein zelf beschikbaar is.

Naar aanleiding van het ongeval in Buizingen werden de veiligheidsinvesteringen van de NMBS en Infrabel aangepast en geconcretiseerd via het ETCS-masterplan, waarin de principes voor de implementatie van de veiligheidssystemen op het spoorwegnet vastgelegd zijn. In die context was TBL1+ eind 2015 volledig uitgerold. Eind 2016 was 4810 km, of 73,8%, van de hoofdsporen met dat systeem uitgerust. De NMBS is een van de beste Europese leerlingen op het gebied van de ETCS-uitrol. Het Belgische spoorwegnet zal er in 2022 volledig mee uitgerust zijn en zal van België de beste leerling maken. Die uitrol verloopt volgens plan.

In 2017 bedroeg het effectieve aantal treinkilometers 13,7 miljoen voor het goederenvervoer.

12.04 Marco Van Hees (PTB-GO!): Wat men moet onthouden, is dat de installatie vordert, maar dat nog lang niet het hele net van het systeem is voorzien. Tegelijk is er soms een mismatch tussen de met het ETCS-systeem uitgeruste treinen en de lijnen waar ze rijden. Men rekent dus gewoon op de verdere uitrol van het ETCS-systeem om ervoor te

12.02 Marco Van Hees (PTB-GO!): Bien sûr, il y a des auditions et j'y ai été souvent présent, notamment lors de l'accident de Saint-Georges: il était alors question d'une couverture ETCS de 99,9 %, qui s'est avérée ensuite ne pas correspondre à une couverture physique.

J'attends une réponse orale à l'aspect qualitatif de ma question, même si je ma satisferai d'une réponse écrite pour les chiffres.

12.03 François Bellot, ministre (*en français*): L'utilisation du matériel roulant étant banalisée, il est impossible d'affecter le matériel roulant équipé d'ETCS uniquement sur des lignes équipées d'ETCS. Par exemple, certaines lignes ne sont pas équipées de bout en bout avec un seul système de sécurité.

Lorsque le matériel ETCS roule sur des voies ETCS, la fonction ETCS est effectivement activée. Si ce n'est pas le cas, c'est la fonction TBL1+ qui est opérationnelle. La compatibilité des systèmes de sécurité équipant les infrastructures d'une part et le matériel roulant d'autre part est assurée. Les trains sont toujours protégés par le système le plus performant disponible sur les voies et le train lui-même.

Suite à l'accident de Buizingen, les investissements en matière de sécurité de la SNCB et d'Infrabel ont été adaptés et concrétisés via le masterplan ETCS définissant les principes de mise en place des systèmes de sécurité dans le réseau ferroviaire. Dans ce cadre, le déploiement de la TBL1+ a été entièrement réalisé fin 2015. Fin 2016, 4810 km des voies principales étaient équipés de ce système, soit 73,8%. Le réseau belge est un des meilleurs élèves européens en matière de déploiement ETCS; ce réseau sera complet en 2022 et fera de la Belgique le meilleur élève. Ce déploiement suit son cours.

En 2017, le nombre de train/km effectif était de 13,7 millions pour les marchandises.

12.04 Marco Van Hees (PTB-GO!): Ce qu'il faut retenir, c'est que la couverture est en progression, mais on est loin d'avoir une couverture complète sur le réseau. D'autre part, il n'y a pas de concordance entre le fait d'avoir des trains équipés d'ETCS et des lignes où on avance à l'aveugle. On compte donc sur la progression de l'ETCS pour espérer

zorgen dat het spoorwegnet uitgebreider uitgerust wordt, niet op het beter afstemmen van de treinen op de lijnen.

Het incident is gesloten.

13 Vraag van de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "een defecte overweg in Morlanwelz" (nr. 22796)

13.01 Marco Van Hees (PTB-GO!): Op 21 december 2017 zag een buurtbewoonster dat de lichten aan een overweg in Morlanwelz op rood waren gesprongen, maar dat de slagbomen nog open waren. Er reed de volgende ogenblikken geen trein voorbij. Na het eerdere treinongeval in die gemeente doet dat incident de wenkbrauwen fronsen.

Is Infrabel op de hoogte van dat incident? Wat is de oorzaak van dat soort probleem? Wat kan Infrabel doen om het te voorkomen? Hoe vaak doet dat soort incident zich voor?

13.02 Minister François Bellot (*Frans*): De seininrichting in Morlanwelz biedt niet de mogelijkheid na te gaan wat er op dat moment gebeurd is, maar ze is wel failsafe, wat betekent dat zij in veiligheidsmodus gaat zodra er maar enige twijfel bestaat omtrent een van de installaties van de overweg.

De overwegen worden op gezette tijden gecontroleerd.

13.03 Marco Van Hees (PTB-GO!): Ik vat het samen: het licht kan beter op rood springen wanneer er geen trein voorbijrijdt dan omgekeerd.

Het incident is gesloten.

14 Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het updaten van de regels betreffende het gebruik van drones door de Raad van de Europese Unie" (nr. 22856)

14.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): In het kader van de hervorming van de gemeenschappelijke veiligheidsregels voor de burgerluchtvaart worden de allereerste Europese regels voor het gebruik van drones voor civiele doeleinden uitgevaardigd. Met die regels moet het mogelijk zijn om de verwachte toename van het luchtverkeer te beheren en om de Europese luchtvaartsector voor te bereiden op de

avoir une couverture plus grande.

L'incident est clos.

13 Question de M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la déféctuosité d'un passage à niveau à Morlanwelz" (n° 22796)

13.01 Marco Van Hees (PTB-GO!): Le 21 décembre 2017, une riveraine a remarqué à un passage à niveau de Morlanwelz que les feux étaient passés au rouge sans que les barrières ne se ferment. Aucun train n'est passé dans les instants suivants. Après le drame ferroviaire dans cette commune, un tel incident pose question.

Infrabel a-t-elle connaissance de tels faits? Quelle est la cause de ce type d'incident? Comment Infrabel peut-il les prévenir? Quelles est la fréquence de ce type d'incident?

13.02 François Bellot, ministre (*en français*): Le système de signalisation à Morlanwelz ne permet pas de retracer les événements mais est *fail-safe*, c'est-à-dire qu'en cas du moindre doute sur un élément de passage à niveau, il se met en mode de sécurité.

Les passages à niveau sont vérifiés périodiquement.

13.03 Marco Van Hees (PTB-GO!): Je comprends: il est mieux que le feu passe au rouge sans passage de train plutôt que l'inverse.

L'incident est clos.

14 Question de M. Jean-Jacques Flahaux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la mise à jour par le Conseil de l'UE des règles concernant notamment l'usage des drones" (n° 22856)

14.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): La réforme des règles de sécurité communes pour l'aviation civile comprend les toutes premières règles à l'échelle européenne au sujet des drones civils. Elles devraient permettre de gérer l'augmentation prévue du trafic aérien et de préparer le secteur aérien européen à la concurrence mondiale.

wereldwijde concurrentie.

Welke bijdrage zal België leveren aan deze hervorming? Hoe moeten onze wetten aangepast worden om aan deze toekomstige Europese regels te voldoen?

14.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): België heeft een beslissende invloed gehad op de hervorming van de basisverordening inzake de veiligheid van de burgerluchtvaart. De meeste Belgische voorstellen zijn opgenomen in de definitieve tekst. Zodra de tekst is vertaald, moeten het Parlement en de Raad er hun goedkeuring aan hechten. Zoals bij andere Europese verordeningen zal er een overgangperiode zijn tussen de inwerkingtreding en tenuitvoerlegging.

De voorschriften garanderen de veiligheid, de beveiliging, het vertrouwelijke karakter en de bescherming van persoonsgegevens voor alle drones. Er zullen ook geluids- en emissiebeperkingen in de voorschriften worden opgenomen. Voor de meer risicovolle handelingen met drones is certificering door het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA) vereist. Voor andere handelingen hoeft slechts te worden voldaan aan de normale markttoezichtsmechanismen van de EU.

Exploitanten moeten zich registreren indien hun drones tijdens een impact meer dan 80 J kinetische energie kunnen overbrengen. Die drempel kan worden gewijzigd door middel van een gedelegeerde handeling, zodat gelijke tred wordt gehouden met de ontwikkelingen in de sector.

De wetgeving zal worden aangepast op basis van de definitieve inhoud van de verordening.

De nieuwe basisverordening en de uitvoeringsverordening zijn rechtstreeks van toepassing in het Belgische recht.

België is vertegenwoordigd in de werkgroepen, het beleidscomité en de raad van bestuur van het EASA.

Het incident is gesloten.

15 **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw **Isabelle Poncelet** aan de minister van **Mobiliteit**, belast met **Belgocontrol** en de **Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen**, over "de toegankelijkheid van lijn 43 voor personen met beperkte mobiliteit" (nr. 22884)
- de heer **David Geerts** aan de minister van

Quel sera l'apport belge à cette réforme? Comment faudra-t-il adapter nos lois pour se conformer à ces futures règles européennes?

14.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): La Belgique a eu une influence déterminante sur la réforme du Règlement de base en matière de sécurité de l'aviation civile. La plupart des propositions belges ont été intégrées au texte final. Une fois traduit, il devra être approuvé par le Parlement et par le Conseil. Les règlements européens prévoient un délai d'adaptation entre l'entrée en vigueur et la mise en œuvre.

Les règles assurent la sûreté, la sécurité, le respect de la vie privée et la protection des données personnelles pour tous les drones. Il y aura aussi des contraintes en matière de bruit et d'émissions. Les opérations de drones à plus haut risque requerront une certification par l'AESA, les autres devant se conformer aux mécanismes normaux de surveillance du marché de l'UE.

Les opérateurs doivent s'enregistrer si leurs drones peuvent transférer plus de 80 J d'énergie cinétique lors d'un impact. Ce seuil pourra être modifié au moyen d'un acte délégué pour suivre les développements du secteur.

Les modifications législatives dépendront du contenu définitif du Règlement.

Le nouveau Règlement de base européen et le règlement d'exécution seront directement applicables en droit belge.

La Belgique est représentée dans les groupes de travail, le comité stratégique et le conseil d'administration de l'AESA.

L'incident est clos.

15 **Questions jointes de**

- Mme **Isabelle Poncelet** au ministre de la **Mobilité**, chargé de **Belgocontrol** et de la **Société Nationale des Chemins de fer Belges**, sur "les personnes à mobilité réduite désirant embarquer sur la ligne 43" (n° 22884)
- M. **David Geerts** au ministre de la **Mobilité**, chargé de **Belgocontrol** et de la **Société Nationale**

Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de dienstverlening aan personen met een beperkte mobiliteit die om assistentie verzoeken" (nr. 22906)

- de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de dienstverlening van de NMBS aan reizigers met een beperking" (nr. 22920)

- de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de problemen waarmee rolstoelgebruikers worden geconfronteerd" (nr. 23350)

des Chemins de fer Belges, sur "le service aux personnes à mobilité réduite demandant une assistance" (n° 22906)

- M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les services offerts par la SNCB aux personnes handicapées" (n° 22920)

- M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les problèmes pour les personnes en chaise roulante" (n° 23350)

15.01 David Geerts (sp.a): Hoeveel klachten heeft de NMBS in 2017 ontvangen van treinreizigers met beperkte mobiliteit over de aanvragen voor assistentie of over de assistentie zelf? Heeft de NMBS voldoende personeel om alle ingediende aanvragen te verwerken? Is een overstaptijd van twintig minuten wel realistisch? Hoe ver staat het met het toegankelijk maken van alle stations voor mensen met een beperkte mobiliteit? Is de vereiste reservatietermijn ondertussen al korter geworden?

15.01 David Geerts (sp.a): Combien de plaintes concernant des demandes d'assistance ou l'assistance même la SNCB a-t-elle reçues d'usagers à mobilité réduite en 2017? La SNCB dispose-t-elle de suffisamment de personnel pour traiter l'ensemble des demandes introduites? Un temps de correspondance de vingt minutes est-il réaliste? Où en est l'accessibilité de l'ensemble des gares aux personnes à mobilité réduite? Le délai de réservation a-t-il déjà été raccourci entre-temps?

15.02 Wouter Raskin (N-VA): Een tweetal weken geleden verscheen in de pers een artikel over een rolstoelgebruiker die twee uur lang in de kou op het perron op assistentie had moeten wachten. Zijn assistentieverzoek zou niet geregistreerd zijn geweest, alhoewel hij wel een bevestiging per sms had ontvangen. Hoe kan zoiets gebeuren? Komt zoiets vaak voor?

15.02 Wouter Raskin (N-VA): Il y a environ deux semaines, un article révélait le cas d'une personne en chaise roulante qui avait dû attendre pendant deux heures dans le froid sur un quai avant de bénéficier d'une assistance. Sa demande d'assistance n'aurait pas été enregistrée alors que l'intéressé avait reçu une confirmation par SMS. Comment cette situation est-elle possible? Ce problème se pose-t-il fréquemment?

In 2015 werden er 786 assistentieverzoeken geweigerd. In 2016 waren dat er 839. Hoe vaak geraken mensen na een goedgekeurde aanvraag toch niet op tijd op de gevraagde trein?

En 2015, 786 demandes d'assistance ont été refusées. En 2016, ce nombre est passé à 839. Dans combien de cas des personnes sont-elles dans l'impossibilité d'atteindre le train demandé alors que leur demande a été approuvée?

Sinds september 2017 kunnen personen met een beperking in 41 stations genieten van de verkorte reservatietijd voor assistentieverzoeken. Hoe verloopt de invoering van de verkorte reservatietijd in de 23 nieuwe stations?

Depuis septembre 2017, les personnes handicapées peuvent bénéficier d'un délai de réservation d'assistance plus court dans 41 gares. Comment se déroule l'instauration de ce délai réduit dans les 23 nouvelles gares?

Hoe ver staat het met de uitvoering van de initiatieven uit het zomerakkoord om de toegankelijkheid bij de NMBS te verbeteren?

Où en est la mise en œuvre des initiatives prévues dans l'accord de l'été en vue d'améliorer l'accessibilité des services proposés par la SNCB?

15.03 Marco Van Hees (PTB-GO!): Sinds 15 januari zou het NMBS-station Brussel-Schuman toegankelijk moeten zijn voor personen met

15.03 Marco Van Hees (PTB-GO!): Depuis le 15 janvier, Bruxelles-Schuman devrait être accessible aux personnes à mobilité réduite (PMR).

beperkte mobiliteit (PBM's). Een persoon in een rolstoel kan zonder hulp echter niet reizen op het volledige spoornet, omdat de perrons en de treinen geen standaardhoogte hebben. Bovendien bevinden de voertuigen voor PBM's zich nooit op dezelfde plaats. Er moet dan ook altijd een mobiele oprijhelling worden gebruikt en de hulp van het NMBS-personeel moet altijd worden ingeroepen. Daarvoor moet men 24 uur vooraf reserveren. Officieel zijn er 90 stations toegankelijk voor gehandicapten, maar ze beschikken niet allemaal over het nodige personeel om de PBM's bij te staan.

Hoeveel van de voormelde 90 stations beschikken er permanent over voldoende personeel om PBM's bij te staan?

Hoe komt het dat de voertuigen voorbehouden voor PBM's zich nooit op dezelfde plaats van het treinstel bevinden? Zult u maatregelen nemen om daar een mouw aan te passen?

15.04 Minister **François Bellot** (*Frans*): Voor PBM's is het instappen een hachelijke onderneming.

Voor vrij mobiele personen kan de boordchef de reiziger begeleiden indien die zijn aanwezigheid heeft bekendgemaakt.

Voor personen in een rolstoel zijn er logistieke middelen nodig, onder meer een mobiele oprijhelling. Die kunnen niet van station naar station worden vervoerd en er is opgeleid personeel nodig om ze te hanteren.

Om die reden wordt de bijstand in bepaalde stations niet georganiseerd, maar de uitbreiding van de dienst ligt ter studie.

Overeenkomstig het meerjareninvesteringsplan voor de periode 2017-2022 zullen er gemiddeld vijf stations per jaar volledig toegankelijk worden gemaakt voor personen met beperkte mobiliteit. De investeringen daartoe zijn op de begroting ingeschreven en maken deel uit van overkoepelende infrastructuurprojecten voor het reizigersonthaal.

De NMBS beschikt over genoeg personeel om dergelijke aanvragen te behandelen. Slechts uitzonderlijk kan er geen assistentie worden verleend. Hoewel de NMBS op 2% van die verzoeken niet kon ingaan, wordt er vaak wel een alternatief voorgesteld. In de loop van de eerste 9 maanden van 2017 heeft de klantendienst 58 klachten ontvangen over de assistentie aan

Mais, selon certains, une personne en chaise roulante ne peut voyager de façon autonome sur tout le réseau ferroviaire, faute de standards de hauteur pour les quais ou les trains. En outre, les voitures réservées aux PMR ne sont jamais au même endroit. Il faut toujours recourir à une rampe mobile et à l'assistance d'employés de la SNCB et après réservation 24 heures à l'avance. Officiellement, 90 gares sont totalement accessibles aux handicapés mais toutes n'ont pas le personnel nécessaire pour s'occuper des PMR.

Combien des 90 gares concernées disposent-elles, en permanence, de personnel suffisant pour aider les PMR?

Comment se fait-il que les voitures réservées aux PMR ne se situent jamais au même endroit du train? Envisagez-vous de résoudre ce problème?

15.04 **François Bellot**, ministre (*en français*): L'embarquement des PMR est délicat pour la sécurité du voyageur.

Pour les personnes relativement mobiles, le chef de bord peut assurer l'accompagnement si le voyageur s'est fait identifier.

Pour les voyageurs en chaise roulante, cette action requiert une logistique plus importante, comme une plate-forme de chargement à déployer. Celles-ci ne sont pas transportables de gare en gare et sont à manipuler par du personnel formé.

Pour cette raison, l'assistance n'est organisée que dans certaines gares mais l'extension du service est à l'étude.

Le plan pluriannuel d'investissement 2017-2022 prévoit l'accessibilité totale de cinq gares par an en moyenne. Les investissements destinés à cet objectif sont budgétés et intégrés dans des projets globaux d'infrastructures d'accueil des voyageurs.

La SNCB dispose d'assez de personnel pour gérer ces demandes. Il est exceptionnel qu'une assistance ne puisse être prodiguée. Même si elle n'a pu donner suite à 2% de ces demandes, une alternative est souvent proposée. Au cours des 9 premiers mois de 2017, le service Clientèle a reçu 58 plaintes sur l'assistance aux PMR.

reizigers met beperkte mobiliteit.

(Nederlands) Personen die assistentie aanvragen, moeten 20 minuten op voorhand in het station aanwezig zijn. Er wordt rekening gehouden met 15 minuten overstaptijd. De NMBS zoekt naar mogelijkheden om haar dienstverlening met verminderde reservatietermijn uit te breiden.

Bij het specifiek geval dat werd vermeld, was er een technisch probleem met het sms-systeem.

Er zijn geen cijfers over het aantal klanten die niet op tijd op de gevraagde trein raakten. Sinds september 2017 werden er slechts 27 aanvragen voor assistentie met verminderde reservatietermijn geweigerd op een totaal van 946 aanvragen.

(Frans) De belangrijkste aandachtspunten inzake de initiatieven om de toegankelijkheid voor de personen met beperkte mobiliteit te verbeteren zijn: de uniformering van de perronhoogte (op 76 cm volgens de ontwerpbeheerscontracten); de uniformering van het rollend materieel in het kader van de aankoop van nieuw materieel en de toegangshoogte van de platformen; de visuele en auditieve informatie in de trein; de toegang tot de toiletten, en tot slot de inkorting van de termijn voor de assistentievraag. Op al die punten werd er al vooruitgang geboekt of worden er verbeteringen besproken in het kader van de beheerscontracten en meerjareninvesteringsplannen.

In de stations waar assistentie aangeboden wordt, wordt de persoon met beperkte mobiliteit vanaf de ingang van het station tot aan de trein door een personeelslid begeleid. De NMBS maakt al jaren werk van de verbetering van de dienstverlening aan personen met beperkte mobiliteit. Momenteel beantwoorden er 63 stations aan de toegankelijkheidscriteria voor personen met beperkte mobiliteit.

De NMBS verzekert me dat ze probeert de vooropgestelde samenstelling van de treinen te handhaven. De samenstelling kan echter veranderen als gevolg van technische problemen en operationele behoeften. Om die reden kunnen de voertuigen voor de PBM's niet altijd op dezelfde plaats halt houden.

15.05 David Geerts (sp.a): Ik besef wel degelijk dat er inspanningen gebeuren. In een inclusieve maatschappij verwachten mensen echter blijvende inspanningen op het vlak van mobiliteit.

(En néerlandais) Les personnes qui demandent une assistance doivent être présentes en gare 20 minutes à l'avance. Un délai de 15 minutes est pris en compte pour les correspondances. La SNCB étudie des possibilités en vue d'élargir son service avec délai de réservation restreint.

Dans le cas spécifique dont il est question, la SNCB a rencontré un problème technique avec le système de SMS.

Je ne dispose pas de chiffres concernant le nombre de clients qui n'ont pas pu monter à temps dans le train demandé. Depuis septembre 2017, seules 27 demandes d'assistance avec délai de réservation réduit ont été refusées sur un total de 946.

(En français) Concernant les initiatives visant à améliorer l'accessibilité aux personnes handicapées, les principaux points d'attention relevés sont: l'uniformisation de la hauteur des quais (à 76 cm selon les projets de contrats de gestion); l'uniformisation du matériel roulant lors de l'achat de matériel neuf et la hauteur d'accès des plate-formes; l'information visuelle et auditive à bord du train; l'accessibilité des toilettes, et enfin la réduction du délai de réservation. Sur tous ces points, des améliorations ont déjà été enregistrées ou sont discutées dans le cadre des contrats de gestion et PPI.

Dans les gares proposant une assistance, la personne à mobilité réduite est accompagnée, depuis l'entrée de la gare jusqu'au train, par un membre du personnel. Depuis plusieurs années, la SNCB a amélioré les services aux PMR. Actuellement, 63 gares répondent aux critères d'accessibilité PMR.

La SNCB assure qu'elle essaie de respecter la composition prévue de ses trains. Toutefois des problèmes techniques et des besoins opérationnels font que la composition des trains peut changer. Il n'est donc pas possible que les voitures PMR soient toujours au même endroit.

15.05 David Geerts (sp.a): Je suis parfaitement conscient que des efforts sont consentis. Toutefois, dans une société inclusive, les citoyens attendent que les efforts en matière de mobilité soient permanents.

15.06 **Wouter Raskin** (N-VA): Technische problemen kunnen nooit volledig worden uitgesloten. Blijkbaar komen ze gelukkig niet te vaak voor. Dienstverlening aan mensen met een beperkte mobiliteit moet een prioriteit zijn in een inclusieve maatschappij. Uiteraard kan dat niet van vandaag op morgen. De minister moet goed opvolgen of de ambities van de NMBS gerealiseerd worden.

15.07 **Marco Van Hees** (PTB-GO!): Heb ik goed begrepen dat er slechts op 2% van de aanvragen wordt ingegaan?

15.08 Minister **François Bellot** (*Frans*): In 2% van de gevallen wordt er niet altijd op de aanvraag ingegaan.

15.09 **Marco Van Hees** (PTB-GO!): U heeft me gerustgesteld!

Wat het personeelstekort betreft, hebben we echter andere zaken opgevangen.

Het incident is gesloten.

16 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Egbert Lachaert** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de publicatie van stiptheidsgegevens bij Infrabel" (nr. 22917)
- mevrouw **Gwenaëlle Grovonius** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toegang tot de stiptheidscijfers van de NMBS" (nr. 23173)
- de heer **Jef Van den Bergh** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het opendatabeleid bij de NMBS en Infrabel" (nr. 23197)
- de heer **David Geerts** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de slechte stiptheidscijfers en het niet vrijgeven van open data over stiptheid" (nr. 23287)

16.01 **Gwenaëlle Grovonius** (PS): Sinds 10 december en de inwerkingtreding van het nieuwe vervoersplan van de NMBS zijn de opensourcedata over de stiptheid niet langer toegankelijk.

Klopt dat? Zal u de NMBS ertoe dwingen die data opnieuw ter beschikking te stellen?

15.06 **Wouter Raskin** (N-VA): Des problèmes techniques ne pourront jamais être complètement exclus. De toute évidence, et c'est heureux, ils ne surviennent pas trop souvent. Pour une société inclusive, fournir des services aux personnes à mobilité réduite doit constituer une priorité. Naturellement, cela ne peut se faire du jour au lendemain. Le ministre se doit de veiller de près à ce que les ambitions de la SNCB se concrétisent.

15.07 **Marco Van Hees** (PTB-GO!): Ai-je bien entendu que seules 2 % des demandes sont satisfaites?

15.08 **François Bellot**, ministre (*en français*): Il n'est pas toujours donné suite, dans 2 % des demandes.

15.09 **Marco Van Hees** (PTB-GO!): Je suis rassuré!

Par contre, concernant le manque de personnel, les échos que nous avons sont différents.

L'incident est clos.

16 **Questions jointes de**

- **M. Egbert Lachaert** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la publication de statistiques de ponctualité chez Infrabel" (n° 22917)
- **Mme Gwenaëlle Grovonius** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'accès aux données de ponctualité de la SNCB" (n° 23173)
- **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 politique de données ouvertes à la SNCB et chez Infrabel" (n° 23197)
- **M. David Geerts** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les mauvais chiffres de ponctualité et la non-communication des données ouvertes relatives à la ponctualité" (n° 23287)

16.01 **Gwenaëlle Grovonius** (PS): Depuis le 10 décembre et l'entrée en vigueur du nouveau plan de transport SNCB, la source des données sur la ponctualité n'est plus accessible.

Est-ce vrai? Allez-vous contraindre la SNCB à redonner accès à ces données?

16.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Hoeveel contracten sloot de NMBS vanaf 2016 af met betrekking tot datagebruik? Hoeveel aanvragen waren er? Werden er ook aanvragen geweigerd? Gaat het bij de aanvragen voornamelijk om grote bedrijven of eerder om kleine initiatieven?

Zal een tariefsysteem worden opgenomen in de beheerscontracten en zullen er dus kosten worden aangerekend? Zal in het beheerscontract uitdrukkelijk worden vermeld dat de NMBS haar dienstregeling en real time informatie vrij moet geven? Welke informatie stelt Infrabel ter als open data beschikking?

16.03 David Geerts (sp.a): De zogenaamde 'zesminutenregeling' is een internationale afspraak, maar in Nederland en Zwitserland is dat al herleid tot drie minuten. Ook de reizigersorganisaties gebruiken die tijd.

Houdt men bij de opmaak van de beheersovereenkomst rekening met het CRB-advies om de nieuwe manier van meten ook te gebruiken en de tussenstops te bekijken?

Blijkbaar zijn bepaalde gegevens opnieuw gecodeerd, waardoor reizigersorganisaties geen toegang meer hebben tot de stiptheidsdata. Wat is de reden daarvoor?

16.04 Minister François Bellot (*Frans*): De geplande dienstregelingen van de NMBS zijn sinds september 2015 toegankelijk. De dienstregelingen in realtime zijn beschikbaar sinds april 2017. Zij worden gratis en bij overeenkomst ter beschikking gesteld van derden. Op 25 januari had de NMBS hiervoor 119 overeenkomsten afgesloten. Er werden sinds 2015 via de website van de NMBS 797 aanvragen voor een overeenkomst ingediend. Er werd geen enkele aanvraag afgewezen en elke aanvraag wordt binnen de twee werkdagen behandeld. Bepaalde overeenkomsten werden niet afgesloten omdat de aanvrager niet kon instemmen met de standaardovereenkomst.

De dienstregelingen worden gebruikt door individuen, universiteiten, starters en grote ondernemingen. Vijf van hen hebben een enquête over het gebruik ervan ingevuld, waarvan de resultaten op dit moment worden geanalyseerd.

(*Nederlands*) In het voorstel van beheerscontract wordt het element open data niet uitdrukkelijk vermeld, omdat de NMBS in die materie eenvoudigweg de wet respecteert.

16.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Combien de contrats la SNCB a-t-elle conclus depuis 2016 pour l'utilisation des données? Combien de demandes ont-elles été introduites? Certaines demandes ont-elles été refusées? S'agit-il principalement de grandes entreprises ou plutôt de petites initiatives?

Un système tarifaire sera-t-il inclus dans les contrats de gestion et des coûts seront-ils dès lors facturés? Le contrat de gestion stipulera-t-il explicitement que la SNCB doit permettre la publication de ses horaires et d'informations en temps réel? Quelles informations Infrabel met-elle à disposition en tant que données ouvertes?

16.03 David Geerts (sp.a): La "règle des six minutes" est une convention internationale mais, aux Pays-Bas et en Suisse, elle a déjà été ramenée à trois minutes. Les organisations de voyageurs l'utilisent.

Lors de l'élaboration du contrat de gestion, est-il tenu compte de l'avis du CCE qui demande que l'on utilise également le nouveau mode de calcul, et que l'on examine les points d'arrêt intermédiaires?

Certaines données ayant fait l'objet d'un nouveau codage, les organisations représentatives des voyageurs n'auraient plus accès aux chiffres de ponctualité. Quelle en est la raison?

16.04 François Bellot, ministre (*en français*): Les horaires planifiés de la SNCB sont en accès libre depuis septembre 2015. Les données horaires en temps réel sont disponibles depuis avril 2017. Elles sont mises gratuitement à la disposition de tiers moyennant contrat. Au 25 janvier, la SNCB avait signé 119 contrats. Depuis 2015, la SNCB a reçu 797 demandes de contrat depuis son site internet. Aucune demande n'a été refusée, toutes sont traitées dans les deux jours ouvrables. Celles qui n'ont pas abouti résultent d'une rétractation du demandeur après réception du contrat-type.

Les utilisateurs sont des individus, des universités, des start-ups et des grandes sociétés. Cinq d'entre eux ont répondu à une enquête sur leurs usages dont les résultats sont en cours d'analyse.

(*En néerlandais*) Si les données ouvertes ne figurent pas explicitement dans la proposition de contrat de gestion, c'est tout simplement parce que la SNCB respecte la loi.

(Frans) Op de website van de NMBS is er niets gewijzigd. Het is geenszins de bedoeling van de NMBS om informatie te verhullen. Daar de site verschillende keren down is gegaan, kan de applicatie voor de vertragingsattesten hieronder geleden hebben. Vandaag werkt alles correct.

(Nederlands) Ik had onlangs nog een vergadering met de reizigersorganisaties over de stiptheid bij het spoor.

Ik heb op 22 januari 2018 een gezamenlijke analyse van Infrabel en de NMBS ontvangen. Volgens het beheerscontract is alleen Infrabel bevoegd om de stiptheidscijfers te berekenen. Het voorstel van de reizigersvereniging wijkt op een aantal punten af van de huidige methodologie van Infrabel. Door de verschillende methodologieën zijn de resultaten uiteraard ook verschillend.

Het algemeen stiptheidscijfer dat Infrabel berekent, is een samenvatting van de stiptheid van de 3.800 treinen die dagelijks rijden. Om die reden wordt er over de diverse andere stipheidsstatistieken meer gedetailleerd extern gecommuniceerd door Infrabel en de NMBS. De statistieken staan op de websites van beide bedrijven.

De stiptheid in 2017 was slechter dan in 2016 en 2015, maar beter dan de jaren daarvoor.

(Frans) De lopende onderhandelingen over het beheerscontract van Infrabel hebben onder meer betrekking op de bekendmaking van de stiptheidscijfers. Hiermee wil men beantwoorden aan de verwachtingen van de reizigersorganisaties.

16.05 Gwenaëlle Grovonius (PS): Er is een hemelsbreed verschil tussen de gegevens van de treingebruikers en die van de NMBS. Alle gegevens moeten worden meegenomen in de statistieken om een exact beeld te krijgen van de dagelijkse ervaringen van de treinreizigers.

16.06 David Geerts (sp.a): Het debat over de meting en over de drieminutenregeling blijft open. Er zou moeten worden vergeleken met Nederland en Zwitserland, maar dat is een debat voor later.

16.07 Jef Van den Bergh (CD&V): Hoewel de ongerustheid bij de reizigersorganisaties terecht was, blijkt gelukkig dat het geen bewuste strategie was.

(En français) Aucun changement n'a été apporté au site web de la SNCB. La société ne veut pas dissimuler la moindre information. Le site a été bloqué à plusieurs reprises: il est possible que l'application générant les attestations de retard en ait souffert. Aujourd'hui, tout fonctionne correctement.

(En néerlandais) J'ai rencontré récemment les associations de voyageurs pour évoquer avec elles la question de la ponctualité des trains.

J'ai reçu le 22 janvier 2018 une analyse commune d'Infrabel et de la SNCB. Selon le contrat de gestion, seul Infrabel dispose des compétences requises pour calculer les statistiques de ponctualité. La proposition avancée par l'association de voyageurs diffère en plusieurs points de la méthodologie actuellement appliquée par Infrabel. Ces différentes méthodologies produisent bien entendu également des résultats différents.

Le taux de ponctualité général calculé par Infrabel est un résumé de la ponctualité des 3 800 trains qui circulent quotidiennement. C'est pour cette raison que les diverses autres statistiques de ponctualité, plus détaillées, font l'objet d'une communication externe d'Infrabel et de la SNCB. Les statistiques sont publiées sur les sites internet des deux sociétés.

Le score de ponctualité de 2017 était inférieur à celui de 2016 et de 2015, mais supérieur à celui des années avant 2015.

(En français) Les négociations en cours sur le contrat de gestion d'Infrabel portent entre autres sur la publication des données de ponctualité, dans le but de répondre aux attentes des associations de navetteurs.

16.05 Gwenaëlle Grovonius (PS): Les données des navetteurs et celles de la SNCB sont très différentes. Il faut toutes les prendre en compte pour avoir un reflet exact de ce que vivent les usagers au quotidien.

16.06 David Geerts (sp.a): Le débat relatif à la mesure et à la règle des trois minutes reste ouvert. L'on devrait procéder à une comparaison avec les Pays-Bas et la Suisse mais cette question sera abordée ultérieurement.

16.07 Jef Van den Bergh (CD&V): Bien que l'inquiétude manifestée par les organisations de voyageurs ait été justifiée, il apparaît heureusement qu'il ne s'agissait pas d'une stratégie délibérée.

Het incident is gesloten.

17 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **David Geerts** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de verkoop van Blue-bike" (nr. 22923)
- de heer **Jef Van den Bergh** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "Blue-bike" (nr. 23362)

17.01 **David Geerts** (sp.a): De minister verklaarde al eerder dat Blue-mobility en Blue-bikes geen kerntaken van de NMBS zijn. Volgens minister Weyts is De Lijn geïnteresseerd in een overname.

Zal het meerderheidsaandeel in Blue-mobility verkocht worden aan De Lijn? Wat zal de impact zijn voor de gemeentebesturen? Wat betekent dit voor het concept van een geïntegreerd vervoersticket?

17.02 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Het Parlement keurde twee jaar geleden een resolutie goed waarbij meer aandacht werd gevraagd voor de combinatie fiets en trein. Deelfietsystemen spelen hierin een belangrijke rol. Blue-bikes heeft intussen meer dan 20.000 leden, maar vergelijken met Nederland leert dat er nog veel groei mogelijk is. Toch zou de NMBS uit dit deelsysteem willen stappen.

Verschillende andere partijen lieten al weten geïnteresseerd te zijn. In afwachting van een beslissing heeft de NMBS 300.000 euro geleend aan Blue-mobility en werd het groeiscenario in het businessplan aangepast.

Hoe staat het met het businessplan van Blue-mobility? Is er al een definitieve beslissing inzake het aandeelhouderschap van de NMBS in Blue-mobility? Kan de minister de lening toelichten? Wat is de visie van de minister op de rol van de NMBS in Blue-bike en de combinatie van trein en fiets? Op welke manier zal die visie gestalte krijgen in het beheerscontract? Hoe beoordeelt de minister het Nederlandse systeem waar zonder abonnementskosten 500.000 treinreizigers bereikt konden worden?

17.03 **Minister François Bellot** (*Nederlands*): De NMBS heeft te kennen gegeven zich te willen toeleggen op haar kernactiviteiten. Het beheer van

L'incident est clos.

17 **Questions jointes de**

- **M. David Geerts** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la vente de Blue-bike" (n° 22923)
- **M. Jef Van den Bergh** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "Blue-bike" (n° 23362)

17.01 **David Geerts** (sp.a): Le ministre a déjà expliqué que Blue-mobility et les Blue-bikes ne faisaient pas partie des priorités de la SNCB. D'après le ministre flamand Weyts, la société De Lijn est intéressée par une reprise.

La part majoritaire dans Blue-mobility sera-t-elle revendue à De Lijn? Quelles seront les conséquences de cette vente pour les administrations communales et pour le concept du titre de transport intégré?

17.02 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Il y a deux ans, le Parlement a adopté une résolution visant à promouvoir davantage la combinaison bicyclette et train. Les systèmes de partage de vélos jouent un rôle important à cet égard. Le nombre d'utilisateurs de Blue-bikes sont entre-temps plus de 20 000, mais ce chiffre peut encore considérablement augmenter par comparaison avec les Pays-Bas. Pourtant, la SNCB souhaite se retirer de ce système de partage.

Diverses autres parties ont déjà fait savoir qu'elles étaient intéressées. Dans l'attente d'une décision, la SNCB a accordé un prêt de 300 000 euros à Blue-mobility et le scénario de croissance du businessplan a été adapté.

Qu'en est-il du businessplan de Blue-mobility? Une décision définitive a-t-elle déjà été prise sur le plan de la participation de la SNCB dans Blue-mobility? Le ministre peut-il donner des précisions sur le prêt consenti? Quelle est la vision du ministre sur le rôle de la SNCB dans Blue-bike et sur la combinaison train-vélo? Comment cette vision sera-t-elle concrétisée dans le contrat de gestion? Comment le ministre évalue-t-il le système néerlandais qui a permis d'atteindre 500 000 voyageurs sans frais d'abonnement?

17.03 **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): La SNCB a fait savoir qu'elle allait se recentrer sur ses activités de base et que la gestion de parcs de

wagen- of fietsparken is er geen. De NMBS heeft daarom beslist om haar meerderheidsaandeel te verkopen. Verscheidene partijen hebben hun interesse getoond. De andere aandeelhouders hebben ook een voorverkooprecht. Het is niet opportuun om gedetailleerde informatie over de verkoopcriteria bekend te maken.

Het is de bedoeling de continuïteit van de activiteiten van Blue-bike te garanderen, onder meer door 300.000 euro ter beschikking te stellen. De NMBS gelooft wel degelijk in de combinatie trein-fiets. De maatschappij zal ook na de verkoop van haar aandelen blijven zorgen voor goede parkeerplaatsen voor fietsen en zoekt verder naar gespecialiseerde partners voor het beheer en het onderhoud van de fietsen. Sinds december is het mogelijk om een Blue-bike te huren met een Mobibkaart.

17.04 David Geerts (sp.a): De NMBS zegt steeds dat zij meer reizigers wil vervoeren. Ik begrijp dus niet waarom het reizigerspotentieel dat hier kan worden aangeboord niet ten volle benut wordt. Verder blijkt dat de kosten van het fietsbeleid meer en meer doorgeschoven worden naar de gemeentebesturen en die zijn daar niet blij mee.

17.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Ik betreur het feit dat de NMBS Blue-mobility niet ziet als een opportuniteit, maar klanten verzorgen van deur tot deur kan misschien even goed of zelfs beter via een partnerschap.

Het incident is gesloten.

18 Vraag van mevrouw Isabelle Galant aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het ongeval aan de overweg in Masnuy-Saint-Pierre" (nr. 22994)

18.01 Isabelle Galant (MR): Op de overweg in Masnuy-Saint-Pierre is een trein ingereden op een auto. De bestuurder kon gelukkig op tijd uit zijn wagen stappen. Het wiel van de auto was vastgeraakt in een gat in de weg, omdat er geen betonnen paaltjes stonden met pijlen die bestuurders om het gat heen leiden. Volgens Infrabel is de overweg in goede staat en zijn ongevallen vooral te wijten aan bestuurders die de signalisatie negeren. De gemeente Jurbeke heeft al een aantal aanbevelingen gedaan voor een verbeterde veiligheid op deze overweg.

Bent u op de hoogte van het onderzoek van

voitures ou de vélos n'en faisait pas partie. La SNCB a dès lors décidé de vendre sa participation majoritaire. Diverses parties ont montré leur intérêt. Les autres actionnaires détiennent par ailleurs un droit de préemption. Il n'est pas opportu de dévoiler des informations détaillées relatives aux critères de vente.

Nous entendons assurer la continuité des activités de Blue-bike, notamment en y injectant 300 000 euros. La SNCB croit bel et bien dans la combinaison train-vélo. Même après la vente de ses actions, la société continuera à veiller à ce que les cyclistes disposent de bons emplacements de parking, et à rechercher des partenaires spécialisés pour la gestion et l'entretien des vélos. Depuis décembre, il est possible de louer un Blue-bike à l'aide d'une carte Mobib.

17.04 David Geerts (sp.a): Alors que la SNCB ne cesse de répéter qu'elle veut transporter un plus grand nombre de voyageurs, je ne comprends pas pourquoi le potentiel de voyageurs que représentent ces cyclistes n'est pas pleinement exploité. Par ailleurs, les coûts de la politique de promotion de l'usage de la bicyclette se répercutent de plus en plus souvent sur les communes, qui ne s'en réjouissent guère.

17.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Je regrette que la SNCB ne considère pas Blue-mobility comme une opportunité mais le transport de clients de porte à porte peut sans doute donner de bons, voire de meilleurs résultats, s'il est effectué en partenariat.

L'incident est clos.

18 Question de Mme Isabelle Galant au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'accident sur le passage à niveau de Masnuy-Saint-Pierre" (n° 22994)

18.01 Isabelle Galant (MR): Une voiture, dont le conducteur avait heureusement pu sortir, a été percutée par un train au passage à niveau de Masnuy-Saint-Pierre. Sa roue avait été bloquée dans un trou car il n'y a pas de piquets en béton de balisage marquant le virage et permettant d'éviter le trou. Selon Infrabel, le passage à niveau est en bon état de fonctionnement, les accidents étant principalement dus aux conducteurs ne respectant pas la signalisation. La commune de Jurbise avait déjà recommandé certaines améliorations de sécurité sur ce passage.

Avez-vous connaissance de l'enquête d'Infrabel?

Infrabel? Wat zijn de conclusies van het onderzoek en welke aanbevelingen worden er geformuleerd? Hoeveel ongevallen zijn er de voorbije jaren op deze overweg gebeurd? Zal de bebakening aan deze overweg vervangen worden? Zo ja, wanneer? Werd het gemeentebestuur hierin gekend?

18.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): De automobilist zou te sterk naar rechts zijn afgeweken en het rechtersporwiel zou bij het oversteken van de overweg over de rand van de rijbaan zijn gegaan en over de sporen zijn gereden. Er werd dus een overtreding begaan, en het ongeval werd dus niet veroorzaakt door een probleem met de afbakening. Sinds 2008 zijn er geen andere ongevallen gebeurd op deze overweg.

De spoorwgomheiningen in Masnuy-Saint-Pierre worden regelmatig vernield door vandalen. Om dit te vermijden zullen er dit jaar betonblokken van het type New Jersey geplaatst worden.

Het incident is gesloten.

19 **Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het plaatsgebrek 's namiddags in de treinen richting Bergen" (nr. 23012)**

19.01 **Jean-Jacques Flahaux** (MR): Als gevolg van de flexibilisering van de arbeidstijd moeten er steeds meer mensen de trein buiten de spitsuren nemen. 's Namiddags ontstaat er zo een groot plaatsgebrek, met name op de trein die om 14.47 uur in het Centraal Station naar Bergen vertrekt en slechts uit drie rytuigen bestaat.

Zou men die treinen niet met enkele rytuigen kunnen uitbreiden? Stelt de NMBS vast dat de vraag van de pendelaars wijzigt?

19.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): 's Namiddags vertrekken er in het Centraal Station om 14.17 uur (506 zitplaatsen, zonder overbezetting volgens de NMBS) en 14.47 uur (212 zitplaatsen, geen structurele overbezetting, maar bepaalde dagen zeer druk bezet – de NMBS zal de situatie opvolgen en zo nodig de trein uitbreiden) treinen naar Bergen. De drie treinen die tussen 15 en 16 uur die verbinding verzekeren, zijn niet overbezet.

19.03 **Jean-Jacques Flahaux** (MR): Ik heb er alle vertrouwen in dat u met uw pragmatisme die problemen kan oplossen.

Quelles en sont les conclusions et recommandations? Combien y a-t-il eu d'accidents sur ce passage ces dernières années? Les éléments sécuritaires de ce passage à niveau seront-ils remplacés? Si oui, quand? Les autorités communales ont-elles été consultées?

18.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): Le conducteur aurait trop serré sur sa droite et sa roue avant droite aurait quitté les limites de la chaussée autorisées lors de la traversée du passage à niveau. Il est tombé sur les voies. Il y a eu infraction, les clôtures ne sont pas la cause de l'accident. Depuis 2008, il n'y a pas eu d'autres accidents sur ce passage.

Les clôtures présentes à Masnuy-Saint-Pierre sont régulièrement vandalisées. Pour l'éviter, des bordures "New Jersey" seront installées cette année.

L'incident est clos.

19 **Question de M. Jean-Jacques Flahaux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le manque de places dans les trains en direction de Mons l'après-midi" (n° 23012)**

19.01 **Jean-Jacques Flahaux** (MR): Grâce à la flexibilisation du travail, de plus en plus de gens doivent prendre le train en dehors des heures de pointe. D'importants manques de places apparaissent dès lors durant l'après-midi. C'est le cas du train qui quitte la Gare Centrale à 14 h 47 vers Mons et qui n'est constitué que de trois voitures.

Pourrait-on ajouter quelques wagons aux trains concernés? La SNCB observe-t-elle une modification de la demande des navetteurs?

19.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): La desserte Bruxelles-Mons l'après-midi est constituée des trains de 14 h 17 (506 places, sans problème de sur-occupation selon la SNCB) et de 14 h 47 (212 places, pas structurellement sur-occupé mais connaissant certains jours d'occupation très importante – la SNCB y sera attentive et adaptera sa taille si nécessaire). Les trois trains assurant le trajet entre 15 h et 16 h ne connaissent pas de problèmes de sur-occupation.

19.03 **Jean-Jacques Flahaux** (MR): Je fais confiance à votre pragmatisme pour résoudre ces problèmes.

Het incident is gesloten.

20 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de conclusies van de internationale studie over de IJzeren Rijn" (nr. 23051)
- de heer Peter Vanvelthoven aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de resultaten van de studie over de IJzeren Rijn" (nr. 23055)
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de studie over en de investeringen in de IJzeren Rijn" (nr. 23058)
- de heer Servais Verherstraeten aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de nieuwe studie over de IJzeren Rijn" (nr. 23060)

20.01 **Wouter Raskin** (N-VA): Het dossier rond de IJzeren Rijn zit al jarenlang in het slop. Uit een internationale studie blijkt nu dat de zogenaamde derde weg, die via Venlo naar het Ruhrgebied loopt, de meest haalbare is en een investering van 770 miljoen vereist. De studie benadrukt ook het belang van de IJzeren Rijn als alternatief voor de Montzenroute.

Erkent de minister deze conclusie? De Vlaamse regering heeft aangekondigd het voortouw te willen nemen in het overleg met Nederland en Duitsland.

Is de minister bereid om daaraan deel te nemen? Heeft hij recent nog overleg gepleegd met zijn Duitse en Nederlandse collega's?

20.02 **David Geerts** (sp.a): Uit de studie blijkt inderdaad dat de derde optie de beste is, omdat een natuurgebied wordt omzeild en omdat het de goedkoopste is.

De studie voorspelt een beperkte *modal shift* van wegvervoer naar spoorvervoer. Hoe reageert de minister daarop? Zouden de andere, duurdere trajecten voor een grotere *modal shift* zorgen?

Waren Infrabel en de FOD Mobiliteit bij de studie betrokken? Zal de federale overheid betrokken worden bij het overleg tussen Vlaanderen,

L'incident est clos.

20 **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 "les conclusions de l'étude internationale sur le Rhin de fer" (n° 23051)
- M. Peter Vanvelthoven au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les résultats de l'étude consacrée au Rhin de fer" (n° 23055)
- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'étude relative au Rhin de fer et les investissements dans ce projet" (n° 23058)
- M. Servais Verherstraeten au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la nouvelle étude sur le Rhin de fer" (n° 23060)

20.01 **Wouter Raskin** (N-VA): Le dossier relatif au Rhin de fer s'enlise depuis des années. Une étude internationale vient de révéler que la "troisième voie", qui gagne le bassin de la Ruhr en passant par Venlo, est la plus réaliste et demanderait un investissement de 770 millions d'euros. Cette étude souligne également l'importance du Rhin de fer en tant qu'alternative à la route de Montzen.

Le ministre adhère-t-il à cette conclusion? Le gouvernement flamand a annoncé vouloir prendre l'initiative dans la concertation avec les Pays-Bas et l'Allemagne.

Le ministre est-il disposé à y prendre part? S'est-il encore concerté récemment avec ses homologues allemand et néerlandais?

20.02 **David Geerts** (sp.a): L'étude révèle en effet que la troisième option est la meilleure car non seulement elle contourne une réserve naturelle, mais elle est aussi la moins onéreuse.

L'étude prévoit un transfert modal restreint du transport routier au transport ferroviaire. Comment le ministre réagit-il à cette donnée? Les autres trajets, qui étaient plus coûteux, entraîneraient-ils un transfert modal plus important?

Infrabel et le SPF Mobilité ont-ils été associés à l'étude? Le gouvernement fédéral sera-t-il associé à la concertation organisée entre la Flandre, les Pays-

Nederland en Duitsland?

Welke middelen worden er voor de investeringen ingeschreven? Hoe wordt de financiering van het derde traject geregeld met de andere partners? Is er cofinanciering van de operatoren? Wanneer zal het project gerealiseerd zijn?

20.03 Servais Verherstraeten (CD&V): Ik las in de studie dat de federale overheid toezicht op de stuurgroep zou houden.

Wat houdt dat toezicht in? Hoe en wanneer zullen de verschillende overheden van ons land rond de tafel gaan zitten om tot een gemeenschappelijk standpunt te komen? Hoe zal het overleg met Nederland en Duitsland verlopen?

Zullen omgevingsfactoren, zoals geluidsoverlast, bescherming van fauna en flora en luchtvervuiling, een rol spelen? Volgens de studie zouden dubbele sporen de verstoring vergroten. Over welke verstoring gaat het precies? Zal de federale overheid verder onderzoek uitvoeren?

20.04 Minister François Bellot (*Nederlands*): In de studie werden drie routes onderzocht op economisch, technisch, ruimtelijk, maatschappelijk en milieutechnisch vlak. De studie was een initiatief van de Vlaamse regering en werd meegefinancierd door de Europese Commissie. Ze werd uitgevoerd onder toezicht van een stuurgroep met vertegenwoordigers van België, Nederland, Duitsland, Vlaanderen en Noordrijn-Westfalen. De conclusies in het eindrapport werden dan ook erkend door alle leden. Het is nu wachten op een Vlaams initiatief om het overleg op te starten. Infrabel, Prorail en DB Netz hebben meegewerkt.

Uit de studie blijkt dat er gemiddeld 21 treinen per dag gebruik zouden maken van het zogenaamde 3RX-tracé tegen 2040. Net zoals voor het historische tracé en het A52-tracé zijn de kosten van het 3RX-tracé – 770 miljoen euro – groter dan de maatschappelijke baten. Er zijn geen grote verschillen op het vlak van *modal shift*.

Het 3RX-tracé zou een waardevol alternatief zijn om de Montzenroute te ontlasten en als back-up in geval van calamiteiten.

Het 3RX-tracé zou lokaal voor bijkomende belasting zorgen, maar die worden ruimschoots gecompenseerd door de positieve gevolgen van de *modal shift*. Er werden geen voorstellen gedaan over de verdeling van de lasten tussen de landen.

Bas et l'Allemagne?

Quels moyens seront-ils prévus pour les investissements requis? Comment le financement du troisième trajet sera-t-il réglé avec les autres partenaires? Un cofinancement par les partenaires est-il prévu? Quand le projet sera-t-il réalisé?

20.03 Servais Verherstraeten (CD&V): J'ai lu dans l'étude en question que le gouvernement fédéral superviserait le groupe de pilotage.

Qu'implique cette supervision? Quand et comment les différents niveaux de pouvoir du pays s'assoieront-ils autour de la table pour parvenir à une position commune? Comment la concertation avec les Pays-Bas et l'Allemagne se déroulera-t-elle?

Des facteurs environnementaux comme les nuisances sonores, la protection de la faune et de la flore ou la pollution atmosphérique joueront-ils un rôle? Selon l'étude, la mise à double voie perturberait davantage les environs, mais de quelle perturbation s'agit-il exactement? Le gouvernement fédéral va-t-il examiner cette question plus avant?

20.04 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): L'étude a permis d'examiner trois itinéraires sur les plans économique, technique, territorial, social et écotechnique. Cette initiative du gouvernement flamand a été cofinancée par la Commission européenne. Elle a été menée sous la houlette d'un groupe de pilotage composé de représentants de la Belgique, des Pays-Bas, de l'Allemagne, de la Flandre et de la Rhénanie-du-Nord-Westphalie. Les conclusions du rapport final ont dès lors été approuvées par tous les membres. On attend à présent une initiative flamande pour lancer la concertation. Infrabel, Prorail et DB Netz ont participé.

L'étude montre qu'en moyenne 21 trains utiliseraient quotidiennement le "tracé 3RX" à l'horizon 2040. À l'instar du tracé historique et du tracé A52, le coût du tracé 3RX (770 millions d'euros) dépasse les bénéfices sociaux. Il n'y a pas de grandes différences sur le plan du transfert modal.

Le tracé 3RX pourrait constituer une alternative très intéressante pour délester la route de Montzen, ainsi qu'un itinéraire bis en cas de catastrophe.

Le tracé 3RX devrait engendrer des taxes supplémentaires sur le plan local, lesquelles seront cependant largement compensées par les effets positifs du *modal shift*. Aucune proposition n'a été faite concernant la répartition des charges entre les

De onderhandelingen over de keuze van het tracé en de uitwerking en financiering zullen tijd vergen. De studie levert een gemeenschappelijke basis op om de onderhandelingen te hervatten. Vlaanderen zal als initiator van de studie het initiatief nemen om de politieke consultaties, voorafgegaan door een intra-Belgisch overleg, op te starten.

De federale overheid neemt haar verantwoordelijkheid. Er is al gestart met de elektrificatie van de IJzeren Rijn op Belgisch grondgebied. Hiervoor werd 47,5 miljoen euro uitgetrokken in het strategisch meerjareninvesteringsplan 2018-2031 van Infrabel en er werden voor maximum 18,52 miljoen euro Europese subsidies aangevraagd. De komende jaren worden er ook belangrijke stappen gezet op het Belgische grondgebied voor de realisatie van de ontsluiting richting Duitsland. Hiervoor hebben de federale overheid en het Vlaams Gewest al 30 miljoen euro uitgetrokken.

20.05 Wouter Raskin (N-VA): De kosten-batenanalyse kan op verschillende manieren geïnterpreteerd worden. Op piekmomenten zit de Montzenlijn vrij vol. Vanuit Zuid-Limburg is het niet mogelijk om behoorlijk personenvervoer te organiseren naar Antwerpen omdat de lijnen vol zitten met goederenvervoer. Ook de snelwegen zijn verzadigd. De verhouding tussen kosten en baten zal in de toekomst nog veranderen.

Voor onze economie is de IJzeren Rijn belangrijk. Vlaams minister Weyts meent dat de patstelling doorbroken is. Hierop moeten we verder gaan. Het doet mij een plezier dat er volgens de minister een basis is om verder aan de slag te gaan.

20.06 David Geerts (sp.a): De baten lijken nu nog beperkt, maar eens de investering is gebeurd, is er vaak toch een stijging van de vraag. In de toekomst zal het goederenvervoer groeien.

Er moet wel van bij het begin rekening gehouden worden met de kosten voor de omliggende gemeenten. Dat mag niet op het laatste moment een struikelblok vormen. Er wordt dan ook best een participatieproject voor gemeenten uitgewerkt. We moeten vanaf de eerste dag het draagvlak vergroten.

20.07 Servais Verherstraeten (CD&V): Om de IJzeren Rijn te realiseren moeten er op Belgisch

pays.

Les négociations sur le choix du tracé, son élaboration et son financement prendront du temps. L'étude fournit une base commune pour la reprise des négociations. La Flandre, qui est à l'origine de l'étude, prendra l'initiative du lancement des consultations politiques, qui seront précédées d'une concertation intra-belge.

L'autorité fédérale assume pleinement sa responsabilité. L'électrification du Rhin d'acier sur le territoire belge est déjà amorcée. Un montant de 47,5 millions d'euros y a été affecté dans le cadre du plan stratégique pluriannuel d'investissement 2018-2031 d'Infrabel et une demande de subventions pour un montant maximum 18,52 millions d'euros a été adressée à l'Union européenne. Des mesures importantes seront également prises sur le territoire belge dans les années à venir en vue du désenclavement en direction de l'Allemagne. L'autorité fédérale et la Région flamande ont déjà affecté 30 millions d'euros à ce projet.

20.05 Wouter Raskin (N-VA): L'analyse des coûts et des profits peut être interprétée de différentes manières. En période de pointe, la ligne de Montzen est proche de la saturation. Depuis le sud du Limbourg, il n'est pas possible d'organiser de transport de personnes correctement vers Anvers parce que les lignes sont pleinement exploitées pour le transport de marchandises. Les autoroutes sont également saturées. Le rapport coût-efficacité changera encore à l'avenir.

Le Rhin de fer est important pour notre économie. Le ministre flamand Weyts pense que le dossier est sorti de l'impasse. Nous devons en profiter pour avancer. Je me réjouis qu'il existe, selon le ministre, une base pour poursuivre le travail.

20.06 David Geerts (sp.a): Les bénéfices peuvent encore sembler modestes à l'heure actuelle mais, une fois l'investissement réalisé, on constate souvent une hausse de la demande. Le transport de marchandises va s'intensifier à l'avenir.

Il est indispensable de tenir compte, dès le départ, des coûts pour les communes limitrophes. Ils ne doivent pas constituer un obstacle au dernier moment. Mieux vaut donc mettre en place un projet de participation pour les communes. Nous devons renforcer le soutien, et ce dès le premier jour.

20.07 Servais Verherstraeten (CD&V): La réalisation du Rhin de fer nécessite de déplacer ou

grondgebied sporen worden verlegd of verlengd en moet er elektrificatie en een dubbel spoor komen tussen Mol en Hamont. Met deze werken kan er al van start worden gegaan. Voor onze fractie moet het personenvervoer voorrang krijgen op het andere vervoer. Ik pleit ook voor compenserende maatregelen voor de omgeving, samen met de realisatie van dit dossier.

Het incident is gesloten.

21 **Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het uit de hand gelopen pensioenfeest bij de spoorwegen" (nr. 23059)**

21.01 **Inez De Coninck (N-VA):** Eind oktober liep een pensioenfeestje in Vorst uit de hand: een geschrapte trein, vertragingen en onrechtmatig gebruik van de noodrem. Er werd een intern onderzoek gestart.

Wat zijn de voorlopige resultaten van dat intern onderzoek? Welke sancties heeft men getroffen?

21.02 **Minister François Bellot (Nederlands):** De NMBS bevestigt dat op 26 oktober 2017 in Vorst inderdaad een groep collega's van de spoorwegmaatschappijen samenkwam naar aanleiding van een pensionering

Toen ik het nieuws kreeg over het incident heb ik onmiddellijk een brief gericht aan de CEO van de NMBS.

De NMBS laat weten dat, hoewel alle technische operaties voor het klaarmaken van de treinen correct zijn verlopen, er zich onder meer door de bijeenkomst een coördinatieprobleem heeft voorgedaan, waardoor een trein werd geschrapd en een andere met vertraging is vertrokken.

Het NMBS-management bevestigt dat het gebrek aan rigueur onmiddellijk aan de kaak werd gesteld en dat de nodige interne sancties werden getroffen.

21.03 **Inez De Coninck (N-VA):** De minister heeft niet gezegd om welke sancties het gaat.

21.04 **Minister François Bellot (Nederlands):** Ik weet het niet.

Het incident is gesloten.

d'allonger certaines voies sur le territoire belge et de prévoir l'électrification et l'aménagement d'une double voie entre Mol et Hamont. Ces travaux peuvent déjà débuter. Notre groupe estime que le transport des personnes doit primer sur le reste. Je suis également favorable à l'instauration de mesures compensatoires pour l'environnement. Elles doivent constituer une priorité, au même titre que la réalisation de ce dossier.

L'incident est clos.

21 **Question de Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la fête organisée pour un départ à la retraite ayant mal tourné aux chemins de fer" (n° 23059)**

21.01 **Inez De Coninck (N-VA):** Fin octobre, une fête organisée dans le cadre d'un départ à la retraite à Forest a dérapé, provoquant la suppression d'un train et des retards. Par ailleurs, un frein d'urgence a été actionné sans nécessité. Une enquête interne a été ouverte.

Quels sont les résultats intermédiaires de cette enquête interne? Quelles sanctions ont été infligées?

21.02 **François Bellot, ministre (en néerlandais):** La SNCB confirme que des collègues des compagnies ferroviaires se sont réunis à Forest le 26 octobre 2017 à l'occasion d'un départ à la retraite.

Lorsque j'ai pris connaissance de l'incident, j'ai immédiatement adressé un courrier à la CEO de la SNCB.

La SNCB a fait savoir que même si toutes les opérations techniques de préparation des trains se sont déroulées correctement, cette réunion a provoqué un problème de coordination en raison duquel un train a été supprimé et un autre est parti en retard.

La direction de la SNCB confirme que ce laisser-aller a été dénoncé immédiatement et que des sanctions ont été prises en interne.

21.03 **Inez De Coninck (N-VA):** Le ministre n'a pas précisé la nature de ces sanctions.

21.04 **François Bellot, ministre (en néerlandais):** J'ignore en quoi elles ont consisté.

L'incident est clos.

22 Vraag van de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de parking van het station Luttre" (nr. 23064)

22.01 Marco Van Hees (PTB-GO!): De parking van het station Luttre werd uitgebreid en is betalend geworden. Ik dacht dat de NMBS parkings betalend maakte als de vraag naar parkeerplaatsen groter was dan alleen de vraag van de treinreizigers, maar voor deze parking, die tussen het spoor en het kanaal ligt, is dat niet het geval.

Waarom heeft men die parking betalend gemaakt? Hoe heeft men de parkeertarieven vastgesteld? Is dat niet vervelend voor de omwonenden van het station?

22.02 Minister François Bellot (*Frans*): Op die parking zijn er 500 plaatsen, waarvan 11 zijn voorbehouden aan personen met beperkte mobiliteit. Ik verwijs naar mijn antwoorden op eerdere vragen over het tariefbeleid voor de NMBS-parkings. Mensen met een abonnement betalen 1,6 euro per dag. Een aantal stationsparkings is gratis, maar dat kan alleen als er geen betalende parkeergelegenheid is de buurt is.

22.03 Marco Van Hees (PTB-GO!): Maar dat is het geval in Luttre, dus dat argument houdt geen steek.

22.04 Minister François Bellot (*Frans*): Volgens het algemene beleid van de NMBS zijn alle vernieuwde parkings betalend.

22.05 Marco Van Hees (PTB-GO!): Dat is dan weer een ander criterium!

22.06 Minister François Bellot (*Frans*): Leest u er mijn vroegere antwoorden op na.

22.07 Marco Van Hees (PTB-GO!): Dat doe ik. Een mobiliteitsbeleid is niet echt gebaat bij een oplossing waar men naast de trein ook nog eens de parkeerkosten moet betalen.

Het incident is gesloten.

23 Vraag van de heer Stéphane Crusnière aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de voltooiing van de GEN-werken op lijnen 161 (Brussel-Ottignies) en 124 (Brussel-Nijvel)" (nr. 22949)

22 Question de M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le parking de la gare de Luttre" (n° 23064)

22.01 Marco Van Hees (PTB-GO!): Le parking de la gare de Luttre a été agrandi et est devenu payant. Je pensais que cette opération avait lieu en cas de demande de stationnement supérieure à celle des seuls voyageurs du rail, mais ce parking, coïncé entre les rails et le canal, n'est pas dans ce cas.

Pourquoi a-t-on rendu ce parking payant? Comment a-t-on déterminé les tarifs? N'est-ce pas un désagrément pour les riverains de la gare?

22.02 François Bellot, ministre (*en français*): Ce parking fait 500 places, le double d'avant, dont 11 pour les personnes à mobilité réduite. Je vous renvoie à mes réponses aux questions précédentes sur la politique tarifaire de la SNCB pour ses parkings. Le prix pour un abonné est de 1,60 euro par jour. Certains parkings de gare sont gratuits quand il n'y a pas de tension avec le voisinage.

22.03 Marco Van Hees (PTB-GO!): C'est précisément le cas de Luttre! Cet argument ne vaut pas.

22.04 François Bellot, ministre (*en français*): C'est la politique générale de la SNCB: tous les parkings rénovés sont payants.

22.05 Marco Van Hees (PTB-GO!): C'est un autre critère!

22.06 François Bellot, ministre (*en français*): Consultez mes réponses précédentes.

22.07 Marco Van Hees (PTB-GO!): Je le ferai. Ajouter le prix d'un parking à celui du train n'encourage pas la mobilité.

L'incident est clos.

23 Question de M. Stéphane Crusnière au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la finalisation des travaux RER sur la ligne 161 (Bruxelles-Ottignies) et 124 (Bruxelles-Nivelles)" (n° 22949)

23.01 Stéphane Crusnière (PS): In april 2017 zei u dat u een miljard euro extra mocht lenen om met name de werken aan het GEN rond Brussel te voltooien. U hebt bevestigd dat de werken op 25 maart aanstaande worden hervat.

Kunt u ons een overzicht bezorgen van de in 2018 en 2019 geplande werken, de plaatsen waar er zal worden gewerkt en de kosten? Werd er een bouwaanvraag ingediend ter vervanging van de verlopen vergunningen voor lijn 124 tussen Brussel en Nijvel? Wanneer vinden de besprekingen plaats met de mensen die beroep hebben aangetekend?

Wat de lening van een miljard euro betreft, hoe zullen deze bedragen worden verdeeld tussen de uitbreiding van het net in Vlaanderen en de uitbreiding in Wallonië, zodat de 60/40-verdeelsleutel wordt gerespecteerd?

23.02 Minister François Bellot (Frans): Op lijn 161 worden er bovenleidingportalen geplaatst en worden de sporen in Groenendaal en Hoeilaart verlegd. Voorts wordt er gestart met het verleggen van de sporen tussen Watermaal en Bosvoorde en met de werken aan het station van Ottignies. In 2018 worden er verbeteringswerken uitgevoerd in Ottignies, Groenendaal en Bosvoorde, alsmede tussen Ottignies en Louvain-la-Neuve.

Op lijn 124 starten er in 2018 bouwwerken ten noorden van het station Waterloo tot de grens met het Vlaamse Gewest om de bestaande aardebaan te verbreden, zodat er bijkomende sporen kunnen worden aangelegd.

Het totale kostenplaatje zal afhangen van de prijzen in de aanbestedingen.

Infrabel heeft de klagers ontmoet die een beroep hebben ingesteld. Enkele beroepsprocedures werden gehandhaafd.

In het kader van de nieuwe procedure voor de aanvraag van vergunningen zullen er bij elke aanvraag vergaderingen met de omwonenden worden belegd.

De aanvraag van een vergunning voor de werken aan lijn 124 tussen Brussel en Nijvel zal in 2019 worden ingediend voor het Vlaamse gedeelte en medio 2018 voor het gedeelte in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. We nemen wel degelijk de 60/40-verdeelsleutel in acht.

Met betrekking tot de onderhandelingen over het samenwerkingsakkoord inzake de financiering van de strategische spoorweginfrastructuren en de

23.01 Stéphane Crusnière (PS): En avril 2017, vous annonciez l'emprunt d'un milliard d'euros supplémentaire afin, notamment, de finaliser les travaux du RER autour de Bruxelles. Vous avez confirmé la reprise des travaux le 25 mars prochain.

Pouvez-vous nous fournir un calendrier des travaux en 2018 et 2019, les lieux concernés et le coût de ceux-ci? Une demande a-t-elle été introduite pour remplacer les permis expirés de la ligne 124 Bruxelles-Nivelles? Quand auront lieu les réunions avec les personnes ayant introduit des recours?

Concernant le milliard emprunté, comment se répartiront les montants pour les extensions du réseau en Flandre et en Wallonie afin de respecter la clé 60/40?

23.02 François Bellot, ministre (en français): Sur la ligne 161, des portiques caténaïres seront installés et les voies seront déplacées à Groenendaal et Hoeilaart. Le déplacement des voies entre Watermael et Boitsfort, et les travaux en gare d'Ottignies commenceront. En 2018, des travaux d'amélioration seront entrepris à Ottignies, Groenendaal et Boitsfort ainsi qu'entre Ottignies et Louvain-la-Neuve.

Sur la ligne 124, des travaux de génie civil démarreront en 2018 au nord de la gare de Waterloo, à partir de la frontière de la Région flamande, afin d'élargir la plate-forme existante en vue de la pose des voies supplémentaires.

Les coûts totaux seront déterminés par les prix de l'adjudication.

Infrabel a rencontré les plaignants qui ont introduit des recours, dont certains ont été maintenus.

Dans le cadre de la nouvelle procédure de demandes de permis, des réunions avec les riverains sont prévues à chaque demande.

La demande de permis pour les travaux sur la partie flamande de la ligne 124 Bruxelles-Nivelles sera introduite en 2019 et en Région bruxelloise à la mi-18. On respecte bien la répartition 60/40.

Quant aux négociations relatives à l'accord de coopération sur le financement d'infrastructures ferroviaires stratégiques et à ses accords de

bijbehorende uitvoerende samenwerkingsakkoorden, die de financiering van het GEN waarborgen, vond er op 20 december 2017 een vergadering van het Overlegcomité plaats. Tijdens die bijeenkomst keurden de vier deelgebieden de tekst van het samenwerkingsakkoord in een eerste lezing goed. De besprekingen vorderen. Zodra er over alle teksten een akkoord wordt bereikt, zal het akkoord aan de Raad van State worden voorgelegd.

Het is de eerste keer sinds de zesde staats hervorming dat men uitvoerende samenwerkingsakkoorden ten uitvoer legt. Vóór de werkzaamheden aan het GEN worden hervat, wilde ik in een samenwerkingsakkoord de financiering van de uitvoering van de werken in een tabel vastleggen, zodat de bedragen en de planning gegarandeerd zouden zijn en men niet op verbintenissen zou kunnen terugkomen.

De voorbereidingen zijn aan de gang.

23.03 Stéphane Crusnière (PS): Er wordt dan toch vooruitgang geboekt in dit dossier, dat al veel te lang aansleept.

Het incident is gesloten.

24 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de spooracademie waarvan sprake is in de strategische visie" (nr. 23097)
- de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de Infrabel Academy" (nr. 23331)

24.01 Inez De Coninck (N-VA): In de strategische visie van de regering staat dat er werk zou worden gemaakt van een spooracademie om personeel bij te scholen en nieuwe spoorwerknemers op te leiden. In Nederland bestaat er al iets vergelijkbaars. Wij hebben ondertussen onlangs de eerstesteenlegging van de Infrabel-academie meegemaakt.

Wat zijn de doelstellingen daarvan? Komt dit overeen met wat de regering in haar strategische visie bedoelde? Welke meerwaarde biedt zo een spooracademie ten opzichte van de huidige opleidingsfaciliteiten? Ziet de minister kansen in een samenwerking tussen de onderwijssector en de NMBS, zoals dat in Nederland al het geval is?

coopération d'exécution, qui constituent la garantie du financement RER, une réunion du Comité de concertation a eu lieu le 20 décembre 2017. Elle a permis d'acter, en première lecture, l'accord des quatre entités fédérées sur le texte de l'accord de coopération. Les discussions progressent. Une fois un accord obtenu sur tous les textes, l'accord sera soumis au conseil d'État.

C'est la première fois qu'on met en œuvre des accords de coopération d'exécution, depuis la sixième réforme de l'État. Avant de recommencer les travaux du RER, j'ai voulu sceller dans un accord de coopération un tableau de financement de l'exécution, de sorte que les montants et les plannings soient garantis et les engagements scellés.

Des travaux préparatoires sont en cours.

23.03 Stéphane Crusnière (PS): On progresse quand même dans ce dossier qui a trop longtemps duré.

L'incident est clos.

24 Questions jointes de

- Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'académie du rail dont il est question dans la vision stratégique" (n° 23097)
- M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'Infrabel Academy" (n° 23331)

24.01 Inez De Coninck (N-VA): Dans sa vision stratégique, le gouvernement affirme qu'une Rail Academy sera mise sur pied pour assurer le recyclage du personnel et former les nouveaux cheminots. Une structure comparable existe déjà aux Pays-Bas. Nous avons entre-temps assisté récemment à la pose de la première pierre de l'académie d'Infrabel.

Quels en sont les objectifs? Correspondent-ils à ceux énoncés dans la vision stratégique du gouvernement? Quelle est la plus-value d'une académie du rail par rapport aux infrastructures de formation actuelles? Le ministre estime-t-il qu'une collaboration de la SNCB avec le secteur de l'enseignement, telle que celle mise en place aux Pays-Bas, offrirait des perspectives?

24.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): In België bestaan er geen specifieke opleidingen voor de spoorberoepen. Vandaag organiseert Infrabel zelf opleidingen in het hele land.

De 500 opleidingen, waarvan de meeste betrekking hebben op de technische beroepen, zullen in de Infrabel Academy worden samengebracht. De 500 nieuwe personeelsleden die elk jaar worden gerecruit zullen ook een doorgedreven, gespecialiseerde opleiding krijgen die aansluit op de behoeften.

(*Nederlands*) Het doel is om de cursisten zo praktijkgericht mogelijk op te leiden, met de nodige terreinopstellingen, en om hen uitgebreid te laten oefenen. Daarnaast is er ook een 3D-simulator. Ook het seinpersoneel zal er vertrouwd worden gemaakt met computergestuurde technologieën.

Bij Infrabel Academy zal een tachtigtal personen worden tewerkgesteld en er zullen zowel interne als externe lesgevers werken. Alle aangeboden opleidingen zijn terug te vinden op de website van de Infrabel Academy.

(*Frans*) De Infrabel Academy zal in 2020 worden voltooid en naar verwachting 20 miljoen euro kosten.

(*Nederlands*) Er is vandaag nog geen partnerschap met andere onderwijsinstellingen, wel is er een samenwerkingsverband met universiteiten zoals de VUB met het oog op lezingen of gastcolleges. De NMBS onderzoekt de oprichting van een soortgelijke academie, maar wil niet voorbijgaan aan de huidige goede samenwerking met de onderwijssector om via schoolbezoeken jonge krachten aan te trekken.

24.03 **Inez De Coninck** (N-VA): De start van die Infrabel Academy is een goede zaak. In Nederland worden door die samenwerking treinbestuurders opgeleid, terwijl ook wij op korte tijd nood hebben aan heel veel rijdend personeel. Misschien zien bedrijven wat in een mogelijke samenwerking.

Het incident is gesloten.

25 **Vraag van de heer Stéphane Crusnière aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol**

24.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): En Belgique, il n'y a pas de filières formant aux métiers du rail. Actuellement, Infrabel organise ses formations dans tout le pays.

Infrabel Academy regroupera les 500 formations dispensées dont la majorité concerne les métiers techniques. Les 500 nouveaux collaborateurs recrutés par an bénéficieront aussi d'une formation de pointe répondant aux besoins.

(*En néerlandais*) L'objectif consiste à dispenser aux intéressés une formation aussi pratique que possible basée notamment sur la mise à disposition d'infrastructures de terrain dédiées à la formation qui leur permettront de s'exercer d'une façon approfondie. Par ailleurs, un simulateur en 3D sera également disponible. Le personnel des cabines de signalisation pourra également s'y familiariser avec les technologies informatiques.

L'Infrabel Academy emploiera environ 80 personnes et fera appel à des enseignants internes mais également à des externes. L'ensemble des formations proposées sont présentées sur la page Infrabel Academy de l'intranet d'Infrabel.

(*En français*) Estimée à 20 millions, la construction de l'Infrabel Academy devrait s'achever en 2020.

(*En néerlandais*) Aucun partenariat n'a encore été conclu avec d'autres établissements d'enseignement. Une collaboration existe cependant avec des universités telles que la VUB, où des experts d'Infrabel vont régulièrement donner des cours ou des conférences. La SNCB examine les modalités de création d'une telle académie mais ne désire pas mettre en danger la bonne collaboration actuelle avec le secteur de l'enseignement, qui permet d'attirer de jeunes candidats par le biais de visites dans les écoles.

24.03 **Inez De Coninck** (N-VA): Je me félicite du lancement de cette Infrabel Academy. Aux Pays-Bas, cette collaboration permet de former des conducteurs de train. Or dans notre pays, nous aurons également besoin à court terme d'un très grand nombre d'effectifs pour le personnel roulant. Peut-être que des entreprises seront intéressées par une collaboration.

L'incident est clos.

25 **Question de M. Stéphane Crusnière au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et**

en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de waarschijnlijke sluiting van de overweg in Saintes" (nr. 23111)

25.01 Stéphane Crusnière (PS): De sluiting van de overweg in Saintes zorgt voor spanningen tussen Infrabel en de gemeente Tubeke. Infrabel wil de overweg sluiten om de veiligheid van het treinverkeer en de reizigers te garanderen. Tubeke betreurt de eenzijdige beslissing van Infrabel en hekelt het beheer van het dossier.

Volgens de burgemeester zijn er daar nooit ongelukken gebeurd en moet een deel van de inwoners van Tubeke en van Saintes door die sluiting enkele kilometers omrijden om het stadscentrum te bereiken.

Wat zijn de jongste gegevens waarover u beschikt in dit dossier?

Welke oplossingen worden er voorgesteld om de rechtstreekse toegang van de bevolking tot het stadscentrum te garanderen? Wordt het een tunnel of een loopbrug? Zijn er andere mogelijkheden? Is een weg langs de sporen mogelijk?

25.02 Minister François Bellot (*Frans*): De afschaffing van overwegen nr. 16 en nr. 18 in Saintes vloeit voort uit een mobiliteitsstudie van een onafhankelijk bureau over de afschaffing van overwegen op lijn 94. De studie besluit dat de overwegen nr. 18 en nr. 19 kunnen worden afgeschaft en dat overweg nr. 16 kan worden afgeschaft op voorwaarde dat er in de buurt een kunstwerk wordt opgetrokken.

De studie werd aan gemeentevertegenwoordigers van Tubeke voorgelegd tijdens een vergadering op 12 november 2015. Er werd een bijkomende studie gevraagd om de bereikbaarheid van drie getroffen bedrijven te onderzoeken en na te gaan of er een bocht kan worden getrokken in de rue Julien Marseille. Het extra rapport werd op 7 januari aan de gemeentelijke vertegenwoordigers voorgelegd.

Er werd beslist dat overweg nr. 19 gewoon zou worden afgeschaft, wat gebeurde op 27 mei 2016. Overweg nr. 18 zou worden gesloten na de ingebruikname van het kunstwerk dat nodig was voor de afschaffing van overweg nr. 16, die na de bouw van het kunstwerk zou dichtgaan. Die strategie werd door Infrabel op de gemeenteraad van Tubeke bevestigd op 18 mei 2016.

In 2017 heeft Infrabel een bouwvergunning aangevraagd voor de constructie in de buurt van overweg nr. 16 en voor de terreinen aan

de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la probable fermeture du passage à niveau de Saintes" (n° 23111)

25.01 Stéphane Crusnière (PS): La suppression du passage à niveau de Saintes suscite des tensions entre Infrabel et la commune de Tubize. La première veut le fermer pour sécuriser le trafic ferroviaire et les usagers. Tubize, elle, regrette la décision unilatérale d'Infrabel et dénonce la gestion du dossier.

Selon le bourgmestre, aucun accident n'y a jamais eu lieu et la fermeture imposera un détour de plusieurs kilomètres à une partie des habitants de Tubize et de Saintes pour accéder au centre ville.

Quels sont les derniers éléments en votre possession sur ce dossier?

Quelles sont les solutions proposées pour ne pas priver la population d'un accès direct au centre ville? Est-ce un tunnel ou une passerelle? Y a-t-il d'autres pistes? Un cheminement le long des voies est-il possible?

25.02 François Bellot, ministre (*en français*): La suppression des passages à niveau n° 16 et 18 de Saintes résulte d'une étude de mobilité menée par un bureau indépendant sur la suppression de passages à niveau sectionnant la ligne 94. L'étude conclut à la suppression des passages à niveau n° 18 et 19; le n° 16 pouvant l'être moyennant l'édification d'un ouvrage d'art dans ses parages.

Cette étude a été soumise à des représentants communaux de Tubize lors d'une réunion le 12 novembre 2015. Un complément d'étude a été demandé pour contrôler les possibilités d'accès à trois sociétés affectées et vérifier les capacités de virage de la rue Julien Marseille. Le rapport complémentaire a été soumis aux représentants communaux le 7 janvier 2016.

Il a été décidé que le passage à niveau n° 19 serait supprimé purement et simplement. Il a été fermé le 27 mai 2016. Le n° 18 serait fermé après la mise en service de l'ouvrage d'art destiné à supprimer le passage à niveau n° 16, lequel serait fermé après construction de l'ouvrage d'art. Cette stratégie a été confirmée au Collège communal de Tubize par Infrabel le 18 mai 2016.

En 2017, Infrabel a déposé le permis de bâtir relatif à l'ouvrage d'art à construire à proximité du passage à niveau n° 16 et le permis de bâtir relatif

weerszijden van overweg nr. 18 waar voertuigen kunnen keren. De schepen van Openbare Werken van de gemeente Tubeke heeft om de aanleg van een wandelpad tussen de overwegen nrs. 16 en 18 verzocht, maar aangezien de aanleg van dit pad volgens de mobiliteitsstudie niet gerechtvaardigd is en nooit met de gemeente werd besproken, is Infrabel niet van plan het pad aan te leggen.

Het incident is gesloten.

26 **Vraag van mevrouw Daphné Dumery aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de regelgeving betreffende het rijbewijs categorie B+E" (nr. 23125)**

26.01 **Daphné Dumery (N-VA):** De regels voor het rijbewijs van categorie B+E, met name een trekkend voertuig van categorie B met een aanhangwagen of oplegger met een maximaal toegelaten massa van 3.500 kg, zijn in ons land anders dan in onze buurlanden.

Kan die regelgeving niet worden gestroomlijnd?

26.02 **Minister François Bellot (Nederlands):** In Duitsland zijn de regels dezelfde als bij ons. In Nederland krijgt de categorie B/E een andere invulling dan bij ons. Daar mag de toegelaten massa op de aanhangwagen of oplegger hoger zijn dan 3.500 kg, als een deel van de massa via de koppeling wordt overgedragen naar het trekkend voertuig. In Frankrijk geldt een gelijkaardige regeling. Dat betekent dat een Nederlandse bestuurder die de grens met België oversteekt, onmiddellijk in overtreding is.

Wij hebben de Europese Commissie naar de juiste interpretatie gevraagd van de richtlijn ter zake. Zij heeft geantwoord dat de alleenstaande maximale massa van de aanhangwagen/oplegger niet meer dan 3.500 kg mag bedragen, anders is een rijbewijs C1E vereist. De richtlijn laat de overdracht van massa over de koppeling inderdaad toe als het gaat over de regels inzake typegoedkeuring, maar de overdracht kan niet worden gebruikt om een massa boven de 3.500 kg te vervoeren met een rijbewijs B/E. De Belgische regelgeving is dus conform de Europese richtlijn.

26.03 **Daphné Dumery (N-VA):** Het is goed dat de Europese Commissie de verwarring heeft opgelost. Ons land is een logistiek knooppunt, het is dus belangrijk dat er duidelijkheid heerst over de regels.

aux aires de demi-tour à aménager de part et d'autre du passage n° 18. L'échevin des Travaux de la commune de Tubize a demandé la création d'un chemin pédestre entre les passages à niveaux n° 16 et 18, mais la réalisation de ce chemin ne se justifiant pas selon l'étude de mobilité et n'ayant jamais été discutée avec la commune, Infrabel a indiqué ne pas envisager de construire ce chemin.

L'incident est clos.

26 **Question de Mme Daphné Dumery au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la réglementation relative au permis B+E" (n° 23125)**

26.01 **Daphné Dumery (N-VA):** Les règles applicables au permis de catégorie B+E, c'est-à-dire aux ensembles de véhicules couplés composés d'un véhicule tracteur de la catégorie B et d'une remorque ou semi-remorque dont la masse maximale autorisée n'excède pas 3 500 kg, diffèrent de celles en vigueur chez nos voisins.

Ces réglementations ne pourraient-elles pas être harmonisées?

26.02 **François Bellot, ministre (en néerlandais):** En Allemagne, les règles sont identiques aux nôtres. Aux Pays-Bas, la catégorie B/E est différente de celle en vigueur dans notre pays puisque la masse autorisée sur la remorque ou sur la semi-remorque peut dépasser 3 500 kg si une partie de la masse est transmise au véhicule tracteur par le biais de l'attelage. Des règles semblables sont appliquées en France. En d'autres termes, un conducteur néerlandais qui traverse la frontière pour se rendre en Belgique est directement en infraction.

Nous avons interrogé la Commission européenne pour connaître l'interprétation exacte à donner à la directive en la matière. Elle a répondu que la masse maximale autorisée de la remorque/semi-remorque ne peut excéder 3 500 kg, faute de quoi un permis C1E est requis. La directive autorise effectivement le transfert de masse via l'attelage conformément aux règles en matière de réception par type, mais le transfert ne peut être utilisé pour transporter une masse supérieure à 3 500 kg avec un permis B/E. La réglementation belge est donc conforme à la directive européenne.

26.03 **Daphné Dumery (N-VA):** Je suis heureuse que la Commission européenne ait mis fin à cette confusion. Notre pays est un nœud logistique et il est dès lors important que les règles y soient

claires.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

27 Vraag van mevrouw Daphné Dumery aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de maximale toegelaten massa van samengestelde voertuigen op zes assen" (nr. 23126)

27 Question de Mme Daphné Dumery au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la masse maximale autorisée des véhicules composés sur 6 axes" (n° 23126)

27.01 Daphné Dumery (N-VA): De maximaal toegelaten massa voor samengestelde voertuigen op zes assen is in ons land vastgesteld op 44 ton en in Nederland op 50 ton. Hoe kan dit opgelost worden?

27.01 Daphné Dumery (N-VA): La masse maximale autorisée des trains routiers totalisant six essieux est fixée à 44 tonnes dans notre pays et à 50 tonnes aux Pays-Bas. Comment résoudre ce problème?

27.02 Minister François Bellot (Nederlands): Deze materie werd op 1 juli 2014 overgeheveld naar de gewesten, naar aanleiding van de zesde staats hervorming.

27.02 François Bellot, ministre (en néerlandais): Cette matière a été régionalisée le 1^{er} juillet 2014 à la suite de la sixième réforme de l'État.

27.03 Daphné Dumery (N-VA): Als het zo verder gaat heeft de minister binnenkort geen bevoegdheden meer in dit huis.

27.03 Daphné Dumery (N-VA): Si cette évolution continue, le ministre ne disposera bientôt plus d'aucune compétence dans cette enceinte.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De voorzitter: De vragen nr. 23139 van de heer Calomne en nr. 23363 van mevrouw Lalieux worden uitgesteld.

La présidente: Les questions n° 23139 de M. Calomne et n° 23363 de Mme Lalieux sont reportées.

28 Vraag van mevrouw Isabelle Galant aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stijging van het aantal treinreizigers in 2017" (nr. 23160)

28 Question de Mme Isabelle Galant au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'augmentation de la fréquentation ferroviaire en 2017" (n° 23160)

28.01 Isabelle Galant (MR): De NMBS deelde mee dat zij in 2017 230 miljoen passagiers heeft vervoerd, dat is een stijging van 3% ten opzichte van 2016. Die stijging werd echter in twijfel getrokken omdat binnenlands en transnationaal verkeer door elkaar gehusseld werden. Het staat buiten kijf dat het spoorverkeer voortdurend toeneemt, maar de ontevredenheid van de gebruikers op het stuk van de stiptheid blijft aanhouden. De stijgende vraag naar openbaar vervoer helpt ons om onze doelstellingen inzake de reductie van de CO₂-uitstoot te halen en bewijst dat de burgers tevreden zijn met het openbaar vervoer.

28.01 Isabelle Galant (MR): La SNCB a annoncé avoir transporté 230 millions de voyageurs en 2017, soit une hausse de 3 % par rapport à 2016. Une confusion entre trafic intérieur et transnational a remis en question cette augmentation. S'il est indéniable que le trafic ferroviaire est en croissance constante, le mécontentement des usagers face aux soucis de ponctualité persiste. L'accroissement de la demande pour les transports en commun permet de rencontrer nos objectifs de réductions des émissions de CO₂ et prouve la satisfaction citoyenne envers les services publics.

Hoe analyseert u die stijging? Hoe is de stijging verdeeld over binnenlands en transnationaal verkeer? Voor welke doeleinden hebben de reizigers vooral gebruikgemaakt van de trein in 2017? Welke economische return en hoeveel jobs leverde die stijging op? Hoe past de NMBS zich aan

Comment analysez-vous cette hausse? Comment se répartit-elle entre trafic intérieur et transnational? Pour quel type d'usage le trafic ferroviaire a-t-il été privilégié en 2017? Quelles retombées économiques et création d'emplois cela a-t-il produit? Comment la SNCB s'adapte-t-elle à cette

die toenemende vraag aan? Welke strategie volgt ze om haar aanbod te moderniseren?

28.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): De NMBS vervoerde in 2017 230 miljoen reizigers, dat is 30% meer dan in 2016 en de grootste stijging in tien jaar. In de daluren worden de treinen bezet door een toenemend aantal leisurereizigers. Met het vervoersplan 2017-2020, dat op 10 september in werking is getreden, wil de NMBS inspelen op die grote reizigersaantallen. Het treinaanbod werd met 5,1% opgetrokken, vooral in voorstedelijk en landelijk gebied en tijdens de daluren. De reistijd werd gemiddeld met 3% ingekort op de 100 belangrijkste verbindingen. In het kader van dat plan moesten extra treinbestuurders en treinbegeleiders worden aangetrokken.

Het incident is gesloten.

29 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Stéphane Crusnière** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stopzetting van de verkoop van treintickets voor internationale trajecten aan het loket" (nr. 23171)

- de heer **Marco Van Hees** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stopzetting van de verkoop van internationale treintickets" (nr. 23352)

29.01 **Stéphane Crusnière** (PS): In zeven stations in Wallonië en Brussel zullen er geen internationale treintickets meer verkocht worden. De vakbonden hebben het over een eenzijdige beslissing van de NMBS, hekelen de verdere afbouw van de dienstverlening aan de reizigers en vrezen dat de loketten in de kleine en middelgrote stations gesloten zullen worden. Hoewel de treinkaartjes steeds vaker online gekocht worden, hebben die beslissingen gevolgen voor bepaalde mensen, zoals de bejaarden.

Waarom heeft men die beslissing genomen? Als die door besparingsoverwegingen is ingegeven, op hoeveel wordt die besparing dan geraamd? Op grond van welke criteria werden de stations waar de verkoop van internationale tickets wordt stopgezet, geselecteerd?

29.02 **Marco Van Hees** (PTB-GO!): De directie van de NMBS heeft onlangs aangekondigd dat de verkoop van TGV-, Thalys-, ICE- en Eurostartickets en van de Interrail Pass wordt stopgezet in zeven stations.

demande grandissante? Quels est sa stratégie pour moderniser son offre?

28.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): La SNCB a transporté 230 millions de voyageurs en 2017, 30 % de plus qu'en 2016. C'est la plus forte augmentation depuis dix ans. L'augmentation de voyageurs de loisirs remplit les trains dans les heures creuses. Avec le plan de transport 2017-2020 entré en vigueur le 10 décembre, la SNCB entend répondre à cette forte croissance. L'offre de trains a été renforcée de 5,1 %, surtout dans les zones suburbaines, dans les zones rurales et le week-end. Le temps de parcours a été réduit en moyenne de 3 % sur les cent connexions les plus importantes. Il a fallu recruter des conducteurs et des accompagnateurs de train.

L'incident est clos.

29 **Questions jointes de**

- **M. Stéphane Crusnière** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la fermeture des guichets pour les trajets internationaux" (n° 23171)

- **M. Marco Van Hees** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la suppression de la vente des billets internationaux" (n° 23352)

29.01 **Stéphane Crusnière** (PS): Sept gares en Wallonie et à Bruxelles cesseront la vente de tickets internationaux. Les syndicats parlent de décision unilatérale de la SNCB, dénoncent une nouvelle réduction des services aux voyageurs et craignent la fermeture des guichets dans les petites et moyennes gares. Bien que l'achat de billet se fasse de plus en plus par internet, ces décisions touchent certaines personnes dont les plus âgées.

Quelles sont les raisons de cette décision? Si c'est par économie, à combien est-elle estimée? Comment ont été choisies les gares qui ne vendront plus de billets internationaux?

29.02 **Marco Van Hees** (PTB-GO!): La direction de la SNCB vient d'annoncer l'arrêt de la vente des billets TGV, Thalys, ICE, Eurostar et Interrail dans sept gares.

Hoeveel van zulke tickets werden er vorig jaar in die stations verkocht? Wat is de reden voor die beslissing? Maakt ze deel uit van een plan voor de sluiting van loketten? Wordt er via de stopzetting een besparing gerealiseerd? Zo ja, hoeveel wordt er bespaard?

29.03 Minister **François Bellot** (*Frans*): De beslissing heeft betrekking op zeven stations in heel het land. Het is niet de bedoeling om de verkoop van de internationale tickets volledig stop te zetten, maar om het aanbod aan internationale tickets in die stations in te perken. De NMBS verzekert mij dat de klassieke tickets voor grensoverschrijdende trajecten over een korte afstand nog altijd verkrijgbaar zullen zijn in die stations, behalve in Eigenbrakel, waar er geen internationale tickets meer zullen worden verkocht.

Internationale tickets worden steeds vaker via internet gekocht, zelfs nog vaker dan binnenlandse treintickets.

De verkoop in de stations vertegenwoordigt nog maar 20% van de verkoop van internationale vervoersbewijzen en dat percentage zal nog afnemen: het is een algemene trend die men in alle sectoren vaststelt.

In de zeven betrokken stations werden er gemiddeld 0,9 à 3,4 internationale vervoersbewijzen per dag verkocht. Gezien het lage aantal is dat geen routinewerk voor de loketbedienden, en de NMBS heeft dan ook klachten ontvangen over de verkoop van dergelijke treintickets, omdat de verstrekte informatie niet voldeed.

Gezien de geringe verkoopvolumes zijn de kosten van de handhaving van die activiteiten niet verantwoord.

De zeven stations zijn Eigenbrakel, Brussel-Schuman, Gent-Dampoort, Louvain-la-Neuve, Sint-Niklaas, Doornik en Verviers-Centraal.

29.04 **Marco Van Hees** (PTB-GO!): Veel mensen, maken gebruik van internet, maar ook niet iedereen. Ik ken loketbedienden die maar al te blij waren eens wat anders te kunnen doen dan de dagelijkse routinetaken en internationale vervoersbewijzen te kunnen verkopen. U zegt dat sommige loketbedienden fouten begaan, maar dat betekent dat de reizigers die internet gebruiken, zich net zo goed vergissen. Dat de verkoop van sommige internationale tickets wordt afgeschaft en niet van andere druist in tegen elke logica.

Combien de billets de ce type ont-ils été vendus dans ces gares l'an passé? Pourquoi cette décision? S'inscrit-elle dans un plan de fermeture des guichets? Cela représentera-t-il une économie? Si oui, de quel montant?

29.03 **François Bellot**, ministre (*en français*): Il s'agit de sept gares dans tout le pays. Il n'est pas question d'arrêter la vente de billets internationaux mais de limiter l'offre des produits internationaux. La SNCB m'assure que la vente des produits classiques, trajets transfrontaliers de courte distance, sera maintenue dans ces gares, sauf dans la gare de Braine-l'Alleud qui ne vendra plus de billets internationaux.

L'achat de billets internationaux se fait de plus en plus par internet, plus encore que pour les billets nationaux.

La vente dans les gares ne représente plus que 20 % des ventes de titres de transport internationaux et ce chiffre va encore diminuer: c'est une tendance générale, observée dans tous les secteurs.

Les sept gares concernées vendaient en moyenne entre 0,9 et 3,4 billets internationaux par jour. De si faibles volumes ne permettent pas aux agents de guichet d'avoir une routine et la SNCB a reçu des plaintes concernant la vente de tels tickets, sur la base d'un renseignement inadéquat.

De si faibles volumes ne justifient pas non plus les coûts liés au maintien de ces activités.

Les points étaient Braine-l'Alleud, Bruxelles-Schuman, Gand-Dampoort, Louvain-la-Neuve, Sint-Niklaas, Tournai et Verviers-Central.

29.04 **Marco Van Hees** (PTB-GO!): Beaucoup de gens passent par Internet, mais pas tout le monde. Je connais des guichetiers qui étaient heureux de pouvoir faire autre chose que le train-train quotidien et de vendre des billets internationaux. Vous nous dites que des guichetiers se trompent, mais alors cela implique que les voyageurs consultant Internet se trompent aussi. Supprimer certains billets internationaux et pas d'autres va contre toute logique.

Het incident is gesloten.

30 Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vrijmaking van de markt voor binnenlands reizigersvervoer" (nr. 23184)

30.01 Inez De Coninck (N-VA): De vrijmaking van de markt voor binnenlands reizigersvervoer staat in het regeerakkoord. De ambitie was om tegen eind 2017 een evaluatie van de interne reorganisatie te maken.

Welke stappen in de richting van de vrijmaking van de markt hebben de NMBS en Infrabel het voorbije jaar gezet? Wat zijn de resultaten van de evaluatie? Wanneer bezorgt de minister de evaluatie aan de commissieleden?

30.02 Minister François Bellot (*Nederlands*): Infrabel laat weten dat het klaar is om wijzigingen in het wetgevend kader op te vangen en heeft daartoe intern ook al het nodige overleg georganiseerd. Voor de infrastructuurbeheerder maakt het in beginsel weinig uit aan wie hij de capaciteit toewijst. Het heeft al de ervaring om te werken met verschillende operatoren in de geliberaliseerde marktsegmenten van het goederenvervoer en het internationaal reizigersvervoer.

Inzake de NMBS is de strategie erop gericht om ook in de toekomst de preferente en enige partner voor de overheid te blijven. Daarom heeft het voor de periode 2017-2022 vijf prioritaire doelstellingen: het verhogen van veiligheid en stiptheid; tevreden klanten; een eigentijds HR-beleid en een ondernemingscultuur gebaseerd op professionalisme, respectvol ondernemerschap en samenwerking; efficiënte werkmethodes; een financieel gezonde onderneming met groeiambitie.

Het ontwerpbeheerscontract van de NMBS voor de periode 2018-2022 bevat al KPI's op gebieden zoals stiptheid, veiligheid en klantentevredenheid. Daarnaast wil het meerjareninvesteringsplan de NMBS en Infrabel de middelen geven om hun prioritaire doelstellingen te bereiken en het hoofd te bieden aan de uitdagingen van morgen. De focus moet liggen op veilig, stipt en comfortabel treinverkeer voor de reizigers en vervolgens op de instandhouding, modernisering en vernieuwing van

L'incident est clos.

30 Question de Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la libéralisation du marché du transport intérieur de voyageurs" (n° 23184)

30.01 Inez De Coninck (N-VA): La libéralisation du marché du transport national de voyageurs figure dans l'accord de gouvernement. L'ambition affichée consistait à réaliser une évaluation de la réorganisation interne du groupe ferroviaire pour la fin 2017.

Quelles mesures la SNCB et Infrabel ont-ils prises au cours de l'année écoulée pour préparer la libéralisation du marché? Quels sont les résultats de l'évaluation? Quand le ministre remettra-t-il ce rapport aux membres de la commission?

30.02 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): Infrabel me fait savoir qu'il est prêt à intégrer toute modification du cadre réglementaire et qu'il a déjà organisé la concertation nécessaire à cet effet en interne. En principe, la question de savoir à quelle société le gestionnaire de l'infrastructure octroie de la capacité ne revêt guère d'importance pour ce dernier. Il est déjà habitué à côtoyer divers opérateurs dans les segments libéralisés du marché, à savoir le transport de marchandises et le transport international de voyageurs.

En ce qui concerne la SNCB, la stratégie de l'opérateur vise à rester à l'avenir le partenaire préférentiel et unique de l'État. C'est pourquoi la société s'est fixé cinq objectifs prioritaires pour la période 2017-2022, à savoir le renforcement de la sécurité et l'amélioration de la ponctualité; l'augmentation de la satisfaction des clients; la mise en place d'une stratégie moderne en matière de ressources humaines et le développement d'une culture d'entreprise basée sur le professionnalisme, l'entrepreneuriat respectueux et la collaboration; le recours à des méthodes de travail efficaces; et l'évolution vers une société financièrement saine dotée d'ambitions de croissance.

Le projet de contrat de gestion de la SNCB pour la période 2018-2022 comprend des indicateurs de performance dans des domaines tels que la ponctualité, la sécurité et la satisfaction des clients. Par ailleurs, le but consiste, à travers le plan pluriannuel d'investissements, à doter la SNCB et Infrabel des moyens qui leur permettront de réaliser leurs objectifs prioritaires et d'affronter les défis du futur. La sécurité, la ponctualité et le confort du transport ferroviaire de voyageurs doivent être

het rollend materieelpark.

De NMBS wil een klantvriendelijk onthaal in functionele stations, met investeringen die een directe impact hebben op de dienstverlening.

Samen met deze doelgerichte investeringen wil de NMBS, onder meer via digitalisering, de performantie verhogen in al haar bedrijfsdomeinen. Het doel is een financieel gezond bedrijf, met een gestabiliseerde of zelfs verlaagde historische schuld. Zo wil de NMBS de Europese deadline van 2023 voorbereiden. Dat is de kern van het ondernemingsplan.

Het incident is gesloten.

31] Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de neutraliteit van de ombudsman van Brussels Airport" (nr. 23212)

31.01] Inez De Coninck (N-VA): Op Twitter blijkt de ombudsman voor de luchthaven duidelijke stellingen in te nemen tegen bepaalde actiescomités. Hij mag natuurlijk een persoonlijke mening hebben, maar zijn geloofwaardigheid als neutrale partij mag hij niet ondergraven.

Vindt de minister een dergelijke houding opportuun? Hoe gaat hij de neutraliteit van de ombudsdienst garanderen? Kan de betrokkene wat hem betreft nog aanblijven?

31.02] Minister François Bellot (Nederlands): Wettelijk moet de ombudsdienst onafhankelijk van de diensten van het Bestuur der Luchtvaart werken. De personeelsleden van de ombudsdienst mogen geen band hebben met bedrijven of organisaties die een luchthaven uitbaten of controleren, noch deel uitmaken van een belangengroep van buurtbewoners of ter verdediging van het leefmilieu. De dienst staat onder het gezag van de FOD Mobiliteit en Vervoer. De betrokken persoon maakt overigens deel uit van een dienst met daarin ook een Nederlandstalige ombudsman en voor mij telt het standpunt van de dienst als zodanig.

31.03] Inez De Coninck (N-VA): Er bestaat duidelijk een direct communicatiekanaal tussen beide groepen. De federale ombudsman, zijn dienst en zijn Franstalige of Nederlandstalige collega's kunnen niet subjectief zijn. Zij moeten zoeken naar

autant de priorités, au même titre que l'entretien, la modernisation et le renouvellement du matériel roulant.

La SNCB souhaite assurer un accueil convivial dans des gares fonctionnelles, en privilégiant des investissements ayant une incidence directe sur les services offerts.

Parallèlement à ces investissements ciblés, la SNCB veut, notamment par le biais de la numérisation, améliorer les performances dans tous ses domaines d'activités. L'objectif est que l'entreprise soit financièrement saine, avec une dette historique stable ou même en diminution. La SNCB entend préparer ainsi l'horizon européen de 2023. Telle est l'essence du plan d'entreprise.

L'incident est clos.

31] Question de Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la neutralité du médiateur de Brussels Airport" (n° 23212)

31.01] Inez De Coninck (N-VA): Il semble que le médiateur de l'aéroport affiche sur Twitter des positions tranchées à l'égard de certains comités d'action. S'il a évidemment le droit d'avoir des opinions personnelles, il ne peut toutefois pas saper lui-même sa crédibilité d'intervenant neutre.

Une telle attitude paraît-elle adéquate au ministre? Comment s'y prendra-t-il pour garantir la neutralité du service de médiation? L'intéressé peut-il être maintenu dans ses fonctions, de l'avis du ministre?

31.02] François Bellot, ministre (en néerlandais): Le service de médiation est légalement tenu de mener ses missions en toute indépendance à l'égard de l'Administration de l'Aéronautique. Les membres du personnel du service de médiation ne peuvent pas être liés à des sociétés, organismes, organisations ou institutions exploitant ou contrôlant un aéroport ni faire partie d'une association de riverains ou de défense de l'environnement. Le service est placé sous l'autorité du SPF Mobilité et Transport. La personne concernée fait d'ailleurs partie d'un service comptant également un médiateur flamand et, selon moi, c'est la position du service en tant que tel qui importe.

31.03] Inez De Coninck (N-VA): Il existe clairement un canal de communication directe entre les deux groupes. Le médiateur fédéral, son service et ses collègues francophones ou néerlandophones ne peuvent exprimer des points de vue subjectifs. Il

oplossingen in ieders belang. Ik zal dit in de gaten houden.

leur incombe de rechercher des solutions dans l'intérêt de tous. Je resterai attentive à ce dossier.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.28 uur.

La réunion publique de commission est levée à 18 h 28.