



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRESENTANTS
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

16-05-2018

Namiddag

Mercredi

16-05-2018

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 sp.a	<i>Open Vlaamse Liberalen en Democraten socialistische partij anders</i>
Ecolo-Groen cdH	<i>Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen 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 mevrouw Fabienne Winckel aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de betrokkenheid van de NMBS bij de campagne tegen seksuele intimidatie in de openbare ruimte" (nr. 24690)
Sprekers: Fabienne Winckel, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de onenigheid tussen Infrabel en NMBS over het kappen van overhangende bomen in Bilzen" (nr. 24723)
Sprekers: Wouter Raskin, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- Samengevoegde vragen van
- de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de resultaten van de werkgroep rond duurzame alternatieven van onkruidbestrijding op het spoorwegennet" (nr. 24726)
- mevrouw Katrin Jadin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de voor het onderhoud van de stations gebruikte onkruidverdelgers" (nr. 25134)
Sprekers: Wouter Raskin, Katrin Jadin, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- Vraag van de heer Raf Terwingen aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de verkoop van de bedding van het Kolenspoor in Limburg" (nr. 25015)
Sprekers: Raf Terwingen, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- Samengevoegde vragen van
- mevrouw Katrin Jadin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het terugschroeven van het aantal loketten ten voordele van automaten" (nr. 25033)

SOMMAIRE

- Question de Mme Fabienne Winckel au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'implication de la SNCB dans la campagne contre le harcèlement dans l'espace public" (n° 24690)
Orateurs: Fabienne Winckel, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
- Question de M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la polémique entre Infrabel et la SNCB à propos de l'abattage d'arbres inclinés à Bilzen" (n° 24723)
Orateurs: Wouter Raskin, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
- 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 résultats du groupe de travail dédié aux alternatives durables au désherbage du réseau ferroviaire" (n° 24726)
- Mme Katrin Jadin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les désherbants pour l'entretien des gares" (n° 25134)
Orateurs: Wouter Raskin, Katrin Jadin, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
- Question de M. Raf Terwingen au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la vente de l'assiette du Chemin de fer de la mine au Limbourg" (n° 25015)
Orateurs: Raf Terwingen, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
- Questions jointes de
- Mme Katrin Jadin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la réduction des guichets au profit des automates" (n° 25033)

<p>- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stijgende ticketverkoop via automaten" (nr. 25093)</p> <p><i>Sprekers: Kattrin Jadin, Laurent Devin, François Bellot</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	5	<p>- M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la croissance de la vente de billets via les distributeurs automatiques" (n° 25093)</p> <p><i>Orateurs: Kattrin Jadin, Laurent Devin, François Bellot</i>, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	5
<p>Samengevoegde vragen van</p>	7	<p>Questions jointes de</p>	7
<p>- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toegankelijkheid in Brussel-Centraal" (nr. 25037)</p>	7	<p>- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'accessibilité de Bruxelles-Central" (n° 25037)</p>	7
<p>- de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "een oplossing voor de liften van Brussel-Centraal" (nr. 25063)</p> <p><i>Sprekers: Stefaan Van Hecke, François Bellot</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	7	<p>- M. Stefaan Van Hecke au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "une solution pour les ascenseurs de Bruxelles-Central" (n° 25063)</p> <p><i>Orateurs: Stefaan Van Hecke, François Bellot</i>, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	7
<p>Vraag van mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vluchten boven Brussel" (nr. 25104)</p> <p><i>Sprekers: Karine Lalieux, François Bellot</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	8	<p>Question de Mme Karine Lalieux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le survol de Bruxelles" (n° 25104)</p> <p><i>Orateurs: Karine Lalieux, François Bellot</i>, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	8
<p>Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de veiligheid van de fietsers op onze wegen" (nr. 25107)</p> <p><i>Sprekers: Laurent Devin, François Bellot</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	9	<p>Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la sécurité des cyclistes sur nos routes" (n° 25107)</p> <p><i>Orateurs: Laurent Devin, François Bellot</i>, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	9
<p>Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de veiligheid van de motorrijders op onze wegen" (nr. 25108)</p> <p><i>Sprekers: Laurent Devin, François Bellot</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	9	<p>Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la sécurité des motards sur nos routes" (n° 25108)</p> <p><i>Orateurs: Laurent Devin, François Bellot</i>, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	9
<p>Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische</p>	10	<p>Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les</p>	10

- Spoorwegen, over "het installeren van een zwarte doos in voertuigen" (nr. 25110)
Sprekers: Laurent Devin, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de investeringen in het station Marbehan" (nr. 25135)
Sprekers: Isabelle Poncelet, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vergelijkende analyse van de NMBS per spoorlijn van de voordelen van de trein ten opzichte van andere vervoersmodi" (nr. 25136)
Sprekers: Isabelle Poncelet, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het intermodaliteitsplatform en de investeringscel waarvan sprake in de strategische visie voor het spoor in België van minister Jacqueline Galant" (nr. 25137)
Sprekers: Isabelle Poncelet, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de tenuitvoerlegging van de resolutie over het behoud van multimodale mobiliteit in ruraal gebied" (nr. 25138)
Sprekers: Isabelle Poncelet, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het inhalen van alle uitgestelde vernieuwingswerken aan de spoorinfrastructuur vanaf 2021" (nr. 25139)
Sprekers: Isabelle Poncelet, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- boîtes noires dans les véhicules" (n° 25110)
Orateurs: Laurent Devin, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
- 11 Question de Mme Isabelle Poncelet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les investissements en gare de Marbehan" (n° 25135)
Orateurs: Isabelle Poncelet, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
- 11 Question de Mme Isabelle Poncelet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'analyse par la SNCB de l'avantage comparatif du train ligne par ligne" (n° 25136)
Orateurs: Isabelle Poncelet, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
- 12 Question de Mme Isabelle Poncelet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la plateforme intermodalité et la cellule d'investissement prévue dans la vision stratégique rail de la ministre Jacqueline Galant" (n° 25137)
Orateurs: Isabelle Poncelet, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
- 13 Question de Mme Isabelle Poncelet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le suivi donné à la résolution visant à préserver la mobilité multimodale en région rurale" (n° 25138)
Orateurs: Isabelle Poncelet, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
- 15 Question de Mme Isabelle Poncelet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le rattrapage du report cumulé de renouvellements de l'infrastructure ferroviaire à partir de 2021" (n° 25139)
Orateurs: Isabelle Poncelet, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

<p>Vraag van de heer Alain Top aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de brief rond meerjareninvesteringsplannen van de spoorwegondernemingen die steden en gemeenten mochten ontvangen" (nr. 25170)</p> <p><i>Sprekers: Alain Top, François Bellot</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	16	<p>Question de M. Alain Top au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la lettre relative aux plans d'investissement pluriannuels des sociétés ferroviaires reçue par certaines villes et communes" (n° 25170)</p> <p><i>Orateurs: Alain Top, François Bellot</i>, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	16
<p>Vraag van de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de analyse van de spoorlopersproblematiek" (nr. 25211)</p> <p><i>Sprekers: Stefaan Van Hecke, François Bellot</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	17	<p>Question de M. Stefaan Van Hecke au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'analyse du problème des personnes déambulant sur les voies" (n° 25211)</p> <p><i>Orateurs: Stefaan Van Hecke, 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 Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het toegenomen aantal lekkages uit goederentreinen" (nr. 25290)</p> <p><i>Sprekers: Wouter Raskin, François Bellot</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	18	<p>Question de M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'augmentation du nombre de fuites survenant dans des trains de marchandises" (n° 25290)</p> <p><i>Orateurs: Wouter Raskin, 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 Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de verkoop en verhuur van gronden door de NMBS en Infrabel" (nr. 25351)</p> <p><i>Sprekers: Wouter Raskin, François Bellot</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	19	<p>Question de M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la vente et la location de terrains par la SNCB et Infrabel" (n° 25351)</p> <p><i>Orateurs: Wouter Raskin, François Bellot</i>, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	19
<p>Samengevoegde vragen van</p>	20	<p>Questions jointes de</p>	20
<p>- mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de lonen van de treinbestuurders" (nr. 25204)</p>	20	<p>- Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les salaires des conducteurs de train" (n° 25204)</p>	20
<p>- mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de opwaardering van het beroep van treinbestuurder" (nr. 25403)</p> <p><i>Sprekers: Inez De Coninck, François Bellot</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	20	<p>- Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la revalorisation du métier de conducteur de train" (n° 25403)</p> <p><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</p>	20
<p>Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de capaciteitsuitbreiding bij de</p>	22	<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 "l'extension de la capacité à la SNCB à la suite</p>	22

NMBS naar aanleiding van de werken aan de Leopold II-tunnel" (nr. 25405)

Sprekers: **Inez De Coninck, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

des travaux dans le tunnel Léopold II" (n° 25405)

Orateurs: **Inez De Coninck, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 16 mei 2018

Namiddag

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

du

MERCREDI 16 mai 2018

Après-midi

De behandeling van de vragen en interpellaties vangt aan om 14.43 uur. De vergadering wordt voorgezeten door mevrouw Karine Lalieux.

01 **Vraag van mevrouw Fabienne Winckel aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de betrokkenheid van de NMBS bij de campagne tegen seksuele intimidatie in de openbare ruimte" (nr. 24690)**

01.01 Fabienne Winckel (PS): De vzw Touche Pas À Ma Pote – Handen Af! Stop seksisme heeft een affichecampagne op het openbaar vervoer gelanceerd om te sensibiliseren over seksisme ten aanzien van vrouwen en om de seksismewet van 2014 meer bekendheid te geven. Een op twee vrouwen weet niet dat seksisme strafbaar is volgens het Strafwetboek.

De Federatie Wallonië-Brussel en het Brussels Gewest financieren de campagne ten bedrage van 20.000 euro. De vzw mocht haar boodschap verspreiden op 550 reclameborden van de MIVB, 220 reclameborden van de TEC en in 25 stations van de NMBS. De MIVB neemt naar eigen zeggen deel aan de campagne omdat de meerderheid van haar reizigers vrouwen zijn, en omdat ze wil dat vrouwen zich gerespecteerd en veilig voelen op de lijnen. De MIVB heeft haar reclameborden gratis aangeboden, de NMBS niet.

Aangezien de resolutie eenparig werd aangenomen in het Waalse Parlement en gelet op het werk dat er aan werd besteed, vragen we ons af waarom deze campagne door Wallonië en door Brussel op een verschillende manier behandeld wordt.

Le développement des questions et interpellations commence à 14.43 heures. La réunion est présidée par Mme Karine Lalieux.

01 **Question de Mme Fabienne Winckel au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'implication de la SNCB dans la campagne contre le harcèlement dans l'espace public" (n° 24690)**

01.01 Fabienne Winckel (PS): L'ASBL "Touche Pas À Ma Pote" a lancé une campagne d'affichage dans les transports publics pour sensibiliser au sexisme contre les femmes et faire connaître la loi de 2014 le punissant. Une femme sur deux ignore que le Code pénal le punit.

La Fédération Wallonie-Bruxelles et la Région bruxelloise financent la campagne pour 20 000 euros. Les visuels ont été diffusés sur 550 espaces publicitaires de la STIB et 220 des TEC et dans 25 gares de la SNCB. La STIB explique son implication du fait que la majorité de ses voyageurs sont des voyageuses, et qu'elle souhaite qu'elles se sentent respectées et en sécurité sur ses lignes. La STIB a offert ses espaces publicitaires mais pas la SNCB.

Vu la résolution à l'unanimité du Parlement wallon et le travail de cette institution, on s'interroge sur le traitement différent de cette campagne entre la Wallonie et Bruxelles.

Waarom rekent de NMBS kosten aan voor het gebruik van de reclameborden voor deze campagne en steunde ze de campagne niet, zoals de MIVB dat deed? Druist dit niet in tegen de beleidslijn ter bestrijding van geweld tegen vrouwen en tegen ongewenst seksueel gedrag? Zult u de campagne verlengen om dit onevenwicht recht te zetten?

01.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): Er is beslist om in te gaan op het verzoek van de vzw Touche Pas À Ma Pote – Handen Af! Stop seksisme om de beelden van haar campagne tegen grensoverschrijdend gedrag te verspreiden in de publieke ruimte van de stations. De vzw had aan Publifer, een dochteronderneming van de NMBS, een prijsofferte gevraagd.

Daar de onderneming heel veel vragen krijgt en ze één bepaalde vereniging niet wou bevoordelen, besliste Publifer om de advertentieruime weliswaar niet gratis ter beschikking te stellen, maar uitzonderlijk wél een grote korting op het tarief toe te staan. Zo kreeg de vzw voor de voormelde campagne een korting van 25%.

01.03 **Fabienne Winckel** (PS): In het openbaar vervoer zijn tal van vrouwen het slachtoffer van seksisme. Ik vind het jammer dat een openbare dienst niet de nodige middelen uittrekt voor het beleid dat men op dat stuk wil voeren. De MIVB heeft dat bijvoorbeeld wel gedaan.

Kunt u op deze beslissing terugkomen of geld uittrekken om de kosten terug te betalen aan Publifer, zodat deze campagne de vereniging geen geld kost?

Het incident is gesloten.

02 **Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de onenigheid tussen Infrabel en NMBS over het kappen van overhangende bomen in Bilzen" (nr. 24723)**

02.01 **Wouter Raskin** (N-VA): Het voetbalterrein van Bilzen grenst aan spoorlijn 21. Op de spoorberm groeien hoge struiken en bomen, die steeds meer aanleunen tegen de verlichtingspalen op het terrein. Dat is gevaarlijk. Zowel de NMBS als Infrabel werd gevraagd de overhangende bomen te kappen, maar geen van beide antwoordde op die vraag. De NMBS is eigenaar van de grond waarop de verlichtingspalen staan en Infrabel van de grond waarop de bomen staan. Zal de minister hen

Pourquoi la SNCB fait-elle payer ses espaces publicitaires pour cette campagne et ne l'a-t-elle pas soutenue comme la STIB? N'est-ce pas incohérent avec la ligne politique de soutien à la lutte contre les violences à l'égard des femmes et le harcèlement sexuel? Pour corriger cet impair, envisagez-vous de prolonger la campagne?

01.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): Il a été décidé de répondre positivement à l'ASBL "Touche Pas À Ma Pote" pour diffuser les visuels de sa campagne contre le harcèlement dans l'espace public des gares. Elle avait contacté Publifer, filiale de la SNCB, pour recevoir une offre de prix.

Étant très sollicitée et pour ne pas privilégier une association, Publifer a décidé de ne pas accorder de gratuité mais des réductions tarifaires significatives de manière exceptionnelle. La campagne évoquée a bénéficié d'une ristourne de 25 %.

01.03 **Fabienne Winckel** (PS): Dans les transports publics, de nombreuses femmes sont victimes de sexisme. Je trouve dommage qu'un service public ne donne pas les moyens nécessaires aux politiques en la matière, alors que la STIB le fait.

Pourriez-vous revoir cette décision ou prévoir un budget pour payer les frais à Publifer, afin que cette campagne ne coûte rien à cette association?

L'incident est clos.

02 **Question de M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la polémique entre Infrabel et la SNCB à propos de l'abattage d'arbres inclinés à Bilzen" (n° 24723)**

02.01 **Wouter Raskin** (N-VA): Le terrain de football de Bilzen jouxte la ligne de chemin de fer 21. L'accotement est couvert de buissons et d'arbres qui poussent en hauteur et viennent de plus en plus s'appuyer contre les poteaux d'éclairage du terrain. Voilà qui est dangereux. Tant la SNCB qu'Infrabel ont été invités à abattre les arbres qui pendent au-dessus du terrain mais ni l'une ni l'autre n'ont réagi à ce jour. La SNCB est propriétaire du terrain sur lequel se dressent les

aanmanen om te overleggen met de voetbalclub?

poteaux d'éclairage et Infrabel de celui où poussent les arbres. Le ministre leur enjoindra-t-il de se concerter avec le club de football?

02.02 Minister **François Bellot** (*Nederlands*): Infrabel deelde mij mee dat het zijn verantwoordelijkheid zal opnemen en zal overgaan tot het knotten van de bomen. Er is dus geen sprake van een kapvergunning.

02.02 **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): Infrabel m'a fait savoir qu'il prendra ses responsabilités et procédera à l'élagage des arbres. Il n'est donc nullement question d'une autorisation d'abattage.

02.03 **Wouter Raskin** (N-VA): Werd daarvoor een termijn vooropgesteld?

02.03 **Wouter Raskin** (N-VA): Un délai a-t-il été cité?

02.04 Minister **François Bellot** (*Nederlands*): Neen.

02.04 **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): Non.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

03 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Wouter Raskin** aan de minister van **Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen**, over "de resultaten van de werkgroep rond duurzame alternatieven van onkruidbestrijding op het spoorwegennet" (nr. 24726)

- mevrouw **Katrin Jadin** aan de minister van **Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen**, over "de voor het onderhoud van de stations gebruikte onkruidverdelgers" (nr. 25134)

03 **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 résultats du groupe de travail dédié aux alternatives durables au désherbage du réseau ferroviaire" (n° 24726)

- **Mme Katrin Jadin** au ministre de la **Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges**, sur "les désherbants pour l'entretien des gares" (n° 25134)

03.01 **Wouter Raskin** (N-VA): Vorig jaar richtte Infrabel een werkgroep op om een duurzaam en financieel haalbaar alternatief voor onkruidbestrijding op het Belgische spoorwegennet te vinden, ter vervanging van de speciale sproeitrein die jaarlijks honderdduizenden liters verdunde pesticiden en herbiciden spuit. Een werkgroep in de FOD Mobiliteit moet instaan voor de coördinatie. Wat is de stand van zaken?

03.01 **Wouter Raskin** (N-VA): L'an dernier, Infrabel a mis sur pied un groupe de travail chargé de rechercher, pour le désherbage sur le réseau ferroviaire belge, une alternative durable et financièrement réaliste au train pulvérisateur qui pulvérise chaque année des centaines de milliers de litres de pesticides et d'herbicides dilués. Un groupe de travail créé au sein du SPF Mobilité assurerait la coordination de cette initiative. Quel est l'état d'avancement de ce dossier?

03.02 **Katrin Jadin** (MR): Eupen is er trots op dat er al twintig jaar lang geen pesticiden meer worden gebruikt om onkruid te verdelgen. Er werd een medewerker van Infrabel gespot terwijl die in het station Eupen de sporen aan het besproeien was.

03.02 **Katrin Jadin** (MR): C'est une fierté pour la ville d'Eupen que ces mauvaises herbes ne soient plus éliminées par des pesticides depuis 20 ans. Un collaborateur d'Infrabel a été aperçu à la gare d'Eupen en train d'arroser les voies.

Welk product gebruikt Infrabel voor de onkruidverdelging? Is dit een pesticide?

Quel est ce produit utilisé par Infrabel pour le désherbage? S'agit-il d'un produit à base de pesticides?

03.03 Minister **François Bellot** (*Nederlands*): De technische werkgroep, waarin Infrabel en de drie Gewesten zijn vertegenwoordigd, is meermaals bijeengekomen onder coördinatie van de

03.03 **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): Le groupe de travail technique, au sein duquel Infrabel et les trois Régions sont représentés, s'est réuni à plusieurs reprises sous la coordination du

FOD Mobiliteit en Vervoer met het oog op acties conform de resolutie van het Parlement. Eind mei is er een laatste lezing en een validatie van het ontwerp van actieplan, daarna zal men wellicht nog in juni het advies vragen van het Nationaal Actie Plan d'Action National inzake gewasbeschermingsmiddelen in België (NAPAN). Vervolgens zal elke partij zijn eigen instanties inlichten om het ontwerpplan formeel te valideren, waarna het kan worden voorgelegd aan het Parlement.

(Frans) De NMBS verdelgt het onkruid in het station Eupen met herbiciden waarvan het gebruik door de gewestelijke autoriteiten wordt toegestaan. Herbiciden die glyfosaat bevatten mogen in Wallonië nog tijdelijk worden gebruikt.

03.04 Wouter Raskin (N-VA): Er worden dus gelukkig stappen gezet. Het lijkt mij niet onlogisch dat het middenveld daarbij wordt betrokken, want zo wordt een voldoende groot draagvlak gecreëerd. Samen met de minister kijk ik uit naar het resultaat in de loop van juni.

Het incident is gesloten.

04 Vraag van de heer Raf Terwingen aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de verkoop van de bedding van het Kolenspoor in Limburg" (nr. 25015)

04.01 Raf Terwingen (CD&V): De NMBS zette een aantal weken geleden de spoorbedding te koop van het Kolenspoor dat Genk, As, Maasmechelen, Dilsen-Stokkem en Maaseik verbindt, voor 14,2 miljoen euro. Het gaat om een zone van 166 hectare die in zijn geheel zou worden verkocht. De provincie Limburg was geïnteresseerd in een aankoop, omdat de verbinding van de zeven mijnsites in Limburg zowel toeristisch als economisch interessant is. Plots werd echter aangekondigd dat de spoorwegbedding openbaar zou worden verkocht en dat tot 15 mei biedingen mochten worden binnengebracht.

Was hierover voordien overleg met de potentieel geïnteresseerde lokale besturen? Vindt de minister dit toch geen vreemde handelwijze vanwege de NMBS? Hoe werden de lokale besturen en de deelstaten geïnformeerd over de procedure? Welke criteria heeft de NMBS gebruikt bij de keuze van de verkoopprocedure?

04.02 Minister François Bellot (Nederlands): De NMBS heeft meermaals overlegd over deze

SPF Mobilité et Transport en vue de définir des actions conformément à la résolution adoptée par le Parlement. Une dernière lecture et une validation du projet de plan d'action interviendront fin mai, après quoi l'avis du Plan d'Action National de Réduction des Pesticides (NAPAN) sera sans doute encore demandé. Ensuite, chaque partie informera ses propres instances en vue de la validation formelle du projet de plan qui pourra ensuite être présenté au Parlement.

(En français) Concernant le désherbage de la gare d'Eupen, la SNCB utilise des herbicides autorisés par les autorités régionales. Ceux contenant du glyphosate sont encore temporairement autorisés en Wallonie.

03.04 Wouter Raskin (N-VA): Des initiatives sont donc fort heureusement prises. Il ne me semble pas illogique que la société civile y soit associée. Avec le ministre, j'attends avec intérêts les résultats dans le courant du moins de juin.

L'incident est clos.

04 Question de M. Raf Terwingen au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la vente de l'assiette du Chemin de fer de la mine au Limbourg" (n° 25015)

04.01 Raf Terwingen (CD&V): Il y a quelques semaines, la SNCB a mis en vente l'assiette ferroviaire de la "Ligne du charbon" qui relie Genk, As, Maasmechelen, Dilsen-Stokkem et Maaseik, au prix de 14,2 millions d'euros. Il s'agit d'une zone de 166 hectares qui serait vendue dans son ensemble. La province du Limbourg était intéressée parce que cette liaison entre les sept sites miniers au Limbourg serait attrayante sur les plans tant touristique qu'économique. Toutefois, il a soudain été annoncé que cette assiette ferroviaire ferait l'objet d'une vente publique et que des offres pouvaient être faites jusqu'au 15 mai.

Ce dossier a-t-il fait dans le passé l'objet d'une concertation avec les autorités locales potentiellement intéressées? Le ministre ne trouve-t-il pas étrange cette manière de faire de la SNCB? Comment les administrations locales et les entités fédérées ont-elles été informées de la procédure? Sur quels critères la SNCB s'est-elle basée pour choisir la procédure de vente?

04.02 François Bellot, ministre (en néerlandais): La SNCB s'est déjà concertée à plusieurs reprises

verkoop met zowel de lokale besturen, de provincie Limburg als de Limburgse Investeringsmaatschappij. Voor alle verkopen consulteert de NMBS de markt, dus met publicatie. De provincie, de lokale besturen en andere potentieel geïnteresseerde partijen werden telefonisch en/of per brief geïnformeerd over de verkoopprocedure. Op basis van het resultaat van deze consultatie of in specifieke omstandigheden kan uitzonderlijk worden beslist om onderhands te verkopen.

04.03 Raf Terwingen (CD&V): Misschien was hier wel sprake van uitzonderlijke omstandigheden, maar goed, de NMBS heeft gekozen voor een ander systeem. En blijkbaar zijn biedingen mogelijk tot 15 juni, ik heb me daarnet vergist in de sluitingsdatum. Kan de minister indien mogelijk vragen aan de NMBS om de opbrengst van die gronden verder te investeren in de provincie Limburg, die toch te kampen heeft met economische achterstand? De NMBS heeft die gronden destijds immers verkregen voor een appel en een ei en verkoopt ze nu voor 15 miljoen.

Het incident is gesloten.

05 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Kattrin Jadin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het terugschroeven van het aantal loketten ten voordele van automaten" (nr. 25033)
- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stijgende ticketverkoop via automaten" (nr. 25093)

05.01 Kattrin Jadin (MR): Sinds oktober zijn de loketten van 33 stations 's namiddags gesloten, maar menselijk contact blijft vaak nog nodig, met name voor ouderen of personen met een beperkte mobiliteit (PBM's), die weinig vertrouwd zijn met de automaten. Bovendien kunnen de automaten defect zijn of geïndividueerd worden.

Met welke procedure kunnen de eventuele technische problemen met de automaten worden ondervangen? Is het geen optie om minstens één persoon heel de dag het loket te laten bemannen? Hebt u klachten ontvangen van PBM's over het gebruik van de automaten?

avec les administrations locales, la province du Limbourg, ainsi que la Limburgse Investeringsmaatschappij au sujet de cette vente. La SNCB consulte le marché pour toutes les ventes, donc par le biais d'une publication. La province, les administrations locales et les autres parties potentiellement intéressées ont été informées par téléphone et/ou par courrier de la procédure de vente. Sur la base du résultat de cette consultation et dans des circonstances spécifiques, une vente de gré à gré peut exceptionnellement être autorisée.

04.03 Raf Terwingen (CD&V): En l'espèce, il s'agissait peut-être effectivement de circonstances exceptionnelles mais soit, la SNCB a opté pour un autre système. Et les offres peuvent manifestement être déposées jusqu'au 15 juin; je me suis trompé tout à l'heure dans la date de clôture. Le ministre pourrait-il, si possible, demander à la SNCB de réinvestir les recettes de cette vente dans la province de Limbourg, laquelle doit tout de même faire face à un certain retard économique? En effet, la SNCB a autrefois obtenu ces terrains pour une bouchée de pain et entend aujourd'hui les vendre pour 15 millions.

L'incident est clos.

05 Questions jointes de

- Mme Kattrin Jadin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la réduction des guichets au profit des automates" (n° 25033)
- M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la croissance de la vente de billets via les distributeurs automatiques" (n° 25093)

05.01 Kattrin Jadin (MR): Depuis octobre, les guichets de 33 gares sont fermés l'après-midi mais le contact humain reste souvent nécessaire, notamment pour les personnes âgées ou les personnes à mobilité réduite (PMR), peu familiarisées aux automates. De plus, ces machines peuvent présenter des défaillances ou faire l'objet de vandalisme.

Quelle procédure permet-elle de combler les éventuels problèmes techniques des automates? N'est-il pas envisageable de laisser au moins une personne au guichet toute la journée? Avez-vous reçu des plaintes de PMR pour l'usage des automates?

05.02 **Laurent Devin** (PS): In de stations met traditionele loketten gaat de ticketverkoop aan de automaten er sterk op vooruit. Tussen januari 2015 en december 2016 is het aandeel van de automaten van 31 naar 47% gestegen. Volgens Navetteurs.be worden de statistieken vertekend door de versnelde sluiting van de traditionele loketten en het feit dat het personeel de reizigers in bepaalde stations naar de automaten verwijst.

De traditionele loketten spelen echter een belangrijke rol omdat het personeel er de reizigers kan bijstaan en ze voor meer veiligheid in die openbare ruimten zorgen.

Kan u bevestigen dat het personeel in sommige stations de pendelaars naar de verkoopautomaten verwijst? Zullen er nog meer traditionele loketten gesloten worden? Zo ja, welke?

05.03 **Minister François Bellot** (*Frans*): Naast de verkoop via de automaten kunnen de klanten hun vervoerbewijs ook op de website van de NMBS, in de trein en via de mobiele app kopen. De beschikbaarheidsgraad van de automaten bedroeg in 2017 98,8%. In geval van een storing wordt het supplement dat in de trein wordt aangerekend, op de toestellen van de treinbegeleiders gedeactiveerd. Indien het incident nog niet werd vastgesteld, kan de klant een terugbetaling aan de klantendienst van de NMBS vragen.

De NMBS zet haar personeel in waar dat het nuttigst is voor haar klanten. Het geringe aantal transacties aan de loketten heeft tot gevolg dat de activiteitsgraad van het personeel er tot minder dan 40% gedaald is. Het is niet gerechtvaardigd dat ze gedurende de hele dag door iemand bemand worden.

In 2017 waren er 124 reacties over de toegankelijkheid van de automaten voor personen met beperkte mobiliteit (PBM's), wat neerkomt op 0,001% van de transacties aan de automaten. De NMBS beschikt ter zake niet over een specifieke PBM-typologie.

Een klant die een probleem met een automaat ondervindt, kan het contactcenter van de NMBS bellen, dat dan de controle van de machine overneemt en de klant verder helpt.

We hebben onderzocht of de verschillende onderdelen lager kunnen worden geplaatst en of er een sokkel kan worden geplaatst opdat PBM's gemakkelijker gebruik kunnen maken van de ticketautomaten.

05.02 **Laurent Devin** (PS): La vente de billets par automates dans les gares munies de guichets traditionnels est en forte croissance. De janvier 2015 à décembre 2016, la part des automates a augmenté de 31 à 47%. Pour Navetteurs.be, les fermetures plus hâtives des guichets traditionnels et le renvoi aux automates par le personnel dans certaines gares biaisent les statistiques.

Or, les guichets traditionnels sont essentiels par l'aide du personnel aux voyageurs et la sécurité de ces lieux ouverts.

Confirmez-vous que dans certaines gares, le personnel renvoie les navetteurs vers les automates? De nouvelles fermetures de guichets traditionnels sont-elles envisagées? Si oui, lesquelles?

05.03 **François Bellot**, ministre (*en français*): Outre la vente aux automates, le client peut acheter son titre sur le site internet de la SNCB, dans le train et via l'application mobile. Le taux de disponibilité des automates en 2017 a été de 98,8%. En cas de dysfonctionnement, le supplément à bord du train est désactivé sur les appareils des accompagnateurs. Si l'incident n'est pas encore détecté, le client peut se faire rembourser par le service clientèle de la SNCB.

La SNCB affecte son personnel là où il est le plus utile aux clients. Le faible nombre de transactions aux guichets de gares se traduit par une inactivité du personnel de plus de 60%. La présence d'une personne ne s'y justifie pas toute la journée.

En 2017, il y a eu 124 réactions pour l'accessibilité des personnes à mobilité réduite (PMR) aux automates, soit 0,001% des transactions aux automates. La SNCB ne dispose pas d'une typologie PMR spécifique à ce sujet.

Un client ayant un problème avec un automate peut entrer en liaison vocale avec le *contact center SNCB* qui alors prend le contrôle de la machine et aide le client.

On a étudié la position basse des composants et la présence d'un socle pour que les PMR utilisent plus facilement les distributeurs.

Volgens de NMBS maakt het doorverwijzen van klanten naar de automaten geen deel uit van haar beleid. Het verkooppersoneel informeert de klanten over de verschillende, reeds vermelde verkoopkanalen. In de grote stations informeren stewards klanten in de wachtrij proactief over de mogelijkheid om de automaten te gebruiken.

Tot 2020 is er geen sluiting van loketten gepland.

Het incident is gesloten.

06 **Samengevoegde vragen van**

- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toegankelijkheid in Brussel-Centraal" (nr. 25037)
- de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "een oplossing voor de liften van Brussel-Centraal" (nr. 25063)

06.01 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): De liften in het station van Brussel-Centraal zouden dikwijls te kampen hebben met defecten. Een lift zou ook meer dan vier dagen buiten werking zijn geweest. Voor personen met een beperkte mobiliteit is dit erg onaangenaam, zeker als ze worden gevraagd om eerst de trein naar een ander station te nemen en daarna terug te keren op een ander spoor.

Wat is de procedure bij een defecte lift? Wat is de oorzaak van de problemen? Zijn er concrete plannen om de gebrekkige bedrijfszekerheid structureel op te lossen?

06.02 Minister François Bellot (*Nederlands*): De NMBS betreurt de problemen en begrijpt het ongenoegen bij haar pendelaars. Toegankelijkheid is een belangrijk aandachtspunt. In de periode 2018-2025 zullen 25 stations integraal toegankelijk worden gemaakt en dankzij een kortere reservatieperiode steeg het aantal aanvragen tot assistentie in 2017 ook met 8%.

Tussen 1 april en 9 mei waren er zes incidenten met de drie liften in Brussel-Centraal. De NMBS heeft de leveranciers opgedragen de liften grondig te controleren. Maandelijks is er ook een preventieve controle. Om vandalisme, onjuist gebruik van de liften en technische defecten te vermijden, werden beschermingszuilen besteld en

Selon la SNCB, sa politique n'est pas de renvoyer les clients vers les automates. Le personnel de vente informe les clients des différents canaux de ventes déjà cités. Dans les grandes gares, les stewards informent proactivement les clients dans les files de la possibilité d'utiliser des automates.

Il n'y a pas de fermeture de guichets prévue jusqu'en 2020.

L'incident est clos.

06 **Questions jointes de**

- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'accessibilité de Bruxelles-Central" (n° 25037)
- M. Stefaan Van Hecke au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "une solution pour les ascenseurs de Bruxelles-Central" (n° 25063)

06.01 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Les ascenseurs de la gare de Bruxelles-Central sont souvent en panne. Un ascenseur aurait même été hors service durant plus de quatre jours. Pour les personnes à mobilité réduite, cette situation est très désagréable, en particulier lorsqu'il leur est demandé de prendre un train vers une autre gare pour ensuite revenir sur une autre voie.

Quelle est la procédure suivie lorsqu'un ascenseur est en panne? Quelle est l'origine des problèmes? Existe-t-il des projets concrets visant à résoudre structurellement ce problème de sécurité d'exploitation déficiente?

06.02 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): La SNCB déplore ces problèmes et comprend le mécontentement qu'ils provoquent parmi les navetteurs. L'accessibilité constitue une importante préoccupation de la société. Vingt-cinq gares seront rendues intégralement accessibles d'ici 2025. De plus, la réduction du délai de réservation a entraîné une hausse du nombre de demandes d'assistance de 8 % en 2017.

Entre le 1^{er} avril et le 9 mai, six incidents ont été recensés sur les trois ascenseurs disponibles à Bruxelles-Central. La SNCB a chargé les fournisseurs de procéder à un contrôle approfondi des ascenseurs. Un contrôle préventif est également réalisé mensuellement. Des colonnes de protection ont été commandées et l'installation de

wordt de installatie van schokbestendige deuren onderzocht. Technici moeten indien nodig binnen het uur aanwezig zijn in plaats van binnen de vier uur. Van sleutelonderdelen wordt een stock aangelegd. Veiligheidsagenten moeten ook strenger optreden.

De roltrap in de Hortagalerij wordt niet door de NMBS beheerd, maar bij drie firma's werd geïnformeerd naar een eventuele herstelling.

06.03 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Ik stelde geen vraag over roltrappen. Dit terugkerend probleem wordt dus niet structureel opgelost. Het stoort mij dat er ook pas een reactie komt als de media er wordt bijgehaald. Pendelaars signaleren de problemen al maanden. De NMBS moet sneller en actiever optreden bij klachten.

Het incident is gesloten.

07 Vraag van mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vluchten boven Brussel" (nr. 25104)

07.01 Karine Lalieux (PS): Volgens u weigeren de voorzitters van CD&V en Open Vld een gesprekspartner aan te stellen in het dossier van de vluchtroutes boven Brussel. Maar zijn uw gesprekpartners dan niet de vicepremiers? Hebt u het hierover gehad met de premier?

U zou een voorstel hebben gedaan en nu wachten tot het besproken wordt. Wat is de inhoud van dat voorstel?

07.02 Minister François Bellot (*Frans*): In dit dossier wijzen de neuzen allesbehalve dezelfde kant op. Vakbonden, werkgevers, verenigingen van omwonenden of Gewesten, niemand neemt een eensluidend standpunt in. Ik ben voorstander van een globale oplossing waarin op vorige voorstellen wordt teruggegrepen.

Binnenkort wordt er een studiebureau aangesteld om een effectenstudie uit te voeren; aan de hand daarvan zal de toestand geobjectiveerd kunnen worden en zullen er alternatieve maatregelen voorgesteld kunnen worden.

portes résistantes aux chocs est envisagée en vue d'éviter les actes de vandalisme, l'utilisation indue des ascenseurs et les pannes. En cas de besoin, les techniciens doivent être sur place dans un délai d'une, et non plus de quatre heures. Une réserve a été constituée pour les pièces importantes. Les agents de sécurité doivent également intervenir plus sévèrement.

L'escalier mécanique situé dans la galerie Horta n'est pas géré par la SNCB. Toutefois, des demandes d'information ont été adressées à trois sociétés en vue d'une éventuelle réparation.

06.03 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Je n'ai pas posé de question relative aux escaliers mécaniques. En ce qui concerne les ascenseurs, aucune solution structurelle n'est donc apportée pour résoudre ce problème récurrent. Il est regrettable que la société ne réagisse que lorsque les problèmes sont évoqués dans la presse. Les navetteurs signalent déjà ces pannes depuis plusieurs mois. La SNCB doit réagir plus rapidement et plus activement aux plaintes.

L'incident est clos.

07 Question de Mme Karine Lalieux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le survol de Bruxelles" (n° 25104)

07.01 Karine Lalieux (PS): Selon vous, les présidents du CD&V et de l'Open Vld se refusent à désigner un interlocuteur dans le dossier du survol de Bruxelles. Vos interlocuteurs ne sont-ils pas les vice-premiers ministres? En avez-vous parlé au premier ministre?

Vous auriez présenté une proposition et attendriez qu'on l'examine. Quelle est cette proposition?

07.02 François Bellot, ministre (*en français*): La division règne dans ce dossier. Syndicats, patronat, associations de riverains, Régions, personne n'affiche de position unique. Je suis partisan d'une solution globale reprenant des propositions antérieures.

Un bureau d'étude sera bientôt désigné pour réaliser une étude d'incidence permettant d'objectiver la situation et proposer des mesures alternatives.

07.03 **Karine Lalieux** (PS): Het is duidelijk dat u zwak staat in dit dossier en geen gezag hebt ten overstaan van de meerderheidspartners die deze kwestie zelfs niet willen aansnijden.

Het incident is gesloten.

08 **Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de veiligheid van de fietsers op onze wegen" (nr. 25107)**

Voorzitter: Mevrouw Isabelle Poncelet.

08.01 **Laurent Devin** (PS): Veel fietsers raken gewond of komen om op onze wegen, vooral in Vlaanderen. Bovendien worden veel ongevallen niet geregistreerd.

Hoe bent u van plan de veiligheid van de fietsers verhogen?

08.02 **Minister François Bellot** (*Frans*): Ten eerste hebben we veilige en goed onderhouden fietspaden nodig. Dat is echter geen federale bevoegdheid. Voor de herziening van de wegcode werden fietsersverenigingen geraadpleegd. Op de Staten-Generaal voor Verkeersveiligheid werden er vijftien maatregelen voorgesteld om het aantal verkeersdoden tegen 2020 met de helft te verminderen. Twaalf daarvan zijn al uitgevoerd.

Het incident is gesloten.

09 **Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de veiligheid van de motorrijders op onze wegen" (nr. 25108)**

09.01 **Laurent Devin** (PS): Uit een studie van Vias institute blijkt dat het aantal letselgevallen met motorrijders in 2017 met 24% is gedaald, maar motorrijders blijven wel betrokken in de meest dodelijke ongevallen. In Wallonië zijn de ongevallen met motorrijders bijna tweemaal zo ernstig als in Vlaanderen en zeven maal zo ernstig als in Brussel.

Welke nieuwe maatregelen zal u nemen om het toenemend aantal dodelijke ongevallen met motorrijders op onze wegen te verminderen?

09.02 **Minister François Bellot** (*Frans*): Men moet inspanningen blijven doen om de doelstelling van maximaal 420 verkeersdoden in 2020 te halen. Met de wet ter verbetering van de verkeersveiligheid van 15 maart 2018 worden recidivisten en bestuurders

07.03 **Karine Lalieux** (PS): Vous affichez votre faiblesse dans ce dossier et votre manque d'autorité par rapport aux partenaires de la majorité qui ne veulent même pas ouvrir le dossier.

L'incident est clos.

08 **Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la sécurité des cyclistes sur nos routes" (n° 25107)**

Présidente: Mme Isabelle Poncelet.

08.01 **Laurent Devin** (PS): De nombreux cyclistes sont blessés ou tués sur nos routes, en particulier en Flandre. En outre, de nombreux accidents ne sont pas enregistrés.

Comment allez-vous renforcer la sécurité des cyclistes?

08.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): En premier lieu, il faut des pistes cyclables sûres et bien entretenues, ce qui ne relève pas du fédéral. Pour la réforme du Code de la route, on a consulté les associations de cyclistes. Les États généraux de la sécurité routière ont proposé quinze mesures pour réduire de moitié le nombre de tués d'ici 2020, dont douze déjà ont été mises en œuvre.

L'incident est clos.

09 **Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la sécurité des motards sur nos routes" (n° 25108)**

09.01 **Laurent Devin** (PS): Une étude de l'Institut Vias révèle que les accidents de motos avec blessés ont baissé de 24 % en 2017 mais les motards restent impliqués dans les accidents les plus mortels. En Wallonie, les accidents de moto sont donc presque deux fois plus graves qu'en Flandre et sept fois plus qu'à Bruxelles.

Quelles nouvelles mesures prendrez-vous pour réduire le nombre croissant de tués sur nos routes?

09.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): Il faut poursuivre les efforts pour atteindre l'objectif de maximum 420 tués en 2020. La loi sur l'amélioration de la sécurité routière du 15 mars 2018 aggrave sensiblement les peines pour les

onder invloed van alcohol zwaarder gestraft. Het is ook belangrijk dat de verschillende stakeholders, zoals de Gewesten en de politie, de nodige maatregelen nemen zoals het plaatsen van flitspalen en het opvoeren van het aantal controles.

De veiligheid van de motorrijders blijft een aandachtspunt, hoewel die de voorbije tien jaar aanzienlijk verbeterd is, dankzij een preventiecampagne, aanpassingen aan de infrastructuur, meer snelheids- en alcoholcontroles, wijzigingen van het verkeersreglement en de regels inzake de rijopleiding en het rijbewijs, en een betere zichtbaarheid dankzij retroreflecterende accessoires. Na de herziening van het verkeersreglement zal de veiligheid nog verbeteren.

Aangezien de federale regelgeving voor het hele land geldt, hebben de verschillen tussen de deelgebieden waarover u spreekt, waarschijnlijk te maken met gewestelijke bevoegdheden die op een verschillende manier worden uitgeoefend en een invloed hebben op de veiligheid van de motorrijders, zoals de staat van de wegen, de flitspalen, communicatie inzake het rijgedrag en de specifieke gesteldheid en kenmerken van de wegen.

Het incident is gesloten.

10 **Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het installeren van een zwarte doos in voertuigen" (nr. 25110)**

10.01 **Laurent Devin** (PS): Dankzij een zwarte doos in de auto zouden de meest voorzichtige bestuurders kunnen worden beloond met een lagere verzekeringspremie. Toch zijn de Belgische verzekeringsmakelaars geen voorstander omdat volgens hen onmogelijk kan worden uitgemaakt wie er werkelijk aan het stuur zit en omdat er mogelijk ook sprake kan zijn van een schending van de privacy.

Wat vindt u van de zwarte doos?

10.02 **Minister François Bellot** (*Frans*): Bij de herziening van de Europese regelgeving zal een verplichte registratie van gegevens in het geval van een aanrijding worden ingevoerd voor voertuigen van de categorieën M1 en N1. Wij steunen die maatregel. Alleen bevoegde personen zullen toegang hebben tot de geregistreerde gegevens om een beter inzicht te kunnen krijgen in de omstandigheden van een ongeval.

récidivistes et les conducteurs sous l'influence de l'alcool. Il est aussi important que les différents acteurs comme les Régions et la police prennent les mesures nécessaires comme placer des radars et augmenter les contrôles.

Même si elle s'est sensiblement améliorée ces dix dernières années, la sécurité des motocyclistes reste un point d'attention grâce à: une campagne de prévention, des adaptations infrastructurelles, une augmentation des contrôles de vitesse et d'alcoolémie, l'adaptation du Code de la route et des règles sur la formation et le permis de conduire, et l'augmentation de la visibilité grâce au port d'accessoires rétro-réfléchissants. Lors de la révision du Code de la route, certaines adaptations la renforceront encore.

La réglementation fédérale s'appliquant à tout le pays, les disparités dans les constats que vous évoquez sont probablement liées à l'exercice différencié des compétences régionales qui ont un impact sur la sécurité des motards tels que l'état des routes, les radars automatiques et l'information à la conduite ainsi qu'à la topographie et configuration différentes des routes.

L'incident est clos.

10 **Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les boîtes noires dans les véhicules" (n° 25110)**

10.01 **Laurent Devin** (PS): Une boîte noire connectée permettrait de récompenser les conducteurs les plus prudents en diminuant leur prime d'assurance. Les courtiers belges sont réticents, mettant en avant l'impossibilité de déterminer le conducteur du véhicule et la violation de la vie privée.

Que pensez-vous de cette boîte noire?

10.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): La révision de la réglementation européenne introduira l'enregistrement des données en cas de collision pour les véhicules de catégorie M1 et N1. Nous soutenons cette mesure. Seules les personnes habilitées pourront accéder aux données enregistrées afin de mieux cerner les circonstances d'un accident.

Ik heb geen bezwaar tegen de installatie van een zwarte doos in ruil voor een lagere verzekeringspremie, op voorwaarde dat het contract duidelijk is.

Het incident is gesloten.

Voorzitter: Mevrouw Inez De Coninck.

11 Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de investeringen in het station Marbehan" (nr. 25135)

11.01 **Isabelle Poncelet** (cdH): Er worden investeringen verwacht in het station Marbehan, meer bepaald om de toegankelijkheid voor personen met een beperkte mobiliteit te verbeteren. Welke aanpassingen zullen er worden aangebracht? Hoe lang zullen de werkzaamheden duren?

De gemeente en verschillende verenigingen hebben interesse voor het stationsgebouw. Kunnen er activiteiten worden ontwikkeld? Zou de gemeente het hele gebouw of een deel ervan kunnen aankopen?

11.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): Na een testfase met hefplatforms in de stations Aarlen en Libramont zouden ook andere stations met dergelijke toestellen kunnen worden uitgerust, waaronder het station Marbehan in 2019. Voor 2018 zijn er renovatiewerken en werkzaamheden voor de perronuitrusting gepland; dat zal de onthaalinfrastructuur verbeteren en de exploitatiekosten verlagen.

Bij de valorisatie van haar onroerende goederen voert de NMBS een marktbevraging uit. Er wordt een offerteaanvraag uitgeschreven, zonder enige bevoorrechtiging van een bepaalde persoon of onderneming. Daar het station door Infrabel en de NMBS gebruikt wordt, zijn er momenteel geen plannen om het te verkopen. Voor het leegstaande deel zal er een offerteaanvraag worden uitgeschreven. De gemeente zal daarvan op de hoogte worden gebracht.

11.03 **Isabelle Poncelet** (cdH): We zullen de gemeente vragen daarop te reageren.

Het incident is gesloten.

12 Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische

Si le contrat est clair, je ne vois pas d'objection à l'installation d'une boîte noire dans le but de faire baisser la prime d'assurance.

L'incident est clos.

Présidente: Mme Inez De Coninck.

11 Question de Mme Isabelle Poncelet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les investissements en gare de Marbehan" (n° 25135)

11.01 **Isabelle Poncelet** (cdH): Des investissements sont attendus en gare de Marbehan, notamment pour faciliter l'accès aux personnes à mobilité réduite. Quels aménagements prévoit-on? Quelle sera la durée des travaux?

La commune et diverses associations s'intéressent au bâtiment de la gare. Pourrait-on y développer des activités? La commune pourrait-elle acquérir tout ou partie de ce bâtiment?

11.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): Après une phase de test de plates-formes élévatrices en gares d'Arlon et de Libramont, d'autres gares pourraient en être équipées, dont celle de Marbehan en 2019. Des travaux de rénovation et d'équipement des quais prévus en 2018 vont améliorer les infrastructures d'accueil et réduire les coûts d'exploitation.

La SNCB entreprend une consultation du marché lors de la valorisation de ses biens: un appel d'offre est lancé, sans aucun privilège pour une personne ou une entreprise en particulier. La gare étant occupée par Infrabel et la SNCB, sa vente n'est pas envisagée pour l'instant. Un appel d'offre sera lancé pour sa partie inoccupée. La commune en sera avisée.

11.03 **Isabelle Poncelet** (cdH): Nous l'inviterons à réagir.

L'incident est clos.

12 Question de Mme Isabelle Poncelet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer

Spoorwegen, over "de vergelijkende analyse van de NMBS per spoorlijn van de voordelen van de trein ten opzichte van andere vervoersmodi" (nr. 25136)

12.01 Isabelle Poncelet (cdH): Uw voorganger zei dat ze voor elke spoorlijn een vergelijkende analyse wou maken om na te gaan wat het comparatieve voordeel is van de trein tegenover andere transportmodi, meer bepaald de bus.

Wat zijn de resultaten van deze analyse?

12.02 Minister François Bellot (*Frans*): Bij de uitwerking van het vervoersplan 2017-2020 hebben we uit 129 aanvragen 65 projecten gekozen. Het treinaanbod werd met 5,1% verhoogd. Elke verbetering zal worden geëvalueerd om na te gaan hoe relevant die is voor het volgende plan.

Ik druk de NMBS op het hart dat ze voort overleg moet plegen met de gewestelijke vervoersmaatschappijen. Het afstemmen van het aanbod en het optimaliseren van de aansluitingen kunnen ook worden besproken in het Executief Comité van de ministers van Mobiliteit.

Ik pleit ervoor dat er in de raden van bestuur van de gewestelijke vervoersmaatschappijen ook een vertegenwoordiger van de federale overheid zetelt, zoals er ook vertegenwoordigers van de Gewesten een zitje hebben in de raad van bestuur van de NMBS en Infrabel. Maar in deze fase lijkt het overleg tussen de Gewesten en de federale overheid meer eenrichtingsverkeer te zijn.

Het incident is gesloten.

13 Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het intermodaliteitsplatform en de investeringscel waarvan sprake in de strategische visie voor het spoor in België van minister Jacqueline Galant" (nr. 25137)

13.01 Isabelle Poncelet (cdH): Mevrouw Galant had een strategisch platform aangekondigd dat de gewestelijke vervoersbedrijven en de NMBS samenbrengt om de intermodaliteit en een betere samenwerking tussen deze overheidsbedrijven te bevorderen. Zij wilde ook een investeringscel oprichten, waarin de Gewesten er mee zouden op toezien dat de middelen op een samenhangende manier en goed worden besteed.

Hoe staat het met deze entiteiten? Welke

Belges, sur "l'analyse par la SNCB de l'avantage comparatif du train ligne par ligne" (n° 25136)

12.01 Isabelle Poncelet (cdH): Votre prédécesseur disait souhaiter une analyse ligne par ligne pour déterminer l'avantage comparatif du train par rapport aux autres moyens de transport, en particulier le bus.

Quels sont les résultats de cette analyse?

12.02 François Bellot, ministre (*en français*): Dans le cadre de l'élaboration du plan de transport 2017-2020, 129 demandes ont débouché sur une sélection de 65 projets. L'offre ferroviaire a été augmentée de 5,1 %. Chaque amélioration sera évaluée afin de déterminer sa pertinence en vue du prochain plan.

J'insiste pour que la SNCB poursuive ses concertations avec les sociétés de transport régionales. L'adéquation de l'offre et l'optimisation des correspondances peuvent aussi être abordées en Comité exécutif des ministres de la Mobilité.

Je plaide pour qu'un représentant fédéral siège aux conseils d'administration des sociétés de transport régionales, tout comme des représentants régionaux ont été désignés pour siéger aux CA de la SNCB et d'Infrabel. Mais à ce stade, la concertation entre Régions et fédéral ne semble aller que dans un sens.

L'incident est clos.

13 Question de Mme Isabelle Poncelet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la plateforme intermodalité et la cellule d'investissement prévue dans la vision stratégique rail de la ministre Jacqueline Galant" (n° 25137)

13.01 Isabelle Poncelet (cdH): Mme Galant avait annoncé une plate-forme stratégique regroupant les sociétés de transport régional et la SNCB, pour l'intermodalité et une meilleure collaboration entre ces entreprises publiques. Elle avait prévu une cellule d'investissement où la présence des Régions garantirait la concordance et la justesse des choix d'investissement.

Que sont devenues ces structures? Avez-vous des

alternatieve oplossingen stelt u voor om dezelfde doelstellingen te bereiken?

13.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): De Investeringscel voor het spoor bestaat uit twee vertegenwoordigers van de FOD Mobiliteit en Vervoer, twee vertegenwoordigers van Infrabel en twee vertegenwoordigers van de NMBS. De gewestregeringen mogen aan de vergaderingen van de Investeringscel deelnemen.

Ik heb de investeringscel een advies gevraagd over de ontwerpmeerjareninvesteringsplannen en het strategisch investeringsplan van Infrabel en NMBS dat ik op 30 maart heb gekregen.

Het platform waarnaar u verwijst, werd voorgesteld door Jacqueline Galant en had tot doel het overleg en de samenwerking tussen de federale overheid en de Gewesten op het stuk van openbaar vervoer te bevorderen. Ik heb ervoor geopteerd om adviesorganen zoals het Executief Comité van de ministers van Mobiliteit (CMM) en de GEN-stuurgroep nieuw leven in te blazen.

Het zijn vooral de NMBS en de Waalse vervoersmaatschappij TEC die hun vervoersplannen op elkaar afstemmen. Bij de uitwerking van het vervoersplan 2017 heeft er in verschillende fases overleg plaatsgevonden tussen de NMBS, TEC en de gewestelijke administraties.

Tijdens een roadshow verzorgden TEC en NMBS een gezamenlijke presentatie, waarin de gezamenlijke aanpassingen aan het aanbod werden toegelicht voor de verkozenen. Deze methode moet nog verder worden verfijnd opdat de aanpassingen in het aanbod van de TEC beter renderen voor de NMBS. Dezelfde methode zal worden toegepast bij de studie van het vervoersplan 2020-2023.

Het incident is gesloten.

14 **Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de tenuitvoerlegging van de resolutie over het behoud van multimodale mobiliteit in ruraal gebied" (nr. 25138)**

14.01 **Isabelle Poncelet** (cdH): In april 2017 heeft de meerderheid een resolutie aangenomen over het behoud van multimodale mobiliteit in ruraal gebied. Er werd toen benadrukt dat er een duidelijke strategie nodig is, alsook een focus op onmiddellijke acties die geen enkele klant in de kou laten staan. Wat heeft de regering sinds de goedkeuring van de

solutions alternatives pour atteindre les mêmes objectifs?

13.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): La cellule d'investissements ferroviaires comporte deux représentants du SPF Mobilité et Transports, deux représentants d'Infrabel, deux représentants de la SNCB. Les gouvernements régionaux sont invités à participer à ses réunions.

J'ai demandé un avis à la cellule d'investissement sur les projets de plans pluriannuels d'investissement et sur le plan stratégique d'investissement d'Infrabel et de la SNCB que j'ai reçu le 30 mars.

La plate-forme que vous évoquez a été proposée par Jacqueline Galant et visait à promouvoir la consultation et la coopération entre fédéral et Régions en matière de transports publics. J'ai opté pour la relance des instances consultatives comme le Comité exécutif des ministres de la Mobilité (CMM) et le comité de pilotage RER.

La coordination entre plans de transport s'opère surtout de la SNCB vers les TEC. L'élaboration du plan de transport 2017 a donné lieu à plusieurs cycles de réunion entre SNCB, TEC et administrations régionales.

Lors d'un *roadshow*, les TEC et la SNCB ont fait une présentation commune et expliqué aux élus les adaptations d'offres conjointes. La méthode doit se parfaire pour que la SNCB ait un meilleur retour des modifications d'offre des TEC. Elle sera mise en œuvre pour l'étude du plan de transport 2020-2023.

L'incident est clos.

14 **Question de Mme Isabelle Poncelet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le suivi donné à la résolution visant à préserver la mobilité multimodale en région rurale" (n° 25138)**

14.01 **Isabelle Poncelet** (cdH): En avril 2017, la majorité a voté une résolution pour préserver la mobilité ferroviaire en région rurale, insistant sur la nécessité d'une stratégie claire et des actions immédiates centrées sur tous les clients. Pouvez-vous nous donner un état des lieux du suivi du gouvernement à cette résolution? Quelles sont

resolutie ondernomen? Wat zijn uw strategie en acties om de aantrekkelijkheid van de spoorlijnen in landelijk gebied te verbeteren?

Het tweede verzoek van de resolutie luidt dat in het toekomstige beheerscontract, het toekomstige meerjarig investeringsplan (MPI) en de toekomstige Europese subsidieaanvragen moet worden toegezien op de instandhouding en het onderhoud van de infrastructuur. In het nieuwe MPI is er helaas geen rekening gehouden met dit verzoek. Veel vernieuwingen die gepland waren voor 2017-2020 worden uitgesteld wegens een gebrek aan middelen. Als de middelen niet worden verhoogd, zal men een en ander blijven uitstellen en zal de infrastructuur op den duur niet meer kunnen worden vernieuwd. Bepaalde lijnen dreigen na 2021 onbruikbaar te worden indien er niet meer wordt geïnvesteerd. Waarom hebt u niet de nodige middelen uitgetrokken om dit verzoek in te willigen?

Ten derde werd verzocht erop toe te zien dat in de toekomstige MPI's en beheerscontracten het behoud van een toereikend en kwalitatief hoogstaand sporaanbod in de landelijke gebieden wordt verzekerd. Wordt dit behoud op korte en lange termijn gewaarborgd door het MPI en het beheerscontract?

Het zesde verzoek betreft het verbeteren van de aansluiting op landelijke lijnen en de gewestelijke openbaarvervoersnetten. Is er beterschap in zicht? Wat onderneemt u op dit gebied? Hebt u in uw langetermijnvisie op mobiliteit aandacht voor de secundaire lijnen?

14.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): In hun ontwerpbeheerscontracten 2018-2022, die momenteel worden besproken, zien Infrabel en NMBS erop toe dat er op korte en lange termijn niet in het bestaande aanbod in landelijke gebieden wordt gesnoeid. In het vervoersplan van de NMBS voor 2017-2020 wordt er niet structureel aan het aanbod geraakt, wel integendeel.

Om het aanbod in landelijke gebieden te verbeteren, wisselen de NMBS en de TEC gegevens uit en plegen ze overleg. Zo hebben ze tijdens de uitwerking van het Vervoersplan van december 2017 hun respectievelijk aanbod nauw op elkaar afgestemd. Ze houden twee keer per jaar een gezamenlijk operationeel overleg om lopende projecten te bespreken, die verder te ontwikkelen en eventueel aan te passen.

Om te garanderen dat er in de toekomst in landelijke gebieden een treinaanbod blijft bestaan, moet er met de verschillende openbare

votre stratégie et vos actions pour améliorer l'attractivité des lignes rurales?

La deuxième demande de la résolution est que les futurs contrat de gestion, plan pluriannuel d'investissement (PPI) et demandes de subsides européens veillent au maintien en état de l'infrastructure. Malheureusement, maintien en état et entretien de l'infrastructure sont délaissés dans le nouveau PPI. De nombreux renouvellements prévus pour 2017-2020 sont reportés faute de moyens. Une augmentation de ceux-ci est indispensable si on veut éviter que le report cumulé de renouvellement de l'infrastructure le rende inexécutable. Sans cette augmentation, certaines lignes seraient inexploitable après 2021. Pourquoi ne pas avoir mis les moyens nécessaires pour répondre à cette demande?

La troisième demande est de s'assurer, dans les prochains PPI et contrats de gestion, du maintien d'une offre ferroviaire suffisante et de qualité en région rurale. Ce maintien est-il assuré à court et long terme par le PPI et le contrat de gestion?

La sixième demande est d'améliorer la correspondance entre lignes rurales et transports publics régionaux. Peut-on s'attendre à une amélioration? Que faites-vous à cette fin? Quelle place réservez-vous aux lignes secondaires dans votre vision à long terme de la mobilité?

14.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): Dans les projets de contrat de gestion 2018-2022 d'Infrabel et de la SNCB en cours de discussion, les deux sociétés veillent à ne pas affecter l'offre rurale existante à court et long terme. Le Plan de transport de la SNCB pour 2017-2020 ne prévoit pas de réduction structurelle de l'offre, bien au contraire.

Pour améliorer l'offre rurale, SNCB et TEC échangent leurs données et réflexions. Ainsi, en concevant le Plan de transport de décembre 2017, ils ont construit leurs offres respectives de manière très rapprochée et continuent à se rencontrer opérationnellement deux fois par an, pour échanger sur les projets en cours, les développer et les adapter.

La garantie du maintien à terme d'une offre ferroviaire rurale passe par une coopération avec les différentes sociétés de transport public et une

vervoersmaatschappijen worden samengewerkt en moeten voldoende mensen de trein en de bus nemen. De manier waarop en de mate waarin de reizigers gebruikmaken van het bestaande aanbod is belangrijk.

Het incident is gesloten.

15 **Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het inhalen van alle uitgestelde vernieuwingswerken aan de spoorinfrastructuur vanaf 2021" (nr. 25139)**

15.01 **Isabelle Poncelet** (cdH): Tijdens de voorstelling van het nieuwe MIP legde Infrabel ons uit dat tal van renovatiewerken die gepland waren voor de periode 2017-2020, uitgesteld worden bij gebrek aan middelen. Nochtans is het spoornet dringend aan vernieuwing toe.

Vanaf 2021 zal het investeringsniveau absoluut verhoogd moeten worden, omdat sommige lijnen anders niet meer gebruikt kunnen worden. Door het voortdurende uitstel van de vernieuwingswerken aan de infrastructuur loopt men het risico dat de achterstand niet meer kan worden ingehaald.

Volgens Infrabel is er in 2021 110 miljoen euro extra en in 2022 100 miljoen euro extra nodig om de opgelopen achterstand in te halen.

Bevestigt u deze cijfers? Gedurende hoeveel jaren moeten deze extra bedragen geïnvesteerd worden? Wanneer zal de achterstand weggewerkt zijn? Wat is de huidige waarde van het bedrag van deze toekomstige extra uitgaven?

Hoe wil men deze middelen beschikbaar stellen? Met welk bedrag moeten de dotaties vanaf 2021 verhoogd worden om deze inhaalbeweging te kunnen maken? Zal het met het beschikbaar gestelde geld via de 60/40-verdeelsleutel mogelijk worden om de achterstand voor de spoorweginfrastructuur in Wallonië in te halen? Zo niet, welk bedrag is er nodig?

15.02 **Minister François Bellot** (*Frans*): Infrabel moet eerst de staat van de verschillende onderdelen van de spoorweginfrastructuur bepalen.

Vervolgens zal men kunnen berekenen welk bedrag er nodig is om een te bepalen kwaliteitsniveau te handhaven voor het spoornet en zal men kunnen bepalen of de geplande werken verzoenbaar zijn met een aanvaardbaar niveau van exploitatie van

large fréquentation des trains et des bus. Il s'agit du comportement des usagers face à l'offre existante.

L'incident est clos.

15 **Question de Mme Isabelle Poncelet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le rattrapage du report cumulé de renouvellements de l'infrastructure ferroviaire à partir de 2021" (n° 25139)**

15.01 **Isabelle Poncelet** (cdH): Lors de l'audition du nouveau PPI, Infrabel nous a exposé que malgré l'important besoin de renouvellement du réseau, le PPI prévoit le report de nombreux travaux de rénovation prévus en 2017-2020 dû au manque de moyens.

Dès 2021, il sera indispensable de relever le niveau d'investissements, sinon certaines lignes pourraient ne plus être exploitables. Le report cumulé de renouvellement de l'infrastructure risque de devenir inexécutable.

Selon Infrabel, pour rattraper ce report cumulé, 110 millions d'euros supplémentaires seront requis en 2021 et 100 millions d'euros en plus en 2022.

Confirmez-vous ces chiffres? Pendant combien d'années faudra-t-il investir ces montants? Quand ce rattrapage sera-t-il achevé? Quelle est la valeur présente des dépenses supplémentaires futures?

Quelles sont les pistes pour dégager ces moyens? Quelle augmentation de dotation sera-t-elle nécessaire à partir de 2021 pour assurer ce rattrapage? Si ces montants sont débloqués, l'application de la clé 60-40 permettra-t-elle le rattrapage sur l'infrastructure ferroviaire en Wallonie? Sinon, quel en est le montant?

15.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): Il faut qu'Infrabel détermine d'abord dans quel état se trouvent les différentes composantes de l'infrastructure ferroviaire.

Ensuite, il sera possible de calculer le budget nécessaire pour garantir sur le réseau un niveau de qualité à déterminer et si les travaux planifiés sont conciliables avec un niveau d'exploitation acceptable du réseau.

het spoornet.

Bijgevolg wens ik me niet uit te spreken over de bedragen die na 2020 nodig zullen zijn. Ik heb de gegevens over de staat van het spoorwegnet nog niet ontvangen. Rekening houdend met de positieve evolutie van de resultaten van Infrabel heb ik de infrastructuurbeheerder gevraagd een gedeelte van de beschikbare marge aan te wenden voor de financiering van werken voor de instandhouding van de infrastructuur.

15.03 Isabelle Poncelet (cdH): Het is verwonderlijk dat Infrabel niet ingaat op uw verzoeken. Mag ik u daar binnenkort opnieuw een vraag over stellen?

Het incident is gesloten.

16 Vraag van de heer Alain Top aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de brief rond meerjareninvesteringsplannen van de spoorwegondernemingen die steden en gemeenten mochten ontvangen" (nr. 25170)

16.01 Alain Top (sp.a): Mijn stad Harelbeke kreeg in maart een brief dat het station tot de projecten behoort die in de meerjareninvesteringsplannen van de spoorondernemingen zijn opgenomen. De perrons zouden worden aangepast en de roltrappen vervangen. Eerst was er ook sprake van liften, maar dat werd in een latere brief gecorrigeerd. Nochtans is Harelbeke al jaren vragende partij voor liften.

Hoeveel steden en gemeenten kregen een gelijkaardige brief? Hoeveel werden er ook eerst verkeerd ingelicht? Welke investeringen zijn er in Harelbeke gepland en wanneer? Zullen de perrons beter toegankelijk worden? Zijn liften of een hellend vlak echt niet mogelijk?

16.02 Minister François Bellot (Nederlands): Via de meerjareninvesteringsplannen 2018-2020 en 2018-2031 investeert de regering 5,3 miljard euro in de spoorwegen. Veiligheid en comfort staan daarbij centraal.

Alle gemeenten waarin geïnvesteerd wordt, kregen een brief. In de brief voor Harelbeke is inderdaad een fout geslopen. Mijn medewerker heeft onmiddellijk contact opgenomen met de heer Top

Par conséquent, je ne souhaite pas me prononcer sur les montants nécessaires au-delà de 2020. Les données sur l'état du réseau ne m'ont pas encore été fournies. Par ailleurs, compte tenu de l'évolution positive des résultats d'Infrabel, j'ai lui demandé d'utiliser une partie de ses marges en vue de financer les travaux de maintien de l'infrastructure.

15.03 Isabelle Poncelet (cdH): Il est surprenant qu'Infrabel ne réponde pas à vos demandes. Puis-je vous interroger à nouveau prochainement là-dessus?

L'incident est clos.

16 Question de M. Alain Top au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la lettre relative aux plans d'investissement pluriannuels des sociétés ferroviaires reçue par certaines villes et communes" (n° 25170)

16.01 Alain Top (sp.a): La ville de Harelbeke, dont je proviens, a reçu au mois de mars un courrier signalant que la gare était incluse dans les projets financés dans le cadre du plan d'investissement pluriannuel des sociétés ferroviaires. Les quais doivent être adaptés et les escaliers mécaniques, remplacés. L'installation d'ascenseurs avait initialement été évoquée, mais cette information a été ensuite corrigée. Harelbeke demande pourtant depuis plusieurs années à pouvoir disposer d'ascenseurs.

Combien de villes et de communes ont reçu un courrier semblable? Combien ont également d'abord reçu des informations erronées? Quels investissements sont prévus à Harelbeke et quand seront-ils réalisés? L'accessibilité des quais sera-t-elle améliorée? N'est-il réellement pas envisageable d'installer des ascenseurs ou une rampe?

16.02 François Bellot, ministre (en néerlandais): Le gouvernement investit 5,3 milliards d'euros dans les chemins de fer par le biais des plans d'investissement pluriannuels 2018-2020 et 2018-2031. Dans ces derniers, la sécurité et le confort sont au centre des préoccupations.

Toutes les communes faisant l'objet d'investissements ont reçu un courrier. Une erreur s'est en effet glissée dans la lettre adressée à la commune de Harelbeke. Mon collaborateur a

en excuseerde zich voor de fout.

immédiatement pris contact avec M. Top et s'est excusé pour cette coquille.

De perrons van Harelbeke zullen integraal toegankelijk gemaakt worden vanaf de openbare weg. De NMBS onderzoekt momenteel de verschillende mogelijkheden.

Les quais de la gare de Harelbeke seront intégralement accessibles depuis la voie publique. La SNCB examine actuellement les diverses possibilités.

16.03 Alain Top (sp.a): Ik dring erop aan dat de toegankelijkheid van de perrons verder wordt onderzocht. Minder mobiele mensen kunnen nu wel de perrons bereiken, maar kunnen de perrons veel moeilijker weer verlaten.

16.03 Alain Top (sp.a): J'insiste pour que les responsables continuent à examiner la question de l'accessibilité des quais. Actuellement, les personnes à mobilité réduite peuvent accéder aux quais mais il leur est beaucoup plus difficile d'en descendre.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

17 Vraag van de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de analyse van de spoorlopersproblematiek" (nr. 25211)

17 Question de M. Stefaan Van Hecke au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'analyse du problème des personnes déambulant sur les voies" (n° 25211)

17.01 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Uit gegevens van Infrabel en NMBS blijkt dat de stiptheid van de treinen er de voorbije maanden op achteruit gaat. Grotendeels zouden derden hiervoor verantwoordelijk zijn. Ondanks verschillende inspanningen, zoals sensibiliseringscampagnes en het plaatsen van afsluitingen, blijft het aantal spoorlopers volgens Infrabel toenemen. Het zou vaak om pendelaars gaan die een kortere weg nemen tijdens de ochtend- en avondspits.

17.01 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Les données d'Infrabel et de la SNCB laissent apparaître une baisse de la ponctualité des trains au cours des derniers mois. Ces retards seraient essentiellement attribuables à des tiers. Selon Infrabel, le nombre d'intrusions sur les voies ne cesse d'augmenter en dépit des divers efforts fournis pour lutter contre ce phénomène, tels que la mise sur pied de campagnes de sensibilisation et l'installation de clôtures. Il semble qu'il s'agisse dans de nombreux cas de navetteurs qui prennent un raccourci durant les heures de pointe du matin et du soir.

Hoeveel spoorlopers hinderden de afgelopen drie jaar het treinverkeer? Werden de redenen voor het spoorlopen onderzocht, bijvoorbeeld via de opgestelde pv's van Securail? Zo ja, welke zijn die redenen? Zo nee, wil de minister die redenen achterhalen om een strategie te bepalen om het aantal spoorlopers terug te dringen?

Combien de personnes déambulant dans les voies ont perturbé le trafic ferroviaire au cours des trois dernières années? Les raisons de ces intrusions ont-elles été examinées, par exemple en consultant les procès-verbaux dressés par Securail? Dans l'affirmative, quelles sont ces raisons? Dans la négative, le ministre est-il disposé à rechercher ces motifs en vue de définir une stratégie pour réduire le nombre de ces intrusions?

Wordt er bij werken aan spooroverwegen in aangepaste signalisatie voor voetgangers en fietsers voorzien en op welke afstand van de werken? Worden daarbij ook alternatieven aangereikt om over te steken of plant men om die alsnog te laten plaatsen? Reizigers worden soms plots geconfronteerd met werken of een omleiding. Daardoor stijgt het risico dat zij toch de kortste, maar onveilige weg nemen.

Place-t-on une signalisation dédiée aux piétons et aux cyclistes lorsque des travaux sont réalisés sur des passages à niveau? À quelle distance ces indications sont-elles placées? D'autres solutions de traversée sont-elles mises en avant dans ces cas ou est-il prévu d'installer ce type de signalisation? Les voyageurs sont parfois soudain confrontés à des travaux ou à une déviation et cette situation augmente le risque de voir les intéressés prendre tout de même le chemin le plus court et le plus dangereux.

17.02 Minister **François Bellot** (*Nederlands*): Ik overhandig een overzicht van het aantal meldingen en de verschillende oorzaken van het spoorlopen. Als er werken plaatsvinden aan een overweg, dan worden die in samenspraak met de lokale overheid of de provincie voor de verschillende weggebruikers goed aangegeven. De lokale situatie bepaalt of er alternatieven worden aangereikt. Als er een andere overweg, brug of tunnel in de buurt is, dan wordt de overweg met werken volledig afgesloten.

Als er geen alternatief in de buurt is, worden maatregelen genomen om voetgangers en fietsers veilig te laten oversteken

17.03 **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen): De cijfers die de minister mij heeft bezorgd tonen een duidelijke stijging aan tussen 2015 en 2017: van 573 naar 807 gevallen. Dat is toch opmerkelijk.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nummer 25217 van mevrouw Lalieux is omgezet in een schriftelijke vraag.

18 **Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het toegenomen aantal lekkages uit goederentreinen" (nr. 25290)**

18.01 **Wouter Raskin** (N-VA): Uit cijfers blijkt dat het aantal lekkages uit goederentreinen de laatste jaren opmerkelijk is toegenomen, want van 9 gevallen in 2013 steeg het naar 41 in 2017, bijna altijd op een zijspoor.

Hoe verklaart de minister die toename? Hoe vaak is de lekkage toe te schrijven aan condensatiewater? Hoe vaak was er een andere oorzaak? Welke vloeistoffen zijn er de afgelopen jaren gelekt? Hoe denkt de minister dit te verhelpen?

18.02 Minister **François Bellot** (*Nederlands*): De spoorwegondernemingen die actief zijn in het goedertransport, zijn verantwoordelijk voor de toename van lekkages en vragen over de oorzaken daarvan zijn voor hun rekening. Mogelijk hebben meer controles bij het vertrek van goederentreinen geresulteerd in een groter aantal detecties. Ook kan

17.02 **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): Je vous remets un tableau du nombre de signalements ainsi que les diverses raisons des intrusions sur les voies. Les travaux réalisés sur des passages à niveau sont bien indiqués pour les divers usagers et cette signalisation fait l'objet d'une concertation avec les pouvoirs locaux ou provinciaux. Des alternatives sont proposées ou non en fonction de la situation locale. Si un autre passage à niveau, pont ou tunnel est accessible à proximité, le passage à niveau en travaux est totalement interdit à la circulation.

En l'absence de solution de remplacement à proximité, des mesures sont prises pour permettre aux piétons et aux cyclistes de traverser en toute sécurité.

17.03 **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen): Les chiffres que le ministre m'a fournis révèlent une nette augmentation entre 2015 et 2017, puisqu'on est passé de 573 à 807 cas. C'est tout de même étonnant.

L'incident est clos.

La **présidente**: La question n° 25217 de Mme Lalieux est transformée en question écrite.

18 **Question de M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'augmentation du nombre de fuites survenant dans des trains de marchandises" (n° 25290)**

18.01 **Wouter Raskin** (N-VA): Des chiffres montrent que le nombre de fuites à bord de trains a fortement augmenté puisqu'on est passé de 9 cas en 2013 à 41 en 2017, presque toujours sur des voies latérales.

Comment le ministre explique-t-il cette hausse? Dans combien de cas la fuite était-elle due à de l'eau de condensation? Dans combien de cas la cause était-elle d'une autre nature? Quels liquides ont été concernés par des fuites ces dernières années? Comment le ministre pense-t-il remédier au problème?

18.02 **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): Les entreprises ferroviaires actives dans le transport de marchandises sont responsables de l'augmentation des fuites et les questions concernant les causes de ces dernières doivent leur être adressées. Peut-être l'accroissement du nombre de contrôles au départ de trains de

de betere opleiding in gevaarlijke RID-transporten drempelverlagend hebben gewerkt.

Bij lekkende ketelwagens worden altijd veiligheidsmaatregelen genomen ter bescherming van het personeel en het verkeer. In de meeste gevallen wordt de brandweer gealarmeerd, die bepaalt of het gaat om condensatiewater. In de registratie en documentatie van het incident wordt dat niet altijd gespecificeerd, zodat we hierover geen cijfers kunnen geven. De meest voorkomende lekkages werden vastgesteld met brandbare vloeistoffen, gevaarklasse 3, en corrosieve vloeistoffen, gevaarklasse 8, en in mindere mate met giftige stoffen, gevaarklasse 6.1, en diverse gevaarlijke stoffen, gevaarklasse 9.

Dankzij meer preventieve controles van Infrabel en de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen, en veiligheidsregels zoals het tegenhouden van een lekkende wagon, krijgt de problematiek meer aandacht. Hopelijk zorgt dat voor minder incidenten.

18.03 Wouter Raskin (N-VA): Die strenge controles zijn goed nieuws, maar we beschikken dus niet over alle cijfers.

Het incident is gesloten.

19 Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de verkoop en verhuur van gronden door de NMBS en Infrabel" (nr. 25351)

19.01 Wouter Raskin (N-VA): De NMBS en Infrabel zijn grootgrondbezitters, maar hebben niet alle gronden nodig voor hun dienstverlening.

Welke criteria en prijs hanteren ze voor verkoop en verhuur? Welke opbrengsten haalden ze hier uit in de afgelopen vijf jaar?

19.02 Minister François Bellot (Nederlands): De terreinen en gebouwen die de NMBS nodig heeft, maar niet volledig benut worden, worden gevaloriseerd via domaniale concessies. De terreinen en gebouwen die ze niet nodig heeft, worden bij voorkeur verkocht, met voorrang voor de *quick wins* en leegstaande stationsgebouwen. De

marchandises s'est-il traduit par un nombre accru de détections. L'amélioration de la qualité des formations en transports RID dangereux peut également avoir induit une réduction des seuils.

En cas de fuite sur des wagons-citernes, des mesures de sécurité sont toujours prises pour protéger le personnel et le trafic. Le plus souvent, il est fait appel aux services d'incendie qui déterminent s'il s'agit d'un problème de condensation. Ce point n'est pas toujours précisé dans l'enregistrement et dans la documentation concernant l'incident, de sorte que je ne puis fournir de chiffres. Les fuites les plus fréquentes concernaient des liquides inflammables de la classe de risque 3, des liquides corrosifs de la classe de risque 8 et, dans une moindre mesure, des substances toxiques de la classe de risque 6.1 ainsi que des substances diverses de la classe de risque 9.

L'accroissement du nombre de contrôles préventifs effectués par Infrabel et par le Service Sécurité et Interopérabilité des Chemins de fer et la mise en œuvre de règles de sécurité comme la retenue de wagons présentant des fuites font en sorte que la problématique retient davantage l'attention. Espérons qu'il en résultera une réduction du nombre d'incidents.

18.03 Wouter Raskin (N-VA): Ces contrôles rigoureux sont une bonne nouvelle mais nous ne disposons donc pas de tous les chiffres.

L'incident est clos.

19 Question de M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la vente et la location de terrains par la SNCB et Infrabel" (n° 25351)

19.01 Wouter Raskin (N-VA): La SNCB et Infrabel sont de gros propriétaires fonciers mais n'ont pas besoin de toutes les terres pour assurer leurs services.

Quels critères et prix appliquent-elles en matière de vente et de location? Quelles recettes en ont-elles tirées au cours de cinq dernières années?

19.02 François Bellot, ministre (en néerlandais): Les terrains et bâtiments dont la SNCB a besoin mais n'utilise par entièrement sont valorisés par le biais de concessions domaniales. Les terrains et bâtiments dont elle n'a pas besoin sont de préférence vendus, en privilégiant les recettes rapides et les bâtiments de gare vides. Le prix de

minimumverkoopprijs wordt gebaseerd op gelijkaardige verkopen in de regio, de schatting door het federaal Aankoopcomité of professionele schatters.

Bij Infrabel gebeurt dit minder, aangezien ze enkel de onroerende goederen bezit die noodzakelijk waren voor de openbare dienstverlening. Voor gronden die in talud of naast de sporen liggen, worden domaniale concessies gegeven, die elk moment kunnen worden opgezegd, met een vooropzegtermijn van drie maanden.

De cijfers van de voorbije jaar zal ik bezorgen.

Het incident is gesloten.

20 **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de lonen van de treinbestuurders" (nr. 25204)
- mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de opwaardering van het beroep van treinbestuurder" (nr. 25403)

20.01 Inez De Coninck (N-VA): De treinbestuurders klagen al enige tijd steen en been over hun statuut. De vraag rijst of een job als treinbestuurder bij de NMBS voldoende kan concurreren met wat men bij de concurrentie biedt. Het overleg over 13 miljoen euro om het beroep op te waarderen is volop bezig.

Hoe motiveert de NMBS haar treinbestuurders om niet voor de concurrentie te gaan werken? Hoeveel treinbestuurders zijn er in 2017 gestart? Hoeveel hebben er het bedrijf verlaten via ontslag en pensionering? Is de 13 miljoen euro voor opwaardering eenmalig of jaarlijks?

20.02 Minister François Bellot (*Nederlands*): In 2017 verlieten 212 bestuurders het operationeel kader en werden er 322 geworven.

(*Frans*) Om het beroep van treinbestuurder aantrekkelijker te maken zijn de NMBS en de vakbonden onlangs om de tafel gaan zitten onder het voorzitterschap van HR Rail.

De NMBS wil het beroep van treinbestuurder

vente minimum est fondé sur le produit de ventes similaires réalisées dans la région ou encore sur l'estimation faite par le Comité fédéral d'acquisition ou par des estimateurs professionnels.

La procédure est moins fréquente chez Infrabel puisque cette dernière ne possède que les biens immeubles indispensables aux prestations de services publics. Des concessions domaniales, susceptibles d'être rapportées à tout moment moyennant un préavis de trois mois, sont accordées pour les terrains situés en talus ou le long de voies.

Je vous fournirai les chiffres qui se rapportent aux années écoulées.

L'incident est clos.

20 **Questions jointes de**

- Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les salaires des conducteurs de train" (n° 25204)
- Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la revalorisation du métier de conducteur de train" (n° 25403)

20.01 Inez De Coninck (N-VA): Les conducteurs de train se plaignent amèrement de leur statut depuis un certain temps déjà. La question qui se pose est de savoir si un emploi de conducteur de train à la SNCB peut suffisamment rivaliser avec ce que la concurrence propose. La concertation relative aux 13 millions d'euros destinés à revaloriser la profession bat son plein.

Comment la SNCB motive-t-elle ses conducteurs de train à ne pas aller travailler pour ses concurrents? Combien de conducteurs ont-ils commencé à travailler pour la SNCB en 2017? Combien ont-ils quitté l'entreprise (pensions et licenciements)? Le montant de 13 millions d'euros prévu pour la revalorisation est-il unique ou annuel?

20.02 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): En 2017, 212 conducteurs ont quitté le cadre opérationnel et 322 ont été engagés.

(*En français*) Pour accroître l'attractivité du métier de conducteur de train, la SNCB et les organisations syndicales se sont réunies dernièrement sous la présidence de HR Rail.

La SNCB envisage de valoriser le métier de

opwaarderen door maatregelen te nemen om de koopkracht te verhogen en het welzijn te verbeteren. Het aangeboden pakket zal beter worden afgestemd op de voorwaarden die bij andere operatoren gelden.

Om de toekomstige liberalisering beter te kunnen voorbereiden en dichter aan te sluiten bij de flexibiliteit bij andere operatoren, verwacht de NMBS van de treinbestuurders een productiviteitsverhoging met 2%. Deze productiviteitsverhoging wordt ruimschoots gecompenseerd door de verhoging van de koopkracht en zal geen impact hebben op de veiligheid.

In de loop van mei zullen de desbetreffende werkgroepen wekelijks bijeenkomen en zullen er op het terrein informatievergaderingen worden gehouden.

(Nederlands) Bij een vergelijking van de job van treinbestuurder bij de NMBS en privébedrijven, blijkt er bij de NMBS duidelijk meer aandacht voor een *work-life-balance*. Zo is de werkdag bij de NMBS beperkt tot maximaal negen uur. Bij privébedrijven kan dit oplopen tot zestien uur, weliswaar met pauzes tussendoor. Bij de NMBS begint en eindigt de shift in België en steeds in hetzelfde depot.

Wie de fysiek veeleisende job niet meer aankan, zal bij de NMBS zijn job niet verliezen, anders dan bij privébedrijven.

Deel uitmaken van een grote groep in een stabiele omgeving met reizigerstreinen is ook een voordeel, evenals de gunstige pensioenregeling.

De NMBS betaalt bovendien haar treinbestuurders tijdens de volledige duur van de opleiding van 50 weken.

Het basisloon van een startende treinbestuurder is 1.700 euro netto. Dankzij shift- en weekendwerk loopt dit gemiddeld op tot 1.900 à 2.400 euro. De bezoldiging bij de concurrenten ligt gemiddeld ongeveer 20% hoger, maar daar moeten treinbestuurders meer dagen werken en zeer flexibel zijn. Het werk speelt zich zeer vaak 's nachts af op zeer moeilijke uren.

De vraag is of men dat kan volhouden tot de

conducateur de train en augmentant le pouvoir d'achat et le bien-être. Le paquet offert sera davantage aligné sur les autres opérateurs.

La SNCB attend une augmentation de 2 % de la productivité des conducteurs pour mieux préparer la future libéralisation, et se rapprocher de la flexibilité d'autres opérateurs. Cette augmentation de productivité est largement compensée par l'augmentation du pouvoir d'achat et n'aura aucun impact sur la sécurité.

Des réunions hebdomadaires en groupe de travail et des séances d'information sur le terrain dans le courant du mois de mai sont prévues.

(En néerlandais) Il ressort d'une comparaison effectuée entre la fonction de conducteur de train à la SNCB et dans des entreprises privées que la SNCB accorde plus d'attention à l'équilibre entre vie professionnelle et vie privée. Ainsi, la journée de travail à la SNCB est limitée à maximum neuf heures. Dans les entreprises privées, la journée de travail peut atteindre jusqu'à 16 heures, même si elle est ponctuée de pauses. À la SNCB, le shift débute et se termine en Belgique au même dépôt.

Les travailleurs de la SNCB qui ne sont plus aptes à exercer cette fonction physiquement exigeante ne perdront pas leur emploi, comme c'est le cas dans les entreprises privées.

En outre, l'appartenance à un grand groupe évoluant dans un environnement stable – des trains de voyageurs – constitue également un avantage, de même que le régime de pension favorable.

Par ailleurs, la SNCB rémunère ses conducteurs de train pendant toute la durée de la formation de 50 semaines.

Le salaire de base d'un conducteur de train débutant s'élève à 1 700 euros net. Grâce au travail en shift et aux prestations effectuées le week-end, ce salaire peut atteindre en moyenne 1 900 à 2 400 euros. À la concurrence, la rémunération est en moyenne supérieure de 20 %, mais les conducteurs de train doivent y travailler un plus grand nombre de jours et faire preuve d'une grande flexibilité. Le travail s'effectue souvent la nuit à des heures très difficiles.

La question est de savoir si l'on peut tenir le rythme

pensioenleeftijd. Daarnaast is het sociaal vangnet bij medische ongeschiktheid er veel minder of zelfs niet.

De treinbestuurders bij de NMBS vinden voldoening in het menselijk aspect van reizigers vervoeren. De NMBS biedt doorgroeimogelijkheden en een sterke collegiale sfeer. Zij biedt haar personeelsleden en hun hele gezin gratis vervoer per trein in de Benelux, en vier vouchers per jaar voor Thalys of Eurostar. Daarnaast zijn er nog maaltijdcheques, hospitalisatieverzekeringen en het voordelige ziekenfonds van de spoorwegen.

20.03 Inez De Coninck (N-VA): Toch moet men waakzaam zijn bij de NMBS. Het loon is bij de concurrenten hoger. Dat is dikwijls de eerste reden waarom mensen de overstap doen.

Is die 13 miljoen euro een eenmalige uitgave?

20.04 Minister François Bellot (Frans): Het zal een eenmalig gegeven zijn.

20.05 Inez De Coninck (N-VA): Ik hoop dat dit naar de treinbestuurders zelf gaat en niet naar achterstallige investeringen bijvoorbeeld, want ik heb vernomen dat dit mogelijk wel het geval zou zijn.

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 "de capaciteitsuitbreiding bij de NMBS naar aanleiding van de werken aan de Leopold II-tunnel" (nr. 25405)

21.01 Inez De Coninck (N-VA): De komende tijd zullen grote werken worden uitgevoerd aan de tunnels in Brussel, met ernstige hinder voor de automobieliteit tot gevolg. De NMBS zou daarom de capaciteit op de lijnen S3, S4, S10 en spoorlijn 60 uitbreiden.

Kan de minister wat meer toelichting geven bij die maatregelen? Worden meer treinen ingelegd of komen er meer zitplaatsen op de bestaande treinen?

21.02 Minister François Bellot (Nederlands): De NMBS zal in de zomer enerzijds in de treinen op de verbinding Aalst-Brussel-Dendermonde tijdens de

jusqu'à l'âge de la retraite. En outre, en cas d'incapacité médicale, la sécurité sociale est nettement moins présente, voire pas du tout.

À la SNCB, les conducteurs de train puisent leur satisfaction dans l'aspect humain du transport de passagers. La SNCB offre des possibilités d'évolution, ainsi qu'une bonne atmosphère de travail. Elle offre aux membres de son personnel et toute leur famille la gratuité des transports en train dans le Benelux, ainsi que quatre vouchers par an pour des trajets en Thalys ou Eurostar. S'y ajoutent encore les chèques-repas, les assurances hospitalisation et l'avantageuse mutualité des chemins de fer.

20.03 Inez De Coninck (N-VA): Il faut pourtant rester vigilant à la SNCB. Les rémunérations de la concurrence sont plus élevées. Elles sont souvent le premier motif pour lequel les travailleurs de la SNCB sautent le pas.

Ces 13 millions d'euros constituent-ils une dépense unique?

20.04 François Bellot, ministre (en français): Cela aura lieu une seule fois.

20.05 Inez De Coninck (N-VA): J'espère que ce montant reviendra aux conducteurs de train et qu'il ne servira pas à financer des investissements en souffrance, par exemple, car il m'est revenu que cela relevait du possible.

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 "l'extension de la capacité à la SNCB à la suite des travaux dans le tunnel Léopold II" (n° 25405)

21.01 Inez De Coninck (N-VA): De grands travaux seront réalisés prochainement dans les tunnels bruxellois et causeront de sérieux désagréments pour les automobilistes. C'est pourquoi la SNCB se propose d'étendre la capacité des lignes S3, S4, S10 et de la ligne 60.

Le ministre pourrait-il fournir plus de précisions sur ces mesures? Davantage de trains seront-ils mis en service ou le nombre de places assises sera-t-il augmenté dans les trains existants?

21.02 François Bellot, ministre (en néerlandais): En été, la SNCB augmentera de 280 le nombre de places assises par train sur la liaison Alost –

piekuren het aantal zitplaatsen verhogen met 280 plaatsen per trein, en anderzijds bij een bewezen overbezetting van treinen twee P-treinen behouden op de lijn 60. Het gaat om piekuurversterking die in Brussel aankomt om 7.00 uur en naar Dendermonde vertrekt om 7.35 uur.

Bruxelles – Termonde aux heures de pointe et maintiendra deux trains P sur la ligne 60 en cas de sur-occupation avérée. Il s'agit d'un renforcement aux heures de pointe du train qui arrive à Bruxelles à 07h00 et part pour Termonde à 7h35

21.03 Inez De Coninck (N-VA): Het is positief dat de NMBS zo anticipeert op een mobiliteitsproblematiek.

21.03 Inez De Coninck (N-VA): La SNCB anticipe ainsi un problème de mobilité, ce qui est à saluer.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.22 uur.

La réunion publique de commission est levée à 16 h 22.