



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRESENTANTS
DE BELGIQUE

INTEGRAAL VERSLAG
MET
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG
VAN DE TOESPRAKEN

COMPTE RENDU INTEGRAL
AVEC
COMPTE RENDU ANALYTIQUE TRADUIT
DES INTERVENTIONS

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

Woensdag

10-12-2014

Namiddag

Mercredi

10-12-2014

Après-midi

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

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

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

INHOUD

Samengevoegde vragen van	1
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Middenstand, Zelfstandigen, KMO's, Landbouw en Maatschappelijke Integratie over "de Fyравervanger" (nr. 720)	1
- de heer Wouter Raskin aan de minister van Middenstand, Zelfstandigen, KMO's, Landbouw en Maatschappelijke Integratie over "de Benelux-trein" (nr. 768)	1
<i>Sprekers: Jef Van den Bergh, Wouter Raskin, Marcel Cheron, Willy Borsus, minister van Middenstand, Zelfstandigen, KMO's, Landbouw en Maatschappelijke Integratie</i>	
Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het nieuwe vervoersplan van de NMBS en de negatieve impact daarvan voor de pendelaars van de regio Le Centre" (nr. 398)	5
<i>Sprekers: Laurent Devin, Jacqueline Galant, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</i>	
Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stiptheid van de treinen in het eerste semester van 2014" (nr. 399)	8
<i>Sprekers: Laurent Devin, Jacqueline Galant, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</i>	
Samengevoegde vragen van	9
- de heer Gilles Foret aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toekomstige regelgeving inzake het gebruik van telegeleide luchtvaartuigen in het Belgische luchtruim en de verenigbaarheid ervan met de ontwikkeling van economische activiteiten met drones in België" (nr. 412)	9
- mevrouw Veerle Heeren aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de ontwikkeling van de drone-industrie" (nr. 423)	9
- de heer David Clarinval aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de noodzaak van een wet voor het gebruik van drones boven België" (nr. 728)	10
<i>Sprekers: Gilles Foret, Veerle Heeren, David Clarinval, Jacqueline Galant, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</i>	

SOMMAIRE

Questions jointes de	1
- M. Jef Van den Bergh au ministre des Classes moyennes, des Indépendants, des PME, de l'Agriculture et de l'Intégration sociale, sur "le remplaçant du Fyra" (n° 720)	1
- M. Wouter Raskin au ministre des Classes moyennes, des Indépendants, des PME, de l'Agriculture et de l'Intégration sociale, sur "le train Benelux" (n° 768)	1
<i>Orateurs: Jef Van den Bergh, Wouter Raskin, Marcel Cheron, Willy Borsus, ministre des Classes moyennes, des Indépendants, des PME, de l'Agriculture et de l'Intégration sociale</i>	
Question de M. Laurent Devin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, sur "le nouveau plan de transport de la SNCB et l'impact négatif pour les navetteurs de la Région du Centre" (n° 398)	5
<i>Orateurs: Laurent Devin, Jacqueline Galant, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges</i>	
Question de M. Laurent Devin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, sur "la ponctualité des trains au premier semestre 2014" (n° 399)	8
<i>Orateurs: Laurent Devin, Jacqueline Galant, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges</i>	
Questions jointes de	9
- M. Gilles Foret à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, sur "la future réglementation relative à l'utilisation des aéronefs télépilotés dans l'espace aérien belge et sa compatibilité avec le développement d'une filière économique des drones en Belgique" (n° 412)	9
- Mme Veerle Heeren à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, sur "le développement de l'industrie du drone" (n° 423)	9
- M. David Clarinval à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, sur "la nécessaire législation à mettre en oeuvre en vue de permettre le survol des drones en Belgique" (n° 728)	9
<i>Orateurs: Gilles Foret, Veerle Heeren, David Clarinval, Jacqueline Galant, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges</i>	

Vraag van mevrouw Caroline Cassart-Mailleux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het investeringsplan 2013-2025 van de NMBS, in het bijzonder wat de lijnen 42 en 43 betreft" (nr. 445)	14	Question de Mme Caroline Cassart-Mailleux à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, sur "le plan d'investissement 2013-2025 de la SNCB, plus particulièrement concernant les lignes 42 et 43" (n° 445)	14
<i>Sprekers:</i> Caroline Cassart-Mailleux, Jacqueline Galant , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> Caroline Cassart-Mailleux, Jacqueline Galant , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges	
Vraag van mevrouw Katrin Jadin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de autokeuring voor in het buitenland ingeschreven voertuigen" (nr. 460)	16	Question de Mme Katrin Jadin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, sur "le contrôle technique d'automobiles immatriculées à l'étranger" (n° 460)	16
<i>Sprekers:</i> Katrin Jadin, Jacqueline Galant , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> Katrin Jadin, Jacqueline Galant , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges	
Vraag van mevrouw Rita Gantois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de wijziging van de dienstregeling op de spoorlijn De Panne-Brussel" (nr. 464)	18	Question de Mme Rita Gantois à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, sur "la modification des horaires sur la ligne ferroviaire La Panne-Bruxelles" (n° 464)	18
<i>Sprekers:</i> Rita Gantois, Jacqueline Galant , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> Rita Gantois, Jacqueline Galant , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges	
Vraag van mevrouw Katrin Jadin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de nakende afschaffing van treinverbindingen" (nr. 468)	19	Question de Mme Katrin Jadin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, sur "la suppression de lignes de train à court terme" (n° 468)	19
<i>Sprekers:</i> Katrin Jadin, Jacqueline Galant , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> Katrin Jadin, Jacqueline Galant , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges	
Samengevoegde vragen van	20	Questions jointes de	20
- de heer Frédéric Daerden aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de dreigende verwaarlozing van sommige spoorlijnen van het secundaire net in de provincie Luik" (nr. 470)	20	- M. Frédéric Daerden à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, sur "l'abandon éventuel de certaines lignes du réseau secondaire en province de Liège" (n° 470)	20
- de heer André Frédéric aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de situatie met betrekking tot spoorlijnen 43 Luik-Jemelle en 37 Welkenraedt-Duitse grens in het kader van de door de NMBS overwogen besparingsmaatregelen" (nr. 730)	21	- M. André Frédéric à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, sur "la situation des lignes 43 Liège-Jemelle et 37 Welkenraedt-frontière allemande dans le cadre des mesures d'économies envisagées par la SNCB" (n° 730)	20
- mevrouw Muriel Gerkens aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de gevolgen van het begrotingsbeleid voor de zogenaamde secundaire spoorlijnen (lijnen 34-37-42-43-44) in de provincie Luik" (nr. 814)	21	- Mme Muriel Gerkens à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, sur "l'impact des politiques budgétaires sur les lignes dites secondaires (lignes 34-37-42-43-44) en province de Liège" (n° 814)	20

Sprekers: **André Frédéric, Muriel Gerkens, Jacqueline Galant**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Orateurs: **André Frédéric, Muriel Gerkens, Jacqueline Galant**, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges

Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het ondersteunen van het onderzoek met betrekking tot de dode hoek" (nr. 486)

25

Question de M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, sur "le soutien apporté à la recherche consacrée à l'angle mort" (n° 486)

25

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

Orateurs: **David Geerts, Jacqueline Galant**, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges

Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het promoten van de spoorwegen via Google Maps en andere digitale tools" (nr. 495)

26

Question de M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, sur "la promotion des chemins de fer sur Google Maps ou grâce à d'autres outils numériques" (n° 495)

26

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

Orateurs: **David Geerts, Jacqueline Galant**, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges

Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toekomst van het station Marbehan" (nr. 517)

28

Question de Mme Isabelle Poncelet à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, sur "l'avenir de la gare de Marbehan" (n° 517)

28

Sprekers: **Isabelle Poncelet, Jacqueline Galant**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Orateurs: **Isabelle Poncelet, Jacqueline Galant**, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges

Samengevoegde vragen van
- mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het sluiten van spooroverwegen" (nr. 531)
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het afschaffen van overwegen" (nr. 739)

29

29

Questions jointes de
- Mme Inez De Coninck à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, sur "la fermeture de passages à niveau" (n° 531)

29

29

- M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, sur "la suppression de passages à niveau" (n° 739)

29

29

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

Orateurs: **David Geerts, Jacqueline Galant**, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges

Vraag van de heer André Frédéric aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de situatie met betrekking tot lijn 44 Verviers - Spa in het kader van de door de NMBS overwogen besparingsmaatregelen" (nr. 565)

31

Question de M. André Frédéric à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, sur "la situation de la ligne 44 Verviers - Spa dans le cadre des mesures d'économies envisagées par la SNCB" (n° 565)

31

Sprekers: **André Frédéric, Jacqueline Galant**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Orateurs: **André Frédéric, Jacqueline Galant**, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges

Samengevoegde vragen van	32	Questions jointes de	32
- mevrouw Vanessa Matz aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de zelfdodingen op de treinsporen" (nr. 659)	32	- Mme Vanessa Matz à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, sur "les suicides sur les ouvrages de la SNCB" (n° 659)	32
- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "ongevallen of zelfmoord(pogingen) op het spoor" (nr. 662)	32	- Mme Sabien Lahaye-Battheu à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, sur "les accidents ou les (tentatives de) suicides sur le rail" (n° 662)	32
<i>Sprekers: Vanessa Matz, Sabien Lahaye-Battheu, Jacqueline Galant</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: Vanessa Matz, Sabien Lahaye-Battheu, Jacqueline Galant</i> , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges	
Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het incident met de metaaldief in het station van Zolder" (nr. 577)	35	Question de M. Wouter Raskin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, sur "l'incident impliquant le voleur de métal à la gare de Zolder" (n° 577)	35
<i>Sprekers: Wouter Raskin, Jacqueline Galant</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: Wouter Raskin, Jacqueline Galant</i> , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges	
Samengevoegde vragen van	37	Questions jointes de	37
- de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het aanbieden van draadloos internet op de trein" (nr. 578)	37	- M. Wouter Raskin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, sur "la fourniture d'un accès à l'internet sans fil dans les trains" (n° 578)	37
- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "draadloos internet op de treinen" (nr. 663)	37	- Mme Sabien Lahaye-Battheu à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, sur "l'internet sans fil dans les trains" (n° 663)	37
<i>Sprekers: Wouter Raskin, Sabien Lahaye-Battheu, Jacqueline Galant</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: Wouter Raskin, Sabien Lahaye-Battheu, Jacqueline Galant</i> , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges	
Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het jaarverslag 2013 van de ombudsdienst voor de treinreizigers" (nr. 619)	39	Question de M. Wouter Raskin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, sur "le rapport annuel 2013 du service de médiation pour l'usager du rail" (n° 619)	39
<i>Sprekers: Wouter Raskin, Jacqueline Galant</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: Wouter Raskin, Jacqueline Galant</i> , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges	
Vraag van de heer Stéphane Crusnière aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de GEN-werken in Waals-Brabant" (nr. 557)	41	Question de M. Stéphane Crusnière à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, sur "les travaux RER en Brabant wallon" (n° 557)	41
<i>Sprekers: Stéphane Crusnière, Jacqueline Galant</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: Stéphane Crusnière, Jacqueline Galant</i> , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges	

- Vraag van de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de mogelijke afschaffing van de kortingskaart voor grote gezinnen" (nr. 666) 42
- Sprekers:* **Marcel Cheron, Jacqueline Galant**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- Question de M. Marcel Cheron à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, sur "la potentielle suppression de la carte famille nombreuse" (n° 666) 42
- Orateurs:* **Marcel Cheron, Jacqueline Galant**, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges
- Vraag van mevrouw Karin Temmerman aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de drastische afbouw van de dienstverlening in het station Gentbrugge" (nr. 680) 43
- Sprekers:* **Karin Temmerman**, voorzitter van de sp.a-fractie, **Jacqueline Galant**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- Question de Mme Karin Temmerman à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, sur "la réduction drastique du service dans la gare de Gentbrugge" (n° 680) 43
- Orateurs:* **Karin Temmerman**, présidente du groupe sp.a, **Jacqueline Galant**, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges
- Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toepassing van één enkel tarief van 7 euro voor de toeslag voor wie zijn treinticket koopt in de trein" (nr. 692) 45
- Sprekers:* **Jean-Jacques Flahaux, Jacqueline Galant**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- Question de M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, sur "le supplément unique de 7 euros pour tout billet acheté dans un train" (n° 692) 45
- Orateurs:* **Jean-Jacques Flahaux, Jacqueline Galant**, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges
- Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de staat en het onderhoud van de paden langs de spoorweg" (nr. 693) 48
- Sprekers:* **Jean-Jacques Flahaux, Jacqueline Galant**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- Question de M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, sur "l'état et l'entretien des chemins longeant les voies de la SNCB" (n° 693) 48
- Orateurs:* **Jean-Jacques Flahaux, Jacqueline Galant**, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges
- Vraag van mevrouw Karin Temmerman aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de aanpassing van het regelgevend kader voor proefprojecten met zelfrijdende wagens" (nr. 710) 49
- Sprekers:* **Karin Temmerman**, voorzitter van de sp.a-fractie, **Jacqueline Galant**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- Question de Mme Karin Temmerman à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, sur "l'adaptation du cadre réglementaire pour les projets pilotes de voitures autonomes" (n° 710) 49
- Orateurs:* **Karin Temmerman**, présidente du groupe sp.a, **Jacqueline Galant**, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges
- Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de categorisering van elektrische fietsen" (nr. 713) 51
- Sprekers:* **Jef Van den Bergh, Jacqueline Galant**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij
- Question de M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, sur "la catégorisation des vélos électriques" (n° 713) 51
- Orateurs:* **Jef Van den Bergh, Jacqueline Galant**, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des

der Belgische Spoorwegen

Chemins de Fer Belges

Samengevoegde vragen van	53	Questions jointes de	53
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de Fyравervanger" (nr. 721)	53	- M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, sur "le remplaçant du Fyra" (n° 721)	53
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vervanger van de Fyratrein" (nr. 743)	53	- M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, sur "le remplaçant du Fyra" (n° 743)	53
<i>Sprekers: David Geerts, Jef Van den Bergh, Jacqueline Galant</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: David Geerts, Jef Van den Bergh, Jacqueline Galant</i> , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges	
Vraag van mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de internationale verbindingen van en naar Namen" (nr. 731)	55	Question de Mme Gwenaëlle Grovonius à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, sur "les liaisons internationales de et vers Namur" (n° 731)	55
<i>Sprekers: Gwenaëlle Grovonius, Jacqueline Galant</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: Gwenaëlle Grovonius, Jacqueline Galant</i> , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges	
Vraag van mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het verspreide vervoer" (nr. 732)	56	Question de Mme Gwenaëlle Grovonius à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, sur "le trafic diffus" (n° 732)	56
<i>Sprekers: Gwenaëlle Grovonius, Jacqueline Galant</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: Gwenaëlle Grovonius, Jacqueline Galant</i> , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges	
Vraag van mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de Naamse spoorlijnen en het GEN" (nr. 733)	58	Question de Mme Gwenaëlle Grovonius à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, sur "les lignes namuroises et le RER" (n° 733)	58
<i>Sprekers: Gwenaëlle Grovonius, Jacqueline Galant</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: Gwenaëlle Grovonius, Jacqueline Galant</i> , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges	

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 10 DECEMBER 2014

Namiddag

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

du

MERCREDI 10 DÉCEMBRE 2014

Après-midi

De behandeling van de vragen en interpellaties vangt aan om 14.41 uur. De vergadering wordt voorgezeten door mevrouw Sabien Lahaye-Battheu.

Le développement des questions et interpellations commence à 14.41 heures. La réunion est présidée par Mme Sabien Lahaye-Battheu.

01 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Middenstand, Zelfstandigen, KMO's, Landbouw en Maatschappelijke Integratie over "de Fyравervanger" (nr. 720)

- de heer Wouter Raskin aan de minister van Middenstand, Zelfstandigen, KMO's, Landbouw en Maatschappelijke Integratie over "de Benelux-trein" (nr. 768)

01 **Questions jointes de**

- M. Jef Van den Bergh au ministre des Classes moyennes, des Indépendants, des PME, de l'Agriculture et de l'Intégration sociale, sur "le remplaçant du Fyra" (n° 720)

- M. Wouter Raskin au ministre des Classes moyennes, des Indépendants, des PME, de l'Agriculture et de l'Intégration sociale, sur "le train Benelux" (n° 768)

01.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de minister, deze vraag is ondertussen enigszins achterhaald. Wij vernamen ondertussen immers dat de nodige stempels en vergunningen door de DVIS zijn afgeleverd. De trein kan vanaf zondag of maandag tussen Brussel en Amsterdam beginnen te rijden. Dat is goed nieuws.

Het was toch wel even schrikken op maandag 1 december, toen de Nederlandse staatssecretaris Mansveld een brief aan de Nederlandse Tweede Kamer bezorgde waarin stond dat er nog altijd geen goedkeuring van België was om met het nieuwe treinmateriaal dat tot in Amsterdam zou moeten rijden, te starten.

Blijkbaar is dat ondertussen wel in orde gebracht, maar het riep toch nare herinneringen op aan de geschiedenis met de Fyra die dezelfde verbinding moest verzorgen, zij het dan wel over de hogesnelheidssporen.

Mevrouw de minister, kunt u een beeld schetsen van de gebeurtenissen van de voorbije tien dagen? Wat waren de problemen?

Wij lazen dat de aanvraag uit Nederland zeer laat zou zijn toegekomen. De vraag is dan of de controle van het dossier dan nog wel op een kwalitatieve manier kon gebeuren. Wij moeten immers toch een herhaling van de geschiedenis met de Fyra vermijden.

01.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Le Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer (SSICF) a délivré tout récemment les autorisations nécessaires en vue de la circulation du train entre Bruxelles et Amsterdam. Toutefois, ce n'était pas encore le cas le 1^{er} décembre dernier.

Que s'est-il passé depuis pour que l'autorisation soit finalement délivrée? Il reste à espérer que nous n'assisterons pas à un deuxième épisode de la saga Fyra.

01.02 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, mijn vraag is grotendeels gelijkaardig aan die van collega Van den Bergh.

Het debacle met de Fyra ligt in ieders geheugen. Daarna werd beslist de oude Benelux-trein opnieuw in te voeren, eerst beperkt tot Den Haag, maar vanaf de ingang van het nieuwe vervoersplan zou die trein opnieuw van Brussel naar Amsterdam rijden. Toen kwam de brief van de Nederlandse staatssecretaris Mansveld die een en ander in twijfel trok.

Mijnheer de minister, ik heb drie concrete vragen. Ten eerste, het dossier zou te laat ontvangen zijn. De wettelijke termijn zou vier maanden bedragen. Wat is de reden voor deze vertraging?

Hebt u bij de Nederlandse Spoorwegen erop aangedrongen om het dossier sneller in te dienen? Indien ja, wat was het antwoord vanuit Nederland?

Ten tweede, de directeur van DVIS vertelde in *De Morgen* op 4 december dat zijn dienst normaal vier maanden nodig heeft om een degelijke controle van de treinstellen uit te voeren. De NMBS maakte zich echter sterk dat dit veel sneller zou gaan. Een logische vraag is dan of die versnelde controleprocedure geen risico's inhoudt met betrekking tot de veiligheid en goede werking van de treinstellen.

Ten derde, die extra treinstellen werden al door de Nederlandse Inspectie goedgekeurd en volgens staatssecretaris Mansveld voldoen ze aan de Europese regelgeving. Voert DVIS dezelfde controles uit of zijn er nog bijkomende controles? Is het dan aangewezen dat België opnieuw de trein volledig controleert, ook al is die al goedgekeurd door de Nederlandse collega's, conform de Europese regelgeving?

01.03 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Madame la présidente, j'hésite avant d'intervenir.

La **présidente:** Nous sommes dans le cadre des questions orales. Deux questions sont inscrites à l'agenda.

01.04 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Je vous remercie. Cela, je l'avais compris! J'ai déposé une question orale à Mme Galant sur le même sujet, mais le Règlement me permet de me joindre à une question orale. À moins que le Règlement ait changé!

La **présidente:** Vous dites poser une question à Mme Galant.

01.05 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Oui, je le ferai!

La **présidente:** En l'occurrence, ce sera M. Borsus qui répondra.

01.06 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): J'ai fait la différence!

01.07 Willy Borsus, ministre: Mme Galant est physiquement présente!

01.08 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Mais je peux me joindre à la question orale des orateurs. Le Règlement me le permet quand même?

01.02 Wouter Raskin (N-VA): Après la débâcle du Fyra, la décision a été prise de remettre en service les anciens trains Benelux mais il y avait des problèmes d'autorisation. Le dossier aurait été réceptionné trop tardivement. Quelle en est la raison? Le secrétaire d'État a-t-il insisté auprès des Chemins de fer néerlandais pour que le dossier soit introduit plus rapidement? Le SSICF a en principe besoin de quatre mois pour exécuter la procédure. La procédure de contrôle accélérée ne comporte-t-elle pas des risques en matière de sécurité? L'inspection néerlandaise estime que les rames sont conformes à la réglementation européenne. Est-il encore utile que le SSICF se livre à un nouveau contrôle intégral du train?

01.04 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Mag ik me tot minister Galant richten aangezien zij hier nu aanwezig is?

01.08 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Of mag ik aanknopen bij de mondelinge vragen die aan

minister Borsus werden gesteld?

La **présidente**: Non!

De **voorzitter**: Neen....

01.09 **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): Ah, je pensais que oui!

La **présidente**: Pas dans le cadre des questions orales!

De **voorzitter**: ..., het Reglement laat dat niet toe.

01.10 **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): Uniquement pour les interpellations?

La **présidente**: Oui!

De **voorzitter**: Men mag alleen op het debat inhaken als het over een interpellatie gaat

01.11 **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): J'estime qu'à l'avenir, il conviendrait de surveiller les questions lorsqu'elles sont posées, car la question du Fyra a différentes entrées. Elle relève certes de la compétence de M. Borsus.

La **présidente**: Dans ce cas, il fallait rédiger une question à l'attention de M. Borsus!

01.12 **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): D'accord! Je reviendrai tout à l'heure.

01.13 **Minister Willy Borsus**: Bedankt voor deze vraag. Mijn antwoord zal iets langer zijn.

01.13 **Willy Borsus**, ministre: Les chemins de fer néerlandais (NS) ont informé le SSICF, début mars 2014, de leur intention de transformer trente voitures supplémentaires en vue de l'extension du service classique de trains Benelux entre Bruxelles et Amsterdam. Les NS ont demandé une autorisation complémentaire sur la base d'une première autorisation de mise en service délivrée par l'autorité de sécurité néerlandaise. Le 3 mars, les NS ont demandé le cadre d'évaluation, qui leur a été fourni par le SSICF le 28 avril.

In België vervult de DVIS de rol van nationale veiligheidsinstantie voor het spoorvervoer. De taken van de DVIS zijn vastgelegd in de artikelen 74 tot en met 77 van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex. Eén van de taken van de DVIS is het verlenen van de toelating tot ingebruikname van de voertuigen. Dit wordt geregeld in hoofdstuk 5 van titel 6 van de Spoorcodex.

De procedure om een aanvullende toelating tot de indienststelling van een niet-TSI-conform voertuig te verkrijgen, wordt gedefinieerd in de artikelen 197 en 198 van de Spoorcodex. Artikel 198 stelt dat de DVIS een beslissing moet nemen ten laatste vier maanden na de indiening van het dossier.

De DVIS werd begin maart 2014 door de Nederlandse Spoorwegen (NS) in kennis gesteld van de intentie 30 bijkomende rijtuigen om te bouwen voor de uitbreiding van de klassieke Benelux-treindienst Brussel-Den Haag en daarna opnieuw Brussel-Amsterdam.

Het uitgangspunt van de NS is een bijkomende toelating voor indienststelling te vragen die gebaseerd is op een eerste toelating voor indienststelling, afgeleverd door de Nederlandse veiligheidsinstantie. Op 3 maart vroeg de NS het toetsingskader waaraan de gewijzigde rijtuigen dienen te voldoen. De DVIS legde dat vast en stelde de NS ervan in kennis op 28 april.

Nog op vraag van de NS hebben er verschillende vergaderingen plaatsgevonden tussen de NS en de DVIS. Gelet op de beperkte tijdsperiode voor de opmaak van de verschillende technische dossiers

Le SSICF et les NS se sont réunis à plusieurs reprises. Compte tenu du délai limité, il a été convenu que les NS fourniraient toutes les informations disponibles au SSICF, de sorte que celui-ci puisse encore communiquer des questions ou des observations aux chemins de fer néerlandais avant de recevoir le dossier définitif. C'est ce qui a permis au SSICF de traiter le dossier rapidement.

in de laatste fase, namelijk de uiteindelijke aflevering van de toelating, werd overeengekomen dat de NS de vereiste informatie aan de DVIS zou bezorgen naargelang de beschikbaarheid ervan. Die werkwijze geeft aan de DVIS de mogelijkheid om in een vroeg stadium eventueel opmerkingen of vragen aan de NS te bezorgen, die daar zo spoedig mogelijk gevolg aan kan geven, dus ruim voor de aflevering van het uiteindelijke dossier. Daardoor kan de DVIS op een niet-discriminerende wijze dat dossier vrij snel behandelen na ontvangst van alle vereiste documenten.

Op 27 november ontving de DVIS de officiële vraag van de NS voor het afgeven van een bijkomende toelating gebaseerd op de eerste toelating voor indienststelling, afgegeven door de Nederlandse veiligheidsinstantie op 26 november. De DVIS heeft zijn beslissing gisteren kenbaar gemaakt en heeft de toelating om de 30 bijkomende rijtuigen in gebruik te nemen, verleend.

De voertuigen waren dus effectief in eerste instantie toegelaten door de Nederlandse veiligheidsinstantie. Het Europees wettelijk kader voorziet erin dat wanneer een voertuig reeds toegelaten werd in een lidstaat, in dit geval Nederland, de veiligheidsinstantie in de lidstaat waar de aanvrager een vraag voor een bijkomende indienststelling indient, in dit geval de DVIS, alleen de technische specificiteiten eigen aan die lidstaat moet verifiëren.

In het betreffende project worden de specificiteiten gedekt door de akkoorden betreffende de grensoverschrijdende aanvaarding tussen Nederland en België. Hierdoor wordt de werklast van de DVIS aanzienlijk gereduceerd. Daarom was de DVIS dus in staat de toelating af te geven voor 14 december 2014.

De volgende stap voor de DVIS is de ombouw van alle Benelux-rijtuigen voor de toelating op de hogesnelheidslijn HSL 4. Het toetsingskader voor de wijzigingen werd door de DVIS reeds vastgelegd op 8 januari 2014. De DVIS beschikt momenteel niet over meer informatie en kan enkel een toelating voor de HSL 4 afgeven na ontvangst van de officiële vraag, die vergezeld moet zijn van de noodzakelijke documenten.

01.14 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, dank u voor uw uitgebreid antwoord.

Het doet een ander licht schijnen op de zaak, die anders naar buiten kwam. Duidelijk is dat er al van vroeg in het proces een constructieve samenwerking was tussen de Nederlandse Spoorwegen en de DVIS. We kunnen slechts toejuichen dat dat op een goede manier is gebeurd. Daardoor kon de procedure met de officiële erkenning ook snel verlopen en kon binnen het bestek van veertien dagen de toelating worden afgegeven.

Mij verbaast vooral dat mevrouw Mansveld aan het Nederlands Parlement een schrijven richt, waarin ze minstens de indruk wekt dat er een kink in de kabel zou zijn aan Belgische zijde, wat blijkens uw verhaal expliciet niet zo is geweest. Dat is wel merkwaardig om vast te stellen. Hopen we nu maar dat alles goed loopt.

Ik herinner mij dat de toelating voor de Fyra destijds werd afgegeven

Le 27 novembre, le SSICF a reçu la demande officielle des NS visant à obtenir une autorisation supplémentaire, après la première autorisation de l'autorité néerlandaise de sécurité le 26 novembre. Hier, le SSICF a autorisé les NS à mettre en service les rames supplémentaires.

Conformément au cadre légal européen, seules les spécifications techniques propres à l'État membre doivent être vérifiées si un autre État membre a déjà accordé une autorisation. Dans ce cas, ces spécifications sont couvertes par les accords ayant trait à l'acceptation transfrontalière entre les Pays-Bas et la Belgique qui a eu pour effet de réduire dans une mesure importante la charge de travail du SSICF et de mettre le SSICF en capacité de délivrer une autorisation d'ici au 14 décembre 2014.

L'étape suivante est la transformation de l'ensemble des rames assurant les liaisons Benelux afin qu'elles décrochent l'autorisation de circuler sur la ligne à grande vitesse 4. Le cadre prévu pour le contrôle de conformité de ces modifications a été fixé le 8 janvier 2014. Le SSICF ne pourra délivrer une autorisation que lorsqu'il aura reçu la demande officielle.

01.14 Jef Van den Bergh (CD&V): La réponse du ministre éclaire ce dossier sous un nouveau jour. Apparemment, dès le départ, les Nederlandse Spoorwegen et le SSICF ont coopéré de manière constructive, accélérant ainsi la procédure d'agrément. Je m'étonne néanmoins du courrier adressé par la secrétaire d'État néerlandaise Mme Mansveld au Parlement néerlandais, donnant le sentiment qu'il y avait un problème du côté belge.

op 3 december, 14 dagen voor die moest beginnen rijden. Nu zijn we vijf dagen vooraleer op de nieuwe verbinding moet worden begonnen met rijden. Ik hoop dat het geen teken aan de wand is; wij rekenen erop dat die situatie zich niet zal herhalen.

We kunnen alleen maar naar de toekomst kijken en hopen dat het proces om via de hogesnelheidslijn te kunnen rijden – het einddoel is nog altijd om tussen Amsterdam en Brussel via de hogesnelheidslijn te rijden –, op een vlotte manier kan worden afgehandeld.

01.15 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw duidelijke toelichting.

Ik ben het eens met mijn collega. De controle is afgerond binnen een wettelijk kader op basis van goede afspraken tussen België en Nederland.

Laten we hopen – de wereld is aan de optimisten – dat die trein vanaf volgende week kan rijden en dat die verbinding opnieuw werkt. Het grensoverschrijdend openbaar vervoer tussen beide landen is belangrijk. Hopelijk kunnen we daar allemaal gebruik van maken.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

*De behandeling van de vragen en interpellaties wordt geschorst van 14.56 uur tot 15.14 uur.
Le développement des questions et interpellations est suspendu de 14.56 heures à 15.14 heures.*

02 Question de M. Laurent Devin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, sur "le nouveau plan de transport de la SNCB et l'impact négatif pour les navetteurs de la Région du Centre" (n° 398)

02 Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het nieuwe vervoersplan van de NMBS en de negatieve impact daarvan voor de pendelaars van de regio Le Centre" (nr. 398)

02.01 Laurent Devin (PS): Madame la présidente, madame la ministre, chaque jour – encore demain et la semaine prochaine – on se rend compte que la mobilité est un problème majeur pour les citoyens de notre pays, notamment pour ceux de la région du Centre.

Un combat est mené pour maintenir des transports publics sûrs, efficaces et ponctuels pour tous les usagers de notre région. Alors que les modifications proposées dans le nouveau plan de transport de la SNCB sont globalement positives pour les usagers au départ de La Louvière à destination des autres villes et gares wallonnes, les dessertes vers Bruxelles vont devenir un véritable parcours du combattant pour les navetteurs.

À ce sujet, madame la ministre, je souhaite vous poser les questions suivantes.

Parmi l'ensemble des demandes d'investissement rendues à la SNCB par les villes et communes de la région du Centre – je prends à témoin mon collègue bourgmestre de Braine-le-Comte car nous avons lancé une démarche commune, tous partis confondus – concernant les infrastructures et les rénovations et agrandissements des gares, nous sommes très inquiets car rien (ou peu) n'est prévu, à moins que vous m'informiez du contraire, dans le plan de

01.15 Wouter Raskin (N-VA): Le contrôle a été finalisé dans le respect du cadre légal et sur la base de bons accords entre la Belgique et les Pays-Bas. C'est une bonne chose.

02.01 Laurent Devin (PS): We ijveren voor het behoud van veilig, efficiënt en stipt openbaar vervoer voor iedereen. Hoewel het nieuwe vervoersplan van de NMBS interessant kan blijken voor sommige trajecten, wordt de verplaatsing naar Brussel een ware hindernissenkoers voor pendelaars uit de regio Le Centre.

Wat de infrastructuurinvesteringen en de renovatie en uitbreiding van de stations betreft, voorziet het moderniseringsplan amper in middelen voor die regio. Welke investeringen zijn er tijdens deze legislatuur gepland?

De reistijd naar Brussel wordt langer. Hoe verklaart u dat? Is dat definitief of tijdelijk?

modernisation des gares 2008-2013 ou le plan de modernisation des gares 2014-2018.

Pouvez-vous m'informer sur les investissements prévus pour les gares de la région du Centre au cours de cette législature?

À la suite des modifications induites par le nouveau plan de transport, le temps de parcours entre les gares de la région du Centre et les gares bruxelloises est rallongé. Par exemple, entre Binche et Bruxelles-Central, le temps de parcours augmente de 8 minutes. Comment expliquez-vous l'augmentation de ces temps de parcours? S'agit-il d'augmentations définitives ou temporaires?

Le nouveau plan de transport prévoit la suppression de l'unique ligne directe vers Louvain-la-Neuve pour les étudiants de la région du Centre (la ligne Binche-Louvain-la-Neuve) et prévoit un remplacement de cette ligne par la ligne Binche-Turnhout. Madame la ministre, je vous demande de revoir votre position et de maintenir une ligne directe Binche-Louvain-la-Neuve, au moins en début et fin de semaine ainsi que le dimanche soir pour permettre la mobilité aisée des étudiants. Je sais que c'est le gouvernement précédent qui avait lancé ce plan de transport.

Madame la ministre, ma question est d'actualité. Dimanche, vous allez lancer un nouveau plan de transport, dont vous n'êtes pas la maman, je le reconnais. Vous nous avez signalé, il y a quelque temps, que vous vouliez revoir ces plans d'investissement, ce plan de transport. Eu égard aux décisions prises et à vos projets, j'aimerais connaître votre position en la matière.

02.02 Jacqueline Galant, ministre: Cher collègue, par rapport aux investissements, environ 7 % du plan pluriannuel d'investissement 2013-2025 prévu pour le district Sud-Ouest seront consacrés à la région du Centre, soit à ce stade environ 6 millions d'euros.

Les investissements prévus selon l'ordre d'avancée des dossiers sont les suivants: à Écaussinnes, la rénovation de la salle d'attente voyageurs en partenariat avec la commune ainsi que l'extension de plus de 100 places de parking dans les trois ans; à La Louvière-Centre, la construction d'une nouvelle gare et un parking de 450 places dans le cadre d'un marché de promotion en collaboration avec la ville. À La Louvière-Sud, un masterplan a été lancé le 13 octobre dernier en partenariat avec la ville, la SRWT et le TEC pour une nouvelle gare de bus, un parking de voyageurs de capacité suffisante et pour améliorer la mobilité de manière générale; un nouveau projet de quartier est également envisagé pour une meilleure connexion immobilière entre la gare et le centre ville. À Binche, un partenariat est mis en place avec la ville pour une amélioration de la gare qui est classée et une extension de parking dans les cinq ans. À Manage, la ville et l'IDEA envisagent une refonte de la mobilité des transports en commun avec des adaptations ultérieures de la gare de bus et des parkings.

De manière générale, une attention particulière sera portée à l'évolution du nombre de voyageurs et de l'espace parking en fonction du nouveau plan de transport, afin de répondre rapidement à des saturations des espaces qui se produiraient dans les six prochains

Het vervoersplan voorziet voorts in de afschaffing van de rechtstreekse verbinding met Louvain-la-Neuve. Mag ik u vragen die verbinding minstens bij het begin en op het einde van de week te behouden?

U gaf eerder aan dat u dat plan graag wil herzien. Wat is uw standpunt daaromtrent?

02.02 Minister Jacqueline Galant: Ongeveer 7 procent van het meerjareninvesteringsplan voor het district zuidwest – goed voor om en bij 6 miljoen euro – vloeit naar de regio Le Centre: er zijn renovatieprojecten gepland in Écaussinnes, La Louvière-Centrum, La Louvière-Zuid, Binche en Manage. Er zal bijzondere aandacht worden besteed aan de evolutie van het reizigersaantal en van het aantal parkeerplaatsen.

Volgens het nieuwe vervoersplan wordt de reistijd op de lijn Binche-Brussel inderdaad 7 minuten langer. Bij de berekening werd rekening gehouden met werken en met het inzetten van M6-dubbeldeksrijtuigen in de spits. Dankzij die realistischere dienstregeling zal de stiptheid op die lijn verbeteren. Na de werken zal de reistijd met enkele minuten worden verminderd.

Het traject duurde een aantal

mois.

En ce qui concerne l'augmentation du temps de parcours, le nouveau plan de transport prévoit, effectivement, un allongement du temps de parcours de 7 minutes sur la relation Binche-Bruxelles. Cet allongement est dû aux travaux et au fait que les horaires ont été calculés en fonction de la circulation de voitures M6 à deux niveaux en heures de pointe.

Ce nouvel horaire, plus réaliste, devrait améliorer la régularité sur la relation en question. Une fois les travaux terminés, les minutes prévues pour les travaux devraient être récupérées.

En ce qui concerne le maintien de la ligne directe Binche-Louvain-la-Neuve, le nouveau plan de transport ne prévoit pas de relation directe entre Binche et Louvain-la-Neuve, que ce soit en semaine ou durant le week-end, mais bien via une correspondance à Bruxelles. Il est à noter qu'à l'heure actuelle, il n'y a pas non plus de relation directe le week-end. La décision de ne plus relier directement Binche à Louvain-la-Neuve a été prise afin d'améliorer la ponctualité des trains de la ligne 108 Braine-le-Comte-Binche, celle-ci ne devant plus dès lors subir les conséquences liées aux travaux RER de la ligne 161 Bruxelles-Namur.

En ce qui concerne le matériel, des choix ont été réalisés relatifs au matériel roulant sur l'ensemble du réseau afin d'assurer des places assises à un nombre maximal de voyageurs.

La relation Binche-Turnhout sera assurée en heures de pointe par des rames M6 climatisées à deux niveaux, ainsi que par des rames de voitures M4 modernisées, soit deux types de matériel offrant un grand nombre de places assises. En heures creuses, les trains de cette relation seront assurés par des automotrices quadruples permettant de mieux faire correspondre l'offre en places assises aux occupations constatées.

Quant à la deuxième cadence vers Bruxelles, il n'a pas été possible d'ajouter un train P supplémentaire entre Binche et Bruxelles pour des raisons financières (respect des budgets, principe de l'enveloppe fermée) et techniques (manque de sillons horaires disponibles en pointe entre Hal et Bruxelles).

Un train P Binche-Braine-le-Comte en correspondance vers Bruxelles n'a pas non plus été prévu pour les mêmes raisons budgétaires mentionnées ci-avant. En outre, l'ajout d'un délai de correspondance à Braine-le-Comte rendrait cette liaison peu compétitive par rapport aux trains directs.

Vous mentionniez aussi une communication d'informations précises aux voyageurs. Le site internet de la SNCB reprend l'ensemble des horaires du nouveau plan de transport en vigueur dès le 14 décembre 2014. En outre, une campagne de communication est en cours et des brochures horaires seront disponibles dès le début du mois de décembre; leur distribution vient d'ailleurs de commencer.

minuten langer wegens de werkzaamheden, maar dat zal naderhand weer worden genormaliseerd.

Er zal, zoals overigens nu al het geval was tijdens weekends, geen rechtstreekse verbinding meer zijn tussen Binche en Louvain-la-Neuve. Daarmee wil men voorkomen dat de treinen tussen 's Gravenbrakel en Binche minder stipt zouden rijden als gevolg van de werkzaamheden op de lijn 161 Brussel-Namen.

Bij de keuze van de treinstellen werd er beoogd zo veel mogelijk reizigers een zitplaats te kunnen bieden. Tijdens piekuren zullen er op de verbinding Binche-Turnhout geklimatiseerde M6-dubbeldekstellen en vernieuwde M4-stellen en tijdens de daluren vierledige motorstellen worden ingezet.

Een P-trein tussen Binche en Brussel was om financiële en technische redenen (er zijn tijdens de spits tussen Halle en Brussel namelijk te weinig rijpaden vrij) niet mogelijk. Voorts zou de overstap in 's Gravenbrakel een P-trein tussen Binche en 's Gravenbrakel niet aantrekkelijk maken; dat voorstel werd dan ook niet in aanmerking genomen.

Reizigers worden over de aanpassingen van de dienstregeling in het kader van het nieuwe vervoersplan geïnformeerd op de site van de NMBS. Er loopt momenteel ook een informatie-campagne en de brochures met de nieuwe dienstregeling zijn beschikbaar.

02.03 Laurent Devin (PS): Madame la présidente, je remercie la ministre pour ses réponses. J'ai un vif regret en ce qui concerne la suppression de la ligne directe Binche-Louvain-la-Neuve, surtout pour

02.03 Laurent Devin (PS): Ik vind het bijzonder jammer dat de rechtstreekse verbinding tussen

les étudiants.

En ce qui concerne le nouveau plan de transport et d'investissement, quand allez-vous le revoir? Vous avez cité le mois de mars...

Binche en Louvain-la-Neuve wordt afgeschaft, vooral voor de studenten.

Wanneer zal u het nieuwe vervoersplan herzien?

02.04 **Jacqueline Galant**, ministre: Le nouveau plan de transport devait entrer en application ce week-end, mais avec la grève prévue le 15, ce sera donc pour le 16 décembre. Une analyse du nouveau plan aura lieu dès le mois de mars pour préparer le futur plan. Nous tiendrons compte de ses effets positifs et négatifs.

Le plan de transport suivant est prévu pour décembre 2017.

02.04 **Minister Jacqueline Galant**: Het nieuwe vervoersplan treedt in werking op 16 december. De concrete impact ervan zal vanaf maart volgend jaar geanalyseerd worden en meegenomen worden in de voorbereiding van het volgende plan, dat voor december 2017 gepland is.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

03 **Question de M. Laurent Devin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, sur "la ponctualité des trains au premier semestre 2014" (n° 399)**

03 **Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stiptheid van de treinen in het eerste semester van 2014" (nr. 399)**

03.01 **Laurent Devin** (PS): Madame la présidente, madame la ministre, entre janvier et juillet 2014, le taux de ponctualité des trains serait de plus ou moins 90 % selon les chiffres d'Infrabel, le gestionnaire du réseau ferroviaire de notre pays. En revanche, selon le site Belate.be qui effectue un monitoring permanent de la ponctualité sur le rail, seuls 75 % des trains seraient à l'heure sur cette même période de l'année.

Le porte-parole de l'entreprise publique ne conteste pas les chiffres de Belate.be mais se retranche derrière la méthodologie appliquée par Infrabel, et qui serait déterminée dans leur contrat de gestion avec l'État belge. Pourtant Infrabel reconnaît que les chiffres publiés par le site Belate.be collent peut-être mieux à la perception des voyageurs.

En partant de ces informations, madame la ministre, j'aimerais vous poser les questions suivantes. Comment expliquez-vous la variation entre les données présentées par Infrabel et celles présentées par le site Belate.be? Pouvez-vous nous expliquer la méthodologie appliquée par l'entreprise publique pour calculer les retards des trains? Quelles sont les règles consignées dans le contrat de gestion avec l'État belge?

De l'aveu même du porte-parole d'Infrabel, les chiffres publiés par le site Belate.be collent peut-être mieux à la perception des voyageurs. Madame la ministre, ne serait-il pas temps de revoir la méthodologie utilisée pour calculer la ponctualité des trains dans le contrat de gestion de l'opérateur ferroviaire?

Enfin, toujours selon Belate.be, un certain nombre de trains ne se seraient pas arrêtés à toutes les gares prévues dans leur itinéraire de base. Comment expliquez-vous cela? Trouvez-vous cela normal? Je

03.01 **Laurent Devin** (PS): Volgens Infrabel reed tussen januari en juli 2014 90 procent van de treinen stipt, volgens Belate.be slechts 75 procent.

Infrabel erkent dat de cijfers van Belate.be misschien beter overeenstemmen met de perceptie van de reizigers, maar wijst op de in het beheerscontract vastgestelde rekenmethode.

Hoe verklaart u de discrepantie tussen de gegevens van Infrabel en die van Belate.be? Kunt u de methode toelichten die wordt gehanteerd om de vertraging van de treinen te berekenen? Welke regels staan er in het beheerscontract?

Moet die methode niet worden herzien?

Volgens Belate.be stoppen sommige treinen niet in alle op hun reisweg ingeplande stations. Wat is de verklaring daarvoor? Is dat normaal?

vous remercie d'avance de vos réponses.

03.02 Jacqueline Galant, ministre: Cher collègue, une adaptation de la méthodologie a déjà été réalisée en 2008. Depuis lors, deux indicateurs de ponctualité supplémentaires ont été prévus afin de refléter davantage encore la situation réelle des voyageurs.

L'un tient compte du nombre de voyageurs à bord des trains: le retard d'un train bondé en heures de pointe pèse par exemple davantage que celui d'un train moins rempli en heures creuses. L'autre tient compte de la ponctualité sur tout le trajet, celle-ci étant mesurée en 95 points du réseau. Ainsi, on tient également compte du retard subi en cours de route, même si le train réussit à le rattraper et à arriver à destination à temps. La ponctualité d'un train en partance d'Ostende vers Eupen est donc également mesurée à Bruges, Gand, Louvain, etc.

Enfin, pour pouvoir se faire une idée de la ponctualité globale, il faut consulter le chiffre de ponctualité sans neutralisation. Cependant, une réflexion sera menée, notamment dans le cadre de l'élaboration des prochains contrats de gestion.

Pour ce qui concerne la SNCB, il se peut en effet que cela se produise suite à une erreur humaine du conducteur après changement des itinéraires de base; mais il s'agit là d'une situation marginale. Il y a eu cinq cas recensés sur un total de 113 410 trains.

03.02 Minister Jacqueline Galant: In 2008 werd de methode aangepast: er werden twee bijkomende stiptheidsindicatoren ingevoerd, die de reële reisomstandigheden reflecteren. De ene indicator betreft het aantal reizigers in een trein, de andere de stiptheid over het hele traject, gemeten op 95 punten van het net. Er wordt dus rekening gehouden met vertragingen die onderweg ontstaan, ook wanneer de trein de vertraging inhaalt en op tijd ter bestemming aankomt.

Het stipheidscijfer zonder neutralisatie geeft een idee van de algemene stiptheid.

Bij het opstellen van de komende beheerscontracten zal er hieraan een reflectie worden gewijd.

Een verklaring voor een gemiste halte kan zijn dat de bestuurder een fout maakte naar aanleiding van een wijziging van de oorspronkelijke reisweg, maar dat is een marginaal verschijnsel (vijf gevallen op 113.410 treinritten).

03.03 Laurent Devin (PS): Madame la présidente, je remercie Mme la ministre pour sa réponse.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

04 Questions jointes de

- M. Gilles Foret à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, sur "la future réglementation relative à l'utilisation des aéronefs télépilotés dans l'espace aérien belge et sa compatibilité avec le développement d'une filière économique des drones en Belgique" (n° 412)

- Mme Veerle Heeren à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, sur "le développement de l'industrie du drone" (n° 423)

- M. David Clarinval à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, sur "la nécessaire législation à mettre en oeuvre en vue de permettre le survol des drones en Belgique" (n° 728)

04 Samengevoegde vragen van

- de heer Gilles Foret aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toekomstige regelgeving inzake het gebruik van telegeleide luchtvaartuigen in het Belgische luchtruim en de verenigbaarheid ervan met de ontwikkeling van economische activiteiten met drones in België" (nr. 412)

- mevrouw Veerle Heeren aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de ontwikkeling van de drone-industrie" (nr. 423)

- de heer David Clarinval aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale

Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de noodzaak van een wet voor het gebruik van drones boven België" (nr. 728)

04.01 Gilles Foret (MR): Madame la présidente, madame la ministre, je reviens sur une question que j'avais déjà déposée au début de ce mois mais qui n'a pu être jointe aux deux autres. Vous avez déjà répondu il y a un mois sur la question mais je pense qu'il n'est pas inutile de refaire le point sur la question de la réglementation.

Brièvement, pour aller à l'essentiel, dans les considérants de ma question, je mets en avant le potentiel économique développable par et grâce aux drones au regard notamment de ce qui se fait chez nos voisins en France et en Italie.

Je veux aussi insister sur les aspects de la sécurité et les aspects de la protection de la vie privée qui doivent guider prioritairement la rédaction de la réglementation. J'indique qu'une réglementation trop stricte pourrait brider la croissance d'une filière industrielle naissante avec un potentiel prometteur et qu'il est dès lors important de bien doser les limitations et de placer judicieusement le curseur entre une réglementation trop stricte et une réglementation trop permissive.

Enfin, je relaie aussi – mes collègues l'ont fait et le feront encore – l'impatience du secteur en Belgique par rapport à cette réglementation qui se fait attendre. Malgré ce flou juridique, nous voyons l'utilisation qui est faite des drones et notamment aussi la possibilité d'en acheter dans les commerces. Il est urgent de légiférer sur tous ces aspects que je mettais en évidence dans mes considérants.

Comptez-vous reprendre le texte de l'arrêté royal tel quel préparé par votre prédécesseur? Celui-ci permettra-t-il, selon vous, un développement rapide d'une filière économique belge autour des drones?

Envisagez-vous de permettre des vols commerciaux dans des circonstances précises avec des procédures administratives simplifiées?

Quelles ont été les parties entendues pour préparer la rédaction de cet arrêté?

Pouvez-vous avancer une date en ce qui concerne l'aboutissement de cet arrêté royal?

04.02 Veerle Heeren (CD&V): Mevrouw de minister, een paar weken geleden is het onderwerp van de drones al aan bod gekomen. De tijd staat echter niet stil. Er gaat geen week voorbij of er verschijnt wel iets in de media over drones.

Vlaanderen heeft in 2013 aan de stad Sint-Truiden 1 miljoen euro toegekend in het raam van de SALK-akkoorden die de werkgelegenheid in Limburg moeten aanzwengelen. Met dat geld moet de stad beginnen met de inplanting van een *drone valley* op het industrieterrein van Brustem in Sint-Truiden, een voormalig militair domein van 475 hectare in Zuid-Limburg.

04.01 Gilles Foret (MR): De sector van de drones biedt economische groeimogelijkheden. In de regelgeving moet er prioritaair rekening worden gehouden met de veiligheidsaspecten en de bescherming van de persoonlijke levenssfeer zonder dat er een rem wordt gezet op de groei van een veelbelovende industriële sector. Ondanks de rechtsonzekerheid kunnen er nu al drones in de winkels gekocht worden. Er moet dus ter zake dringend een wetgevend initiatief worden genomen.

Zal u de tekst van het koninklijk besluit dat door uw voorganger werd voorbereid, overnemen? Biedt die tekst volgens u de mogelijkheid om snel de sector van de drones in ons land economisch te ontwikkelen? Zal u commerciële vluchten onder specifieke voorwaarden en met vereenvoudigde administratieve procedures toelaten? Welke partijen werden er bij het voorbereiden van dat besluit gehoord? Wanneer zal dat koninklijk besluit klaar zijn?

04.02 Veerle Heeren (CD&V): En 2013, la Flandre a octroyé un million d'euros à la ville de Saint-Trond dans le cadre du plan SALK en faveur de l'emploi. Cet argent doit permettre à la ville de développer une *drone valley* sur le zoning industriel de Brustem, un ancien domaine militaire. Le secteur est en pleine évolution, mais il n'existe malheureusement pas encore de réglementation

Vorige week heb ik met mijn medewerker het congres over *remotely piloted aircrafts* bijgewoond. Elke maand vinden, ook in onze hoofdstad, internationale congressen plaats waar men merkt dat het drone-verhaal in volle evolutie is.

Ik betreur zelf dat er geen Europese regelgeving ter zake bestaat. Ondertussen werken de lidstaten zelf aan een wetgeving ter zake. Minister Wathélet, uw voorganger, heeft op het einde van de legislatuur geprobeerd een drone-kb te maken. Wij noemden het een light versie.

Er zijn verschillende organisaties in ons land, onder andere BeUAS, die pleiten voor regelgeving hieromtrent. Ik vermoed dat BeUAS al bij u is langsgekomen. Het gaat immers over ons luchtruim. Het maakt mij allemaal niet uit of er nu een helikopter, een vliegtuig of een drone vliegt, maar het moet wel geregeld zijn. Als een duif een vliegtuig naar beneden kan halen, dan kan een drone ook een vliegtuig naar beneden halen.

Men kan op verschillende hoogtes vliegen: 50 meter, 200 meter of 2000 meter. Dan hebben wij het vooral over datgene wat een link heeft met Defensie. Hoe dan ook, Defensie, het Directoraat-Generaal van de Luchtvaart en Belgocontrol hebben er alle belang bij te weten – als zij een vergunning afleveren aan bedrijven – dat er een regelgevend kader is.

Ik zou u dan ook willen vragen hier met hoogdringendheid werk van te willen maken. Iedereen kijkt immers naar u, mevrouw de minister. Wij krijgen zelf ook heel veel vragen van bedrijven die hier in ons land mee bezig zijn.

Ik heb een aantal vragen.

Overweegt u, gelet op het innovatieverhaal, als minister om de Vlaamse steunpunten voor de ontwikkeling van de drone-industrie actief te ondersteunen? Ik ken vooral Vlaanderen goed en ik veronderstel dat u vooral Wallonië goed kent en daar een zicht op hebt. Indien ja, hoe ziet u die ondersteuning concreet?

Innovatie en meer in het bijzonder de ontwikkeling van de drone-industrie wordt in Vlaanderen mee ondersteund door de kennisinstellingen, onder andere door het VITO. Kunt u als bevoegd minister garanderen dat de federale regelgeving omtrent de drones het innovatieproces in ieder geval niet in de weg zal staan?

Ook onze buurlanden zijn heel druk doende met de opstelling van de regelgeving, zoals vorige week nogmaals bleek op een internationaal congres.

De **voorzitter**: Mevrouw Heeren, mag ik u vragen om bondiger te spreken? Normaal gezien bedraagt de spreektijd twee minuten voor het stellen van een vraag. Als we ons daar niet aan houden, geraken wij nooit door onze agenda met alle vragen heen.

04.03 Veerle Heeren (CD&V): Dank u wel.

Mevrouw de minister, welke stappen wilt u zetten om de Belgische expertise van die beloftevolle industrie hier te verankeren, zodat wij innovatief-strategisch kunnen blijven doorlopen?

européenne en la matière. Tous les États membres essayent d'élaborer leur propre législation.

En Belgique, différentes organisations réclament à juste titre une réglementation. C'est de notre espace aérien qu'il s'agit, en effet. La Défense, la Direction générale du Transport aérien et Belgocontrol ont besoin d'un cadre législatif, notamment pour délivrer des licences aux entreprises. Je demande dès lors que ce dossier soit traité en priorité.

04.03 Veerle Heeren (CD&V): La ministre est-elle disposée à soutenir activement les structures d'appui mises en place par la Flandre pour le développement de

Tot slot, Zuid-Limburg is bezig met de uitrol van een *drone valley*.

Er werd een *business development manager* aangesteld en een toenemend aantal bedrijven wil zich in die *drone valley* vestigen. Innovatie en hoogtechnologische toepassingen gaan daar hand in hand. Op welke manier kunt u dat ondernemerschap ondersteunen? Denkt u eraan om proeftuinprojecten op te zetten?

04.04 David Clarinval (MR): Madame la ministre, j'avais interrogé plusieurs fois votre prédécesseur à ce sujet car en effet, comme l'ont dit mes collègues, à l'heure d'aujourd'hui la législation en vigueur en matière de drones n'autorise ces derniers à voler que moyennant une autorisation spéciale de la Direction générale du Transport aérien (DGTA) et ce, pour des vols ayant le statut de test, de recherche, de démonstration ou de formation.

Un cadre légal plus favorable permettant le développement des vols de drones à des fins commerciales est attendu depuis des années avec impatience par un grand nombre d'entrepreneurs actifs dans ce secteur.

Les applications commerciales sont en effet nombreuses: publicité, tourisme, cinéma, cartographie, surveillance, agronomie, etc. Et les retombées économiques attendues de cette activité sont énormes.

Le cabinet de votre prédécesseur, monsieur Wathelet, avait rédigé un projet d'arrêté royal allant dans ce sens. Ce dernier n'a malheureusement pas été publié, faute d'accord avec les Régions, si ma mémoire est bonne.

La Défense et Belgocontrol étaient toutefois réticents quant aux survols de ces drones, craignant la mise en danger des vols civils ou militaires. Afin de répondre à ces craintes, le projet d'arrêté royal prévoyait de n'autoriser les vols de drones que dans les régions les plus reculées et à une hauteur maximale de 60 mètres.

Il me semble que les critères prévus dans l'arrêté royal en préparation étaient encore trop restrictifs pour permettre le développement de ces vols de manière commercialement intéressante.

Dès lors, madame la ministre, pouvez-vous m'indiquer ce qu'il est advenu de cet arrêté royal en projet? Pensez-vous réécrire le projet d'arrêté royal de manière plus favorable que prévu par votre prédécesseur? Dans quels délais pensez-vous que ce projet d'arrêté royal pourrait être publié?

04.05 Jacqueline Galant, ministre: Chers collègues, le projet d'arrêté royal est une base de travail qui doit rencontrer premièrement, les impératifs liés à la sécurité et au respect de la vie privée des citoyens, et deuxièmement les demandes et les besoins des professionnels du secteur en ce qui concerne la formation professionnelle des télépilotes, la promotion et l'intérêt du secteur.

l'industrie des drones et quelle forme concrète pourrait revêtir ce soutien? Peut-elle garantir que la réglementation fédérale n'entravera pas le processus d'innovation? Quelles mesures compte-t-elle prendre pour éviter la fuite hors de nos frontières de l'expertise belge dans ce secteur industriel prometteur?

04.04 David Clarinval (MR): Overeenkomstig de huidige regelgeving mogen dronevluchten enkel uitgevoerd worden met een speciale vergunning en voor specifieke doeleinden.

Een groot aantal ondernemers wacht al jaren op een gunstiger wettelijk kader voor het inzetten van drones voor commerciële doeleinden. Er zijn immers tal van mogelijke commerciële toepassingen en de verwachte economische return is enorm.

Uw voorganger had een koninklijk besluit opgesteld dat bij gebrek aan een akkoord met de Gewesten niet kon worden uitgevaardigd. Aangezien Defensie en Belgocontrol vrezen dat het burgerlijke of militaire luchtverkeer in gevaar zal worden gebracht, bepaalde het ontwerp van koninklijk besluit in kwestie dat drones uitsluitend in de meest afgelegen gebieden en op maximaal 60 meter hoogte mogen worden gebruikt, wat mij te streng lijkt.

Wat is de stand van zaken met betrekking tot dat koninklijk besluit? Bent u van plan om het te herschrijven en de voorwaarden te versoepelen? Binnen welke termijn zou het kunnen worden gepubliceerd?

04.05 Minister Jacqueline Galant: Er moet een evenwicht gevonden worden tussen de veiligheidsvereisten en de privacy van de burgers, de behoeften van de sector, de politieke wil om de sector aan te jagen en, tot slot, het

Troisièmement, le projet doit encourager le secteur privé en Belgique à innover et à développer ses activités, et enfin, il s'agit de combler le retard législatif par rapport à certains de nos voisins européens, par exemple la France. Il faut également assurer une démarche intégrée collaborative avec les autres États membres et la Commission européenne.

Ik herhaal eveneens dat de Europese top van 19 december 2013 maatregelen heeft ingeleid teneinde de geleidelijke integratie van de als drones bestempelde *remotely piloted aircraft systems*, RPAS, mogelijk te maken in het burgerlijk luchtruim vanaf 2016.

Au niveau fédéral, les parties entendues étaient Belgocontrol et le ministère de la Défense. Ce vendredi, je rencontre encore l'association BeUAS qui représente les intérêts de toutes les entreprises et institutions belges actives dans le secteur de l'aviation sans pilote en Belgique pour qu'elle me fasse part de ses demandes et de ses besoins.

Mon cabinet a déjà rencontré EspaceDrone qui est un centre de formation en cours d'agrément. La DGTA attend la publication de l'arrêté royal pour finaliser l'agrément officiel des écoles en question. EspaceDrone dispense des formations théoriques et pratiques pour devenir pilote de drones professionnels.

Enfin, je travaillerai en étroite collaboration avec la DGTA.

Het DGLV-DGTA steunt de ontwikkelingen binnen de RPAS-sector, door te voorzien in een procedure voor het bekomen van een tijdelijke vergunning voor het testen van luchtvaartuigen, voor het testen van nuttige ladingen en voor het opleiden van piloten.

Le secteur du drone est un secteur économique d'avenir en Belgique et ailleurs en Europe. En effet, les applications de ces drones sont concrètes et peuvent également recouvrir des missions d'intérêt public au niveau de l'agriculture, de la surveillance des infrastructures, de la lutte contre les incendies, de la surveillance de zones sinistrées, du contrôle de mouvements de foules ou encore d'expériences scientifiques.

In België zijn er 400 afstandbestuurde luchtvaartuigen. Daarom wil ik in de eerste plaats, zoals het regeerakkoord aangeeft, een wettelijk en

wegwerken van de achterstand in de wetgeving ten opzichte van sommige van onze Europese buurlanden. Dat alles moet gebeuren in samenwerking met de andere EU-lidstaten en de Europese Commissie.

Le Sommet européen du 19 décembre 2013 a appelé à prendre des mesures en vue de permettre l'intégration progressive de systèmes d'aéronefs télépilotes (*remotely piloted aircraft systems* - RPAS) dans l'espace aérien civil à partir de 2016.

Op federaal niveau werden Belgocontrol en het ministerie van Landsverdediging gehoord. Vrijdag zal ik vertegenwoordigers van de vereniging BeUAS ontmoeten, die de belangen van de Belgische bedrijven en instellingen die in die sector actief zijn behartigt.

Mijn kabinet heeft al vertegenwoordigers van het opleidingscentrum EspaceDrone, waarvan de erkenningsprocedure loopt, ontmoet.

Ten slotte kan ik u nog meegeven dat ik nauw met het DGLV zal samenwerken.

La Direction générale du Transport aérien apporte son appui au développement du secteur des aéronefs télépilotes en mettant en place une procédure d'autorisations temporaires pour les tests d'aéronefs et de charges utiles ainsi que pour la formation de pilotes.

De dronesector is een sector waar toekomst in zit. Drones kunnen concreet ingezet worden voor opdrachten van openbaar nut: bewaking van infrastructuur, brandbestrijding, overzicht over rampgebieden, controle van massagedrag of wetenschappelijke experimenten, ...

En Belgique, on dénombre 400 aéronefs télépilotes. J'ai

evenwichtig kader creëren voor het gebruik van onbemande vliegtuigen, rekeninghoudend met het innovatieve karakter, de veiligheidsoverwegingen en het respect voor het privéleven. Het wegwerken van de wetgevende achterstand tegenover een aantal van onze Europese burens lijkt mij, uit het door u aangehaalde strategisch oogpunt, het eerste dat moet gedaan worden.

Vous l'aurez compris, il faut agir dans l'intérêt général mais sûrement pas dans la précipitation, même si on parle de ce dossier depuis très longtemps!

04.06 Gilles Foret (MR): Madame la ministre, je vous remercie pour votre réponse. J'insiste sur l'équilibre entre les différentes notions que sont la sécurité, la protection de la vie privée et le développement des filières. Il faudra faire attention à ce qu'il n'y ait pas de protectionnisme technologique de la part de ceux qui utilisent les moyens aériens avec pilotes. Il faudra "doser le curseur" pour que cette filière puisse se développer en toute sérénité et en toute sécurité.

Nous ne manquerons pas de suivre les prochains développements en la matière.

04.07 Veerle Heeren (CD&V): Bedankt voor uw antwoord, mevrouw de minister. Inderdaad, innovatie en hoogtechnologische toepassingen gaan in de drone-industrie hand in hand. Vandaar dat ik een bijkomende vraag stel, met het oog op de nieuwe wetgeving waar u aan werkt.

Is het mogelijk voor bepaalde gebieden en onder strikte voorwaarden in uitzonderingen te voorzien, om het ondernemerschap te ondersteunen via proefprojecten?

04.08 David Clarinval (MR): Madame la ministre, je vous remercie pour votre réponse.

Je suis content d'entendre que vous ne chômez pas en ce qui concerne ce dossier, que l'ancien avant-projet vous sert de base pour avancer et qu'il sera possible, au regard des consultations en cours, de l'adapter. En effet, comme mon collègue, M. Foret, l'a dit, ce secteur d'avenir aux retombées économiques importantes doit bénéficier de conditions favorables pour se développer. Il serait dommage que notre pays soit à la traîne en la matière.

*L'incident est clos.
Het incident is gesloten.*

De **voorzitter**: Vraag nr. 440 van de heer Geerts wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

05 Question de Mme Caroline Cassart-Mailleux à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, sur "le plan d'investissement 2013-2025 de la SNCB, plus particulièrement concernant les lignes 42 et 43" (n° 445)

05 Vraag van mevrouw Caroline Cassart-Mailleux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het investeringsplan 2013-2025 van de NMBS, in het bijzonder wat de lijnen 42 en 43 betreft" (nr. 445)

05.01 Caroline Cassart-Mailleux (MR): Madame la ministre, en 2012, le plan d'investissement 2013-2025 de la SNCB a été mis en

l'intention de créer un cadre légal pour l'utilisation de ces drones. À cet égard, je juge surtout prioritaire de combler notre retard législatif par rapport aux pays qui nous entourent.

We moeten actie ondernemen, maar zonder overhaasting, ook al staat dit issue al lang op de agenda.

04.06 Gilles Foret (MR): Ik wil graag de aandacht vestigen op de kwestie van het evenwicht tussen veiligheid, bescherming van de privacy en ontwikkeling van economische activiteiten. Deze activiteiten moeten zich toch in alle sereniteit en veiligheid kunnen ontwikkelen.

04.07 Veerle Heeren (CD&V): Innovation et applications de haute technologie sont indissociables dans l'industrie des drones. Dans la loi, la ministre prévoira-t-elle des exceptions pour certaines régions, de manière à favoriser les initiatives industrielles par le biais de projets pilotes?

04.08 David Clarinval (MR): Ik stel vast dat u niet stil zit. Het reeds bestaande ontwerp-KB wordt gebruikt als werkdocument en zal kunnen worden aangepast. Er moeten gunstige voorwaarden gecreëerd worden voor die sector van de toekomst. Het zou jammer zijn als ons land op dat vlak zou achterpinken.

05.01 Caroline Cassart-Mailleux (MR): De spoorlijnen werden

place. Sur cette base, les lignes ferroviaires ont été répertoriées en trois catégories, A, B et C. Les lignes A continuaient à recevoir les investissements nécessaires à leur bon fonctionnement. Les lignes B devaient simplement être entretenues sur le court terme, aucune amélioration ni innovation n'étant prévue. Les lignes C étaient condamnées à court terme vu que plus aucun investissement ni entretien n'étaient prévus sur ces lignes.

Cette catégorisation avait été accueillie frileusement par les entités concernées. Plus précisément à propos de la ligne 43, on peut qualifier, semble-t-il, cette ligne d'outil neuf sauf dans un petit tronçon (entre Bomal et Marloie) où il reste une dizaine de kilomètres de voies à assainir. En effet, cette ligne est fréquentée par près de 6 000 personnes montant dans le train chaque jour, ce qui fait un total de 12 000 voyageurs par jour.

Ce nombre de voyageurs est supérieur à celui véhiculé par d'autres lignes classées en catégorie A ou B. En outre, c'est une ligne en pleine expansion: elle a vu doubler son volume de voyageurs sur les trois dernières années et elle contribue, selon mes informations, à amener 30 % des voyageurs à la gare de Liège-Guillemins.

Je tiens également à souligner que le rôle du train, dans la vallée de l'Ourthe est essentiel pour son développement économique, social et touristique. La ligne 43 n'est pas la seule à susciter des inquiétudes. La ligne 42 subit aussi ce classement en catégorie C. La disparition de ces lignes handicaperait toute une région. Il est nécessaire de maintenir un service public de qualité et une offre de transport répondant aux besoins des utilisateurs, plus particulièrement ceux habitant en zone rurale.

Madame la ministre, mes questions sont les suivantes. Quels sont les critères retenus quant à cette classification en trois catégories? Cette répartition en trois catégories est-elle toujours d'actualité? Apparemment, la ligne 43 est classée en catégorie C. Or, vu l'état de son infrastructure, de bon à excellent, et le nombre de navetteurs utilisant cette ligne, cette classification est-elle opportune?

Confirmez-vous les données chiffrées relatives à l'expansion de la ligne 43 et au nombre de navetteurs sur cette ligne? Il est effectivement fondamental que des économies soient réalisées par le gouvernement, notamment dans le fonctionnement du réseau ferroviaire mais peut-on envisager que les économies projetées ne se fassent pas au détriment des lignes rurales essentielles au maintien d'une réelle activité et d'une attractivité économique?

Je tiens à préciser, madame la ministre, que j'avais déjà déposé cette question, il y a un certain temps, mais je pense qu'elle est toujours d'actualité. Certes, vous êtes sortie sur le sujet avec une position ferme par rapport aux zones rurales mais de la sorte, nous pourrions faire le point et vous pourriez nous donner toutes les informations nécessaires à cet éclaircissement.

05.02 **Jacqueline Galant**, ministre: Madame la présidente, en ce qui concerne la catégorisation des lignes ferroviaires en lignes A, B et C, elle provient d'une étude réalisée par Infrabel.

Selon les comptages du mois d'octobre, le trafic des lignes 42 et 43

opgedeeld in drie categorieën A, B en C. In de lijnen van categorie A wordt er voort geïnvesteerd om ze operationeel te houden, de B-lijnen worden onderhouden en de C-lijnen worden opgegeven.

Lijn 43 is nieuw, met uitzondering van een baanvak van 10 kilometer dat zou moeten worden gerenoveerd. Het aantal reizigers op die lijn ligt hoger dan op sommige A- en B-lijnen en het gaat in stijgende lijn. De trein speelt een essentiële rol voor de economische, sociale en toeristische ontwikkeling van de Ourthevallei.

Ook de toekomst van lijn 42 staat op losse schroeven. Er moet een kwaliteitsvolle openbare dienstverlening blijven bestaan en het aanbod moet beantwoorden aan de noden, zeker in landelijke regio's. Welke criteria werden er gehanteerd voor de opdeling in drie categorieën? Waarom werd lijn 43 in categorie C ondergebracht? Er zijn vanzelfsprekend besparingen nodig, maar moet een en ander ten koste gaan van de lijnen in landelijke gebieden?

05.02 Minister **Jacqueline Galant**: De categorisatie van de spoorlijnen in A-, B-, en C-lijnen is het resultaat van een studie van Infrabel. Het verkeer op lijn 42 en

représente 8,5 % du trafic de et vers Liège.

La croissance du nombre de voyageurs transitant par le tronçon Rivage-Angleur était de 7,5 % entre 2011 et 2014. Sur ce même tronçon, qui regroupe le trafic des lignes 42 et 43, on dénombre quotidiennement près de 6 300 voyageurs au total, les deux sens de circulation confondus à hauteur d'Angleur. Enfin, la densité de trafic voyageurs par kilomètre, sur le tronçon Rivage-Angleur était, quant à elle, de 4 220 en 2013, comptage d'octobre.

Le nouveau plan de transport de la SNCB, qui sera d'application à partir du 14 décembre 2014, présente une offre similaire à l'offre actuelle au niveau des fréquences de desserte: un train par heure, plus les trains P en heures de pointe pendant la semaine et un train toutes les deux heures le week-end.

En ce qui concerne les zones rurales, je sais que votre question a été déposée le 12 novembre mais j'ai été sur place à Marche-en-Famenne seulement mardi dernier, le 2 décembre. Une présentation du nouveau plan de transport a été à nouveau donnée à tous les mandataires locaux. J'y ai bien confirmé que les lignes 42 et 43 ne seraient pas supprimées.

05.03 Caroline Cassart-Mailleux (MR): Madame la présidente, madame la ministre, je vous remercie vivement pour les éclaircissements qu'il était, selon moi, intéressant de recevoir.

Vous dites que c'est Infrabel qui dispose de la catégorisation. Je ne comprends pas pourquoi ces lignes sont reprises en catégorie C. C'était peut-être votre prédécesseur qui en avait décidé ainsi. Je n'en disconviens pas. Mais avoir une position ferme et maintenir ces lignes importantes pour les zones rurales est primordial.

Je comprends par ailleurs que le gouvernement doit répondre à certaines normes financières et faire des économies.

Selon moi, vos propos vont dans le bon sens et répondent aux attentes des citoyens.

*L'incident est clos.
Het incident is gesloten.*

De **voorzitter**: Vraag nr. 457 van mevrouw Ann Vanheste wordt uitgesteld.

06 Question de Mme Kattrin Jadin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, sur "le contrôle technique d'automobiles immatriculées à l'étranger" (n° 460)

06 Vraag van mevrouw Kattrin Jadin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de autokeuring voor in het buitenland ingeschreven voertuigen" (nr. 460)

06.01 Kattrin Jadin (MR): Madame la présidente, madame la ministre, il me revient que, depuis peu, le contrôle technique d'un véhicule automobile avec une plaque d'immatriculation d'un autre État ne pourrait plus faire l'objet d'un contrôle technique en Belgique.

Or, dans les régions frontalières, il se peut que des garages situés en Allemagne, par exemple, soient enregistrés comme clients des

lijn 43 vertegenwoordigt 8,5 procent van het verkeer van en naar Luik. Het aantal reizigers op het baanvak Rivage-Angleur nam tussen 2011 en 2014 met 7,5 procent toe; men telt 6 300 reizigers per dag op dat traject.

In het nieuwe vervoersplan van de NMBS wordt de momenteel aangeboden frequentie gehandhaafd: een trein per uur, P-treinen tijdens de spitsuren, en een trein om de twee uur in het weekend.

Op 2 december heb ik bevestigd dat de lijnen 42 en 43 niet afgeschaft zouden worden.

05.03 Caroline Cassart-Mailleux (MR): Het is me een raadsel waarom die lijnen in de categorie C werden ondergebracht, maar deze rurale lijnen blijven dus bestaan, en dat is wat telt.

06.01 Kattrin Jadin (MR): Sinds 15 november zouden voertuigen met een buitenlands kenteken niet langer in België technisch gekeurd kunnen worden. In de grensregio's zijn er buitenlandse garages als klant bij een centrum van de

centres "Auto Sécurité" belges. Jusqu'à présent, personne ne s'y était opposé, mais il semblerait que les garages ne soient plus autorisés à passer le contrôle technique en Belgique à partir du 15 novembre 2014. Évidemment, certains garages déplorent ce choix.

Madame la ministre, n'existerait-il pas une possibilité d'autoriser aux garages étrangers situés dans les régions frontalières le passage aux contrôles techniques belges?

06.02 **Jacqueline Galant**, ministre: Madame la présidente, chère collègue, en ce qui concerne le contrôle technique périodique, seuls les véhicules immatriculés en Belgique peuvent actuellement se présenter auprès des stations de contrôle technique qui examinent ces véhicules sur base de la législation belge et européenne en vigueur.

À cet égard, il y a lieu de souligner que le contrôle technique relève de la compétence des Régions à la suite de la 6^e réforme de l'État. Il appartiendra donc aux Régions d'étendre ou non le contrôle aux véhicules immatriculés dans un autre État membre.

En ce qui concerne le contrôle technique en vue de l'immatriculation d'un véhicule, les véhicules importés munis d'une plaque d'immatriculation commerciale ne peuvent être présentés au contrôle technique que détenteurs d'une plaque "marchand" ou "essai" belge.

Les véhicules ne peuvent pas être présentés au contrôle technique sous plaque "marchand" ou "essai" étrangère en vertu de la Convention de Vienne qui énumère les conditions à remplir par les automobiles pour être admis en circulation internationale, dont notamment le fait d'être immatriculées et accompagnées d'un certificat d'immatriculation comportant certaines informations spécifiques sur le véhicule. Or la plaque "marchand" ou "essai" n'est pas liée à un véhicule, mais à une personne physique ou morale. La plaque commerciale ne permet donc pas, d'une part, de fournir les données liées au véhicule et, d'autre part, de procéder à son immatriculation.

Une révision récente de la réglementation belge – arrêté royal du 13 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que leurs accessoires de sécurité, modifié en mai 2014 – permet toutefois de présenter un véhicule importé sans la marque d'immatriculation correspondant à ce véhicule. Si le véhicule importé n'est pas présenté avec la marque d'immatriculation correspondant à ce véhicule, il peut en effet être présenté sous une autre marque d'immatriculation, excepté une marque d'immatriculation commerciale délivrée par un autre État, et ce à condition que le titulaire de cette plaque d'immatriculation soit mentionné sur la demande d'immatriculation du véhicule présenté.

La date du 15 novembre 2014 a été fixée pour permettre aux contrôles techniques de se préparer (briefing du personnel et changements informatiques éventuels). Cette date figure dans l'instruction transmise aux contrôles techniques mais elle a entre-temps été postposée au 1^{er} janvier 2015 afin de laisser aux professionnels visés plus de temps pour se mettre en ordre, par exemple pour demander une plaque "marchand" ou "essai" belge.

Groupe Autosécurité
geregistreerd.

Zou men buitenlandse garages uit de grensregio's niet de mogelijkheid kunnen bieden de technische keuringen in België te laten uitvoeren?

06.02 Minister **Jacqueline Galant**: Als gevolg van de zesde staatshervorming is de technische periodieke keuring een gewest-materie geworden. De Gewesten zijn derhalve bevoegd om de keuring eventueel uit te breiden tot buitenlandse garages.

Wat de inschrijving van een voertuig betreft, kunnen ingevoerde voertuigen enkel bij de technische keuring worden aangeboden indien ze met een Belgische handelaars- of proef-rittennummerplaat zijn uitgerust. Overeenkomstig het Verdrag van Wenen is die nummerplaat immers niet gebonden aan een voertuig, maar aan een natuurlijke of een rechtspersoon. De regelgeving werd recentelijk aangepast zodat een ingevoerd voertuig kan worden aangeboden zonder kentekenplaat, op voorwaarde dat de houder van die plaat op de aanvraag vermeld wordt.

De aanvankelijk vooropgestelde datum, 15 november 2014, liet de keuringscentra de nodige tijd om zich voor te bereiden. De datum werd uitgesteld tot 1 januari 2015 om de sector de kans te bieden om de nodige maatregelen te treffen.

06.03 Kattrin Jadin (MR): Madame la ministre, je vous remercie. Je constate qu'il y a encore la possibilité, dans le respect des conditions que vous avez énumérées, de faire passer les voitures étrangères dans les contrôles techniques belges. Je me ferai un plaisir de relire votre réponse afin d'en faire état aux personnes intéressées.

06.03 Kattrin Jadin (MR): Mits inachtneming van de door u opgesomde voorwaarden is het dus nog mogelijk buitenlandse voertuigen aan te bieden in Belgische keuringscentra.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

Voorzitter: Jef Van den Bergh.

Président: Jef Van den Bergh.

07 Vraag van mevrouw Rita Gantois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de wijziging van de dienstregeling op de spoorlijn De Panne-Brussel" (nr. 464)

07 Question de Mme Rita Gantois à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, sur "la modification des horaires sur la ligne ferroviaire La Panne-Bruxelles" (n° 464)

07.01 Rita Gantois (N-VA): Mevrouw de minister, in 2012 werd er voor 2,8 miljoen euro geïnvesteerd in een gloednieuw stationsgebouw in Koksijde. Intussen bestaan er plannen voor een nieuw stationsgebouw in Veurne, waaraan een prijskaartje van 1,5 miljoen euro hangt. Desondanks blijft het openbaar vervoer in de Westhoek een groot probleem. De spoorverbinding De Panne-Brussel laat heel wat te wensen over. Heel wat studenten en pendelaars zijn nochtans dagelijks aangewezen op het gebruik van de trein. Ook kunnen veel toeristen door een goedkope treinverbinding besluiten de auto thuis te laten. Naast een gemoderniseerd stationsgebouw hebben wij ook een goedwerkende en efficiënte spoorlijn nodig.

07.01 Rita Gantois (N-VA): L'offre de transports publics dans le Westhoek est extrêmement pauvre. La liaison ferroviaire La Panne-Bruxelles est déjà loin d'être optimale et la SNCB annonce à présent une prolongation de trente minutes du temps de parcours sur la ligne directe. De plus, les confortables trains à double étage seront remplacés par d'anciens trains classiques à un étage. Il est étrange de constater que l'infrastructure dans la région bénéficie de gros investissements, alors que la qualité de la liaison ferroviaire se dégrade.

De NMBS heeft aangekondigd met ingang van 14 december 2014, overmorgen of toch heel binnenkort, de reistijden van rechtstreekse treinen op dat traject met een half uur te zullen verlengen. Bovendien zullen de comfortabele en ruime dubbeldekstreinen worden vervangen door oudere enkeldekstreinen. De toeristische sector bij ons blijkt zeer ongerust over de maatregelen, omdat die een stap terug betekenen voor de ontsluiting van de Westhoek. Het lijkt mij zeer vreemd dat men enerzijds, investeert in infrastructuur en anderzijds, de dienstverlening afbouwt.

Que pense la ministre du remplacement des trains à double étage par des trains ordinaires? Quelle sera l'incidence de cette mesure sur l'offre de places assises? La ministre admet-elle que les liaisons ferroviaires vers et depuis le Westhoek sont difficiles? Comment s'organise la concertation à ce sujet avec les autorités régionales et locales?

Wat is uw standpunt met betrekking tot de vervanging van de dubbeldekstreinen door de enkeldekstreinen op de spoorlijn De Panne-Brussel? Wat is de impact op het aantal zitplaatsen?

Erkent u dat het spoorvervoer van en naar de Westhoek moeizaam verloopt?

Op welke manier wordt hierover overlegd met de regionale en lokale overheden?

07.02 Minister Jacqueline Galant: In het nieuwe vervoersaanbod zal de NMBS inderdaad geen M6-dubbeldekstreinen meer laten rijden naar De Panne. Voor de behoeften van haar klanten is het immers vereist dat het dubbeldeksmaterieel met grote capaciteit wordt ingezet op andere plaatsen. Bovendien zijn op de lijn richting De Panne enkel

07.02 Jacqueline Galant, ministre: Les trains à double étage seront mis en service ailleurs. Sur la ligne précitée, l'attelage maximum de rames à double

samenstellingen van vijf dubbeldeksrijtuigen mogelijk. Op een trein met vijf rijtuigen zijn er 654 zitplaatsen, waarvan 124 in eerste klas en 430 in tweede klas.

Die treinen rijden bovendien enkel tijdens de piekuren. Buiten de piekuren worden de treinen samengesteld met treinstellen type break en treinstellen type AM96, Deense Neus. In het nieuwe vervoersaanbod zullen ook tijdens de piekuren treinen type break ingezet worden.

Op drie gekoppelde treinstellen, type break, is plaats voor 762 reizigers, waarvan 96 in eerste klas en 666 in tweede klas. Dat zijn dus ruim 100 plaatsen meer.

De NMBS komt hiermee tegemoet aan het stijgend aantal reizigers en versterkt de treinen waar mogelijk. Zo worden er op vrijdag en op zondagavond meer treinen ingezet ten behoeve van de studenten.

De NMBS overlegt in eerste instantie met de federale overheden. Reeds in januari werd de regionale vervoersmaatschappij De Lijn ingelicht over het nieuwe vervoersplan en ontving zij de op dat moment bekende dienstregeling. Begin juli werd zij opnieuw geïnformeerd over de aanpassingen. In februari en maart organiseerde de NMBS *roadshows* per provincie, waarop de verschillende publieke vertegenwoordigers werden uitgenodigd. De opmerkingen werden onderzocht en de aanpassingen werden toegelicht op een nieuwe *roadshow* in juni 2014.

De NMBS is zich ervan bewust dat de aanpassing van het treinaanbod nieuwe gewoonten met zich meebrengt voor haar reizigers. Om de klanten zo goed mogelijk te informeren, wordt nu al de mogelijkheid geboden om de dienstregeling aan de hand van een reisplanner te raadplegen op www.nmbs.be.

07.03 Rita Gantois (N-VA): Mevrouw de minister, uit uw betoog begrijp ik dat wij niet minder, maar meer zitplaatsen en geen dubbeldekstreinen, maar enkeldekstreinen zullen krijgen.

Het belangrijkste is inderdaad dat de dienstverlening wordt gegarandeerd.

*L'incident est clos.
Het incident is gesloten.*

08 Question de Mme Katrin Jadin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, sur "la suppression de lignes de train à court terme" (n° 468)
08 Vraag van mevrouw Katrin Jadin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de nakende afschaffing van treinverbindingen" (nr. 468)

08.01 Katrin Jadin (MR): Monsieur le président, madame la ministre, j'ai cru comprendre que vous aviez déjà relativement bien clarifié la situation à l'occasion du grand oral auquel vous avez eu droit à l'instar de tous les membres du gouvernement.

Cependant, tout comme Mme Cassart-Mailleux, j'ai quelques inquiétudes pour ce qui concerne ma région, suite aux rumeurs qui circulent, en particulier au niveau de l'arrondissement de Verviers,

étage est de cinq, une configuration qui offre 654 places assises. Ces trains circulaient exclusivement aux heures de pointe. Des trains de type Break seront désormais également mis en service.

Ces nouveaux trains de type Break peuvent accueillir 762 passagers, ce qui constitue donc un progrès. Les vendredis et dimanches soir, des trains supplémentaires sont mis en circulation pour assurer le transport des étudiants.

La SNCB a consulté les autorités fédérales et a transmis le nouveau plan de transport à De Lijn en janvier, suivi d'une actualisation en juillet. En février et mars, la SNCB a organisé des *roadshows* par province. Les remarques formulées à cette occasion ont été examinées et les modifications ont été présentées lors d'un nouveau *roadshow* en juin 2014.

Les voyageurs peuvent dès à présent consulter le nouvel horaire à l'adresse www.sncb.be.

07.03 Rita Gantois (N-VA): L'essentiel est de garantir le service à la clientèle et d'augmenter l'offre de places assises.

08.01 Katrin Jadin (MR): Ik maak me zorgen over de mogelijke afschaffing van landelijke spoorverbindingen in mijn regio. Naar verluidt bestaat het plan om de verbindingen tussen Eupen en Welkenraedt, Verviers en Spa en Luik en Trois-

concernant la suppression de lignes ferroviaires dans les zones rurales. Ainsi un plan prévoirait la disparition des lignes de train reliant Eupen à Welkenraedt, Verviers à Spa et Liège à Trois-Ponts.

Madame la ministre, je vous saurais gré de bien vouloir nous éclairer définitivement. Qu'en est-il de ce plan de suppression? Comment est-il possible qu'un tel document puisse ainsi circuler? Il me semble que les membres de cette commission sont en droit d'être informés en priorité. Quelle est l'origine de ces rumeurs? Beaucoup d'acteurs de ma région, qu'il s'agisse des bourgmestres ou d'autres décideurs, souhaiteraient savoir ce qu'il en est exactement.

08.02 Jacqueline Galant, ministre: Monsieur le président, madame Jadin, je vais répéter ce que j'ai déjà dit à votre collègue.

Vous évoquez des plans qui circulent. Si vous en disposez, je vous invite à me les communiquer. Il s'agit, en effet, de rumeurs, d'intox et de fausses informations. Ces plans n'existent pas. Les lignes rurales seront préservées. Comme je l'ai déjà dit à votre collègue, les lignes 42 et 43 seront préservées. Pour ce qui concerne la ligne 44, je me rendrai sur place pour rencontrer les mandataires locaux afin de les rassurer et confirmer que ladite ligne ne sera pas supprimée.

J'ai le sentiment que l'on fait un amalgame entre le nouveau plan de transport et les lignes dont question. Ces dernières relèvent d'Infrabel alors que le nouveau plan de transport relève de la SNCB. Celle-ci fait rouler les trains et Infrabel gère, quant à elle, les voies sur lesquelles les trains circulent. Il faut arrêter de faire des amalgames sur tout et n'importe quoi. Des services changent, suite au nouveau plan de transport, mais – je le répète –, il n'y aura pas de suppression de ligne.

08.03 Kattrin Jadin (MR): Madame la ministre, je vous remercie pour ces éclaircissements. Vous nous rassurez et je me réjouis de votre prochaine venue dans notre région. Nous allons vous préparer un bon accueil.

Tous ceux qui sont concernés par ce dossier seront ravis de votre réponse.

*L'incident est clos.
Het incident is gesloten.*

09 Questions jointes de

- M. Frédéric Daerden à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, sur "l'abandon éventuel de certaines lignes du réseau secondaire en province de Liège" (n° 470)

- M. André Frédéric à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, sur "la situation des lignes 43 Liège-Jemelle et 37 Welkenraedt-frontière allemande dans le cadre des mesures d'économies envisagées par la SNCB" (n° 730)

- Mme Muriel Gerkens à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, sur "l'impact des politiques budgétaires sur les lignes dites secondaires (lignes 34-37-42-43-44) en province de Liège" (n° 814)

09 Samengevoegde vragen van

- de heer Frédéric Daerden aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de dreigende verwaarlozing van sommige spoorlijnen van het secundaire net in de provincie Luik" (nr. 470)

- de heer André Frédéric aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale

Ponts te schrappen.

Wat is daar van aan? Hoe is het mogelijk dat er zo'n document circuleert? De leden van deze commissie hebben het recht om eerst geïnformeerd te worden. Waar komen die geruchten vandaan?

08.02 Minister Jacqueline Galant:

Als u die plannen bezit, mag u ze mij altijd bezorgen, want die informatie klopt niet. De landelijke verbindingen, waaronder de lijnen 42, 43 en 44, worden behouden. Ik zal dat ter plaatse aan de lokale mandatarissen bevestigen.

Men gooit alles op één hoop: het nieuwe vervoersplan, dat door de NMBS wordt gelanceerd, en die lijnen, waarvoor Infrabel verantwoordelijk is. Naar aanleiding van het nieuwe vervoersplan zal de dienstregeling worden aangepast, maar er worden geen lijnen geschrapt.

08.03 Kattrin Jadin (MR): Uw antwoord stelt me gerust en ik kijk uit naar uw bezoek aan onze streek.

Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de situatie met betrekking tot spoorlijnen 43 Luik-Jemelle en 37 Welkenraedt-Duitse grens in het kader van de door de NMBS overwogen besparingsmaatregelen" (nr. 730)

- mevrouw Muriel Gerkens aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de gevolgen van het begrotingsbeleid voor de zogenaamde secundaire spoorlijnen (lijnen 34-37-42-43-44) in de provincie Luik" (nr. 814)

09.01 André Frédéric (PS): Monsieur le président, M. Daerden a transformé sa question en question écrite. Madame la ministre, je suis à votre disposition pour vous faire visiter avec beaucoup de plaisir ce que vous ne connaissez pas encore de l'arrondissement de Verviers. J'ai peur de vous irriter mais vous m'autoriserez à poser ma question parce que la situation suscite un émoi, comme mon excellente collègue qui connaît bien Theux et sa région vient de l'exprimer. Il est normal que nous déposions des questions. Puis, vous répondez, vous allez sur le terrain, etc. Nous disposons d'informations parcellaires. Je vais donc me limiter à la question que j'ai déposée qui concerne la 43 - vous venez d'y répondre - et la 37 de façon assez précise.

Depuis début 2015, des travaux de voie doivent être entrepris sur la ligne 43 Liège-Jemelle entre Bomal et Barvaux pour un montant de 2 millions d'euros. Il semblerait que le budget alloué à ces travaux ne serait pas encore attribué. La non-réalisation de ces travaux entraînerait *de facto* la fermeture du tronçon entre Bomal et Marloie et la limitation de la circulation des trains de voyageurs entre Liège et Bomal avec une perte complète d'attractivité de la ligne et ses milliers de voyageurs.

Il faut savoir que dans ce cas, des travaux de voies en cul-de-sac, de signalisation et caténaires devraient être entrepris à Bomal pour matérialiser la fin de la ligne ce qui engendrerait des coûts comparables à l'investissement nécessaire à la réparation de la voie.

Pouvez-vous, au-delà du maintien des lignes en milieux rural, me confirmer que les budgets nécessaires à la réfection de la voie seront bien attribués? Pouvez-vous me confirmer que le service des trains sera toujours maintenu à savoir un train dans chaque sens en cadence horaire durant la semaine avec des renforts en heure de pointe et un train dans chaque sens en cadence bi-horaire les week-ends et jours fériés? Pouvez-vous aussi m'informer sur le devenir des trains de marchandises (3 à 4 par jour) qui circulent actuellement via la ligne 43 entre l'Allemagne et la société de chaux Lhoist à Jemelle, d'une part, et ceux entre Andenne et Jemelle pour le four à chaux de la même firme, d'autre part?

En cas de suppression ou de limitation de la ligne, ces trains devraient être détournés via Namur et Ronet ce qui engendrerait une augmentation des kilomètres parcourus et de la pollution sonore en gare de Namur. J'ajoute enfin que le maillage des lignes de chemins de fer à été conçu de manière à pouvoir établir des itinéraires d'évitement en cas de sérieux soucis d'exploitation ou des travaux d'entretien sur l'une d'entre elles. Le démantèlement qui serait entrepris dans ce plan d'économies supprimerait ces possibilités et pourrait engendrer des retards considérables ainsi que des coûts supplémentaires.

En ce qui concerne la ligne 37, là également d'importants travaux de voie devront être entrepris sur ce tronçon en 2016. Il semblerait que

09.01 André Frédéric (PS): Begin 2015 moeten er spoorwerkzaamheden uitgevoerd worden op lijn 43 tussen Bomal en Barvaux. Het budget van twee miljoen euro zou nog niet gealloceerd zijn. Als die werken niet worden uitgevoerd, zou het baanvak tussen Bomal en Marloie gesloten worden en worden de duizenden reizigers die van die lijn gebruikmaken, aan hun lot overgelaten. Naar verluidt zou de omzetting van de doorgaande sporen in kopsporen vrijwel evenveel kosten als de herstelling!

Kan u bevestigen dat de noodzakelijke budgetten voor de herstelling van het baanvak zullen worden gealloceerd en dat de huidige dienstregeling (een trein per uur in elke richting op weekdays en om de twee uur in het weekend, met extra treinen tijdens de piekuren op weekdays) gehandhaafd zal worden? Wat zal er gebeuren met de drie of vier goederentreinen die elke dag op die lijn rijden voor het kalkbedrijf Lhoist?

Als de lijn wordt afgeschaft of ingekort, zouden die treinen omgeleid moeten worden via Namen en Ronet, waardoor de trajectlengte en de geluidsoverlast in het station Namen zouden toenemen. Als gevolg van zo een ontmanteling zou er geen mogelijkheid meer zijn om het treinverkeer om te leiden in geval van problemen of onderhoudswerken op een bepaalde lijn. En dat zou dan weer vertragingen en extra kosten in de hand werken.

In 2016 staan er grote werken op lijn 37 gepland. Naar verluidt zijn de budgetten nog niet gealloceerd. Lijn 37 zou de facto beperkt

les budgets pour ces travaux ne seraient pas alloués. *De facto*, la ligne 37 serait limitée à Welkenraedt et il n'existerait plus de liaison par la ligne classique avec l'Allemagne. Seule la ligne LGV 3 permettrait encore de relier par fer la Belgique à l'Allemagne.

Cette situation enclaverait la région verviétoise et empêcherait le développement du projet de liaison par train IC de Bruxelles à Aachen ou une autre grande ville d'Allemagne.

Enfin, je fais la même remarque que dans le cas de la suppression éventuelle de la ligne 43, à savoir que le maillage des lignes permet d'établir des itinéraires de détournement qui ne seront plus possibles à l'avenir.

Madame la ministre, pourriez-vous dès lors me confirmer que les budgets pour la réfection de la voie seront alloués pour ces travaux, que le service des trains entre Spa et Aachen prévu au nouveau plan de transport sera maintenu en cadence horaire en semaine et les week-ends, et enfin que le projet de prolongement de l'IC Ostende-Bruxelles-Welkenraedt vers l'Allemagne pourra devenir réalité dès l'homologation de notre matériel par la Deutsche Bahn?

09.02 Muriel Gerken (Ecolo-Groen): Monsieur le président, je me joins à ces questions. Je suis inquiète des intentions d'économies et de la réduction budgétaire pour la SNCB, qui forcément vont devoir se concrétiser d'une manière ou d'une autre. Des modifications fondamentales pourraient être faites dans le fonctionnement de la SNCB mais aussi dans le service rendu aux utilisateurs des trains.

Le programme d'entretien notamment suscite des interrogations. Il y a suppression éventuelle de lignes, je vous interrogerai à ce sujet aussi. Mais si des lignes ne sont pas régulièrement entretenues, à un moment donné, il faudra les fermer parce qu'elles ne répondront plus aux critères.

Le programme d'entretien des lignes ferroviaires 34 (Liège-Herstal), 42 (Liège-Gouvy-Luxembourg), 43 (Liège-Jemelle) et 44 (Spa-Pepinster-Verviers) est également mis en suspens, ce qui risque de porter atteinte à la viabilité de ces lignes à long terme.

En ce qui concerne la suppression de la ligne 44 entre Spa et Pepinster, j'espère que vous allez me répondre qu'il s'agit d'une rumeur qui ne se concrétisera jamais. Mon collègue a déjà expliqué combien cette ligne est fortement fréquentée par des étudiants, mais aussi par des travailleurs et des touristes, notamment pour se rendre à Verviers, Liège et Bruxelles. Les lignes 42 et 43 sont également fréquentées par des étudiants et des navetteurs qui rejoignent Liège ou Bruxelles.

La tendance est de remplacer ces petites lignes par des bus. Le trajet

worden tot Welkenraedt, en tussen België en Duitsland zou alleen lijn HSL 3 gehandhaafd worden, maar verder geen enkele klassieke treinverbinding.

Op die manier raakt de streek van Verviers geïsoleerd en is het niet langer mogelijk een IC-verbinding tussen Brussel en Aken tot stand te brengen.

Dankzij de structuur van het spoorwegennet kan men nu zo nodig kiezen voor een alternatief traject, wat niet meer mogelijk is indien die lijn wordt geschrapt.

Zullen de nodige middelen worden toegekend voor de herstelwerkzaamheden aan het spoor, zal er elk uur een trein blijven rijden tussen Spa en Aken en zal de geplande verlenging van de IC-verbinding Oostende-Brussel-Welkenraedt uitvoering krijgen zodra ons materieel door Deutsche Bahn is gehomologeerd?

09.02 Muriel Gerken (Ecolo-Groen): Ik maak me evenzeer zorgen over de inkrimping van de NMBS-begroting en van het onderhoudsprogramma: indien bepaalde lijnen niet regelmatig worden onderhouden, zal men ze moeten sluiten omdat ze niet langer aan de criteria voldoen. Het onderhoudsprogramma voor de spoorlijnen 34 (Luik-Herstal), 42 (Luik-Gouvy-luxembourg), 43 (Luik-Jemelle) en 44 (Spa-Pepinster-Verviers) wordt momenteel stopgezet.

Ik hoop dat de afschaffing van lijn 44 tussen Spa en Pepinster niet meer is dan een gerucht! Net als van de lijnen 42 en 43 wordt er druk gebruik van gemaakt door studenten, werkenden en toeristen.

De trend is om die kleine lijnen door bussen te vervangen, maar die doen er doorgaans dubbel zo lang over! Wat doen de mensen

prend en général deux fois plus de temps. Dès lors, ce que font les gens, et ce que feront les étudiants, et notamment tous ceux qui habitent du côté de Hotton, Barvaux, Marloie, etc, c'est qu'ils se rendront en voiture au Sart-Tilman à Liège et ne prendront pas le bus dont le temps de trajet sera trop long.

La ligne 42 a subi des travaux d'électrification très importants qui ont nécessité d'intenses négociations avec le Luxembourg puisque la tension de cette ligne est différente des autres. Elle est à 25 kV alors que le reste du réseau SNCB est à 3 kV. À partir du moment où il y a eu cofinancement luxembourgeois et belge, si on touche à cette ligne Liège-Gouvy-Luxembourg – ce qui pourrait entraîner des retards, des diminutions d'entretien ou des suppressions d'arrêts –, cela ne nécessite-t-il pas une concertation avec le Grand-Duché de Luxembourg?

Une autre question concerne le maintien du programme d'entretien pour l'ensemble de ces lignes. Des travaux doivent être entrepris sur les lignes 37 et 43. Les budgets sont-ils prévus? Quel est le timing? Sera-t-il respecté? Si des travaux sont effectués, les déviations organisées se feront-elles par train ou par bus rapide? On sait que si les temps de déviation changent le mode de transport, on perd définitivement des usagers plutôt que temporairement.

09.03 **Jacqueline Galant**, ministre: Monsieur le président, chers collègues, je le répète, les lignes en zones rurales ne seront pas supprimées. Je viens d'une zone rurale; je peux donc vous dire que je serai encore plus attentive à ce que la mobilité soit assurée pour les communes rurales, car elles sont déjà souvent fort isolées.

L'entretien des lignes 34, 37, 42, 43 et 44 est bel et bien prévu pour l'année 2015. Il ne devrait pas y avoir de modification quant à la capacité de ces lignes. Sur la ligne 43, de gros travaux d'entretien (renouvellement des traverses) ont débuté. Une phase importante est prévue pour clôturer ce chantier fin mars 2015. Sur la ligne 37, de gros travaux d'entretien (renouvellement des traverses et des rails) doivent débuter au cours du mois d'août 2015. Cette phase des travaux est prévue pour une durée d'un mois et les budgets sont prévus pour l'année 2015.

Sur les lignes en travaux, la SNCB veille toujours à maintenir un service de trains de qualité, de manière à répondre au mieux à la demande. Ce service adapté doit cependant tenir compte des contraintes liées aux travaux, et donc des capacités de circulation laissées disponibles par Infrabel.

Sur cette ligne 43 à voie unique, les travaux se font partiellement de nuit, en utilisant des intervalles libres de circulation et partiellement au cours d'une seconde phase liée à une coupure totale durant les congés de Pâques. Durant celle-ci, le service des trains est évidemment adapté. Les trains de voyageurs sont remplacés par des bus entre deux gares consécutives et les trains de marchandises sont déviés via Namur.

Sur la ligne 37 à double voie, une voie est mise hors service et les trains circulent sur la voie restante avec des horaires adaptés pendant les travaux.

dan? De auto nemen naar Luik!

Er werden op spoorlijn 42 zeer ingrijpende elektrificatiewerken uitgevoerd, waarvoor er intensief moest worden overlegd met het Groothertogdom Luxemburg. Luxemburg en België hebben die werkzaamheden samen gefinancierd. Moet men dan niet overleggen met Luxemburg als men op die lijn wijzigingen wil doorvoeren?

Er moeten op de lijnen 43 en 37 werken worden uitgevoerd. Is daar het nodige budget voor? Wat is het tijdpad en zal het worden nageleefd? Als de werken aan de gang zijn, zal men de reizigers dan omleiden met een trein of met een snelbus? Het risico bestaat dat de NMBS daardoor definitief klanten verliest.

09.03 Minister **Jacqueline Galant**: Ik zal erop toezien dat de spoorlijnen in de landelijke gebieden, die vaak sowieso al erg geïsoleerd zijn, niet zullen worden afgeschaft.

Er zal in 2015 een onderhoud worden uitgevoerd van de lijnen 34, 37, 42, 43 en 44. Aan de capaciteit van deze lijnen zal niet worden geraakt. Op lijn 43 zijn er al grote werkzaamheden begonnen en op lijn 37 vangen de werken aan in augustus 2015; deze laatste zullen een maand duren. Er werd voor 2015 in de nodige budgetten voorzien.

De NMBS probeert op verbindingen waarop er werkzaamheden worden uitgevoerd, steeds zo goed mogelijk aan de vraag tegemoet te komen, rekening houdend met de beperkingen die een dergelijke situatie meebrengt.

De werken op de enkelsporige lijn 43 worden deels 's nachts en deels tijdens de paasvakantie uitgevoerd. Tijdens de vakantie wordt alle verkeer op die lijn

La ligne 42 a été financée par l'Union européenne ainsi que par le Luxembourg qui désirait un accès direct à Liège. Une éventuelle décision de suppression de cette ligne, qui n'est pas envisagée à ce jour, devrait dès lors être discutée avec les bailleurs de fonds.

Il n'est en aucune façon nécessaire de procéder à un renouvellement de la caténaire sur cette ligne qui fonctionne en 24 kV, voltage qui a par ailleurs permis de générer des économies en matière d'entretien de la ligne

stilgelegd en worden de passagierstreinen door bussen vervangen en worden de goederentreinen via Namen omgeleid.

Op de dubbelsporige lijn 37 wordt er een spoor buiten gebruik gesteld en rijden de treinen er over het andere spoor.

Daar lijn 42 gefinancierd werd door de Europese Unie en Luxemburg zou de mogelijke afschaffing ervan – wat momenteel niet aan de orde is – met de geldschietters moeten worden besproken.

De bovenleiding op die lijn moet niet vervangen worden.

09.04 André Frédéric (PS): Monsieur le président, je remercie la ministre pour sa réponse. Je vous promets de ne plus l'interroger, sauf fait nouveau, sur ces lignes-là, puisque je tire comme conclusion que non seulement, la circulation sera maintenue telle quelle mais aussi que les investissements prévus à partir de 2015 seront consolidés et engagés. C'est ce que j'ai entendu et j'irai le vérifier moi-même sur le terrain.

09.04 André Frédéric (PS): Het treinverkeer wordt dus niet onderbroken en de vanaf 2015 geplande investeringen zullen worden geconsolideerd en vastgelegd. Ik zal een en ander ter plaatse gaan checken.

09.05 Muriel Gerkens (Ecolo-Groen): Madame la ministre, en ce qui concerne les entretiens, vous avez dit que tout était en ordre pour 2015. Votre législature durera en principe jusque 2019. Par ailleurs, les plans portent aussi sur plusieurs années. Votre réponse signifie-t-elle que pour les années suivantes, on ne sait pas?

09.05 Muriel Gerkens (Ecolo-Groen): Wat de onderhoudswerken betreft, heeft u verklaard dat alles in orde is voor 2015. Betekent dit dat men het voor de volgende jaren niet weet?

09.06 Jacqueline Galant, ministre: La législature dure en effet cinq ans. Vous ne suivez peut-être pas les travaux de cette commission mais des groupes de travail communs SNCB et Infrabel seront mis en place et leurs propositions seront présentées vers le mois de mars 2015. Mais je le répète, ce ne sont pas les zones rurales qui sont visées!

09.06 Minister Jacqueline Galant: Er zullen gezamenlijke werkgroepen NMBS-Infrabel worden opgericht en hun voorstellen zullen rond maart worden ingediend.

09.07 Muriel Gerkens (Ecolo-Groen): Indépendamment du fait que les zones rurales soient ou non visées, la ligne Liège-Gouvy-Luxembourg traverse la ruralité de plusieurs provinces, mais relie des villes. Pour survivre, ces lignes doivent garder leurs connexions, leurs étapes, leurs arrêts et leur capacité d'accueil dans ces communes qu'elles traversent.

09.07 Muriel Gerkens (Ecolo-Groen): De lijn Luik-Gouvy-Luxembourg gaat door landelijk gebied, maar verbindt ook steden. Met het oog op de levensvatbaarheid van dergelijke lijnen en de toegankelijkheid ervan voor forensen uit rurale gebieden moeten de tussenstops behouden blijven.

Notre préoccupation concernant cette ligne visera donc les zones rurales et les jonctions entre communes rurales et grands axes, mais aussi le fait que ces axes restent accessibles aux navetteurs et aux usagers ruraux de cette ligne.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

10 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het ondersteunen van het onderzoek met betrekking tot de dode hoek" (nr. 486)

10 Question de M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, sur "le soutien apporté à la recherche consacrée à l'angle mort" (n° 486)

Voorzitter: Sabien Lahaye-Battheu.

Présidente: Sabien Lahaye-Battheu.

10.01 **David Geerts** (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, ik heb het over dit onderwerp al gehad tijdens de bespreking van uw beleidsnota, maar ingevolge een aantal technische onduidelijkheden heb ik mijn vraag niet omgezet in een schriftelijke vraag.

Jaarlijks sterven er in het Belgisch verkeer ongeveer vijftien tot twintig personen naar aanleiding van een dodehoekongeval. Wat mij opvalt is dat er ter zake geen gedetailleerde statistieken worden bijgehouden, noch door de overheid noch door de verzekeringssector, laat staan dat er een databank bestaat met een analyse van de ongevallen.

Een dodehoekspiegel is een onmisbaar instrument, maar er zijn nog andere systemen, zoals actieve detectiesystemen en radarultrasonische systemen, die ook een ongeval kunnen verhinderen. Daarover heb ik in het verleden al meermaals vragen gesteld.

Een studie van het BIVV uit 2011 handelt over twee systemen, namelijk Lexguard en Lisa 2 Alert, maar komt tot de conclusie dat beide systemen niet goed en niet doeltreffend zijn.

Wij zijn ondertussen enkele jaren later en de markt stond niet stil. Er werden een aantal bijkomende systemen ontwikkeld, zoals het Active Sideguard-systeem, in samenwerking met een spin-off van de VUB. Het werkt op basis van een nieuwe technologie met een actief detectiesysteem. Momenteel wordt het systeem geëvalueerd, onder andere door de Stad Antwerpen en afvalintercommunales zoals IVAREM, INCOVO, IVAGO en EcoWerk.

De productie van nieuwe systemen is uiteraard duur en vaak gebeurt zulks via producenten, wat de objectiviteit niet ten goede komt.

Het regeerakkoord bepaalt dat de regering het fietsgebruik stimuleert en maatregelen treft, om het stijgend aantal slachtoffers onder voetgangers, fietsers en motorrijders te beperken.

Vandaar een aantal concrete vragen.

Ten eerste, mevrouw de minister, bent u bereid om al dan niet binnen een interministeriële conferentie te bekijken op welke manier accurate cijfergegevens in een databank kunnen worden verzameld?

Ten tweede, hebt u kennis van nieuwe systemen die dodehoekongevallen helpen voorkomen?

Ten derde, bent u bereid nader onderzoek te stimuleren?

10.01 **David Geerts** (sp.a): Chaque année dans notre pays, une vingtaine de personnes meurent dans un accident de la route lié à l'angle mort. Ces accidents trop souvent mortels ne font toutefois pas l'objet de statistiques détaillées. La ministre est-elle disposée à examiner un moyen de rassembler dans une banque de données des éléments statistiques précis ayant trait à ces accidents?

Existe-t-il, outre les rétroviseurs anti-angle mort, d'autres systèmes qui permettraient d'éviter les accidents de ce genre? Je songe notamment aux systèmes de détection actifs tels que le Active Sideguard. La ministre est-elle informée de l'existence de ces nouveaux systèmes? Prendra-t-elle des mesures d'incitation afin d'encourager de nouvelles recherches? L'IBSR consacrera-t-il de nouvelles études à ces systèmes innovants, après la dernière étude menée à ce jour, celle de 2011?

Ten vierde, zal het BIVV na een laatste studie in 2011 nog nadere onderzoeken voeren, met name met de nieuwe systemen die vandaag op de markt zijn, teneinde na te gaan of bijkomende promotie voor dergelijke systemen kan worden gemaakt?

10.02 Minister **Jacqueline Galant**: Mevrouw de voorzitter, voor meer accurate data is niet zozeer een interministeriële conferentie nodig, maar wel een aanpassing van het verkeersongevallenformulier, het VOF.

De werkgroep Statistiek die werd opgericht door de Federale Commissie Verkeersveiligheid heeft voorgesteld om voor het nieuwe VOF van manoeuvrediagrammen gebruik te maken. Er wordt momenteel onderzocht op welke manier dit kan worden geïmplementeerd. In de toekomst zal het mogelijk worden om aan de hand van manoeuvrediagrammen over meer betrouwbare cijfers met betrekking tot dodehoekongevallen te beschikken.

Er worden onophoudelijk tal van nieuwe systemen ter voorkoming van dodehoekongevallen ontwikkeld. Dit is een evolutie die ik toejuich, maar ik ben van oordeel dat de nodige voorzichtigheid geboden is.

Het onderzoek van het BIVV in 2011, dat heeft aangetoond dat de systemen Lexguard en Lisa 2 Alert toch niet zaligmakend zijn, sterkt mij in die visie. Daarom ben ik van oordeel dat over eventuele verplichtingen van deze facultatieve uitrustingen op mondiaal of Europees niveau moet worden beslist.

Op korte termijn heeft het BIVV geen nieuw onderzoek gepland over dodehoekongevallen of over de effectiviteit van systemen die dergelijke ongevallen zouden kunnen voorkomen. Het zou ook om een vrij uitgebreid onderzoek moeten gaan, waarvoor het BIVV extra onderzoeksmiddelen nodig zou hebben.

Zolang de dode hoek verkeersslachtoffers maakt, blijkt onderzoek opportuun. De krappe budgettaire toestand gebiedt mij echter te zeggen dat voor het eventueel toekennen van onderzoeksbudgetten moeilijke keuzes zullen moeten worden gemaakt.

Ik heb een nota voor u.

10.03 **David Geerts** (sp.a): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord en voor de nota. Ik zal desgevallend bijkomende vragen stellen.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

11 **Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het promoten van de spoorwegen via Google Maps en andere digitale tools" (nr. 495)**

11 **Question de M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, sur "la promotion des chemins de fer sur Google Maps ou grâce à d'autres outils numériques" (n° 495)**

11.01 **David Geerts** (sp.a): Mevrouw de minister, volgens onze informatie is er een probleem, want Google Maps heeft blijkbaar geen

10.02 **Jacqueline Galant**, ministre: Pour pouvoir disposer de données plus précises, il faudrait modifier le formulaire d'accident de la circulation (FAC). Le groupe de travail "statistiques" de la Commission Fédérale Sécurité Routière a proposé d'utiliser des diagrammes de manoeuvres pour le nouveau FAC.

Je me réjouis du développement de nouveaux systèmes mais la prudence est requise. Il ressort de l'étude effectuée par l'IBSR en 2011 que certains systèmes ne sont pas suffisamment efficaces. L'application contraignante de nouveaux systèmes doit être réglée à l'échelon européen.

L'IBSR n'a pas prévu de nouvelle étude à court terme. Il aurait besoin de budgets de recherche supplémentaires pour ce faire. Les études restent pertinentes tant que des victimes sont à déplorer, mais la marge budgétaire est très étroite.

Je fournirai une note supplémentaire à M. Geerts sur ce point.

11.01 **David Geerts** (sp.a): Pour le moment, le train est absent des

toegang tot de NMBS om bijvoorbeeld een reis te plannen van punt A naar punt B. Bus, metro en tram worden wel al weergegeven, maar de trein ontbreekt in de trajectbepaling van punt A naar punt B. In het kader van een genetwerkte mobiliteit lijkt het ons logisch dat de NMBS hierbij zou aansluiten.

Klopt het dat het vandaag niet kan om de spoorwegen te linken aan de applicatie van Google Maps? Zo ja, wat is hiervoor de reden? Zal dit binnen korte tijd worden opgelost zodat deze digitale tool ook voor de trein kan worden gebruikt?

11.02 Minister **Jacqueline Galant**: Mevrouw de voorzitter, de NMBS is al geruime tijd in gesprek met enkele grote partners om de theoretische dienstregelingen ter beschikking te stellen en zo de opportuniteiten die deze samenwerkingsverbanden kunnen bieden optimaal te benutten. Tot nu toe is er geen consensus tussen de NMBS en Google over de contractuele modaliteiten en legt Google voorwaarden op die voor de NMBS niet aanvaardbaar zijn.

Deze voorwaarden zijn recent versoepeld en zijn nu wel aanvaardbaar voor de NMBS. De besprekingen tussen de NMBS en Google worden voortgezet.

Wat de routeplanning op de apps van de NMBS betreft, deze is al multimodaal. Voor een multimodale mobiele ticketing zijn er geen concrete plannen. Het huidige concept van de multimodale ticketing vereist immers dat het vervoerbewijs elektronisch wordt ingeschreven op een gemeenschappelijke drager en dat is de MOBIB-chipkaart.

11.03 **David Geerts** (sp.a): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Ik had hierover ook een vraag gesteld aan uw collega, minister Van Quickenborne. Er moet worden bekeken hoe de open data kunnen worden gebruikt met een zeker gebruikscomfort. Het is goed dat de voorwaarden momenteel wel aanvaardbaar zijn.

Wij wachten af binnen welke termijn dit kan worden gerealiseerd.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

De **voorzitter**: Vraag nr. 496 van de heer Geerts wordt ingetrokken.

Vraag nr. 497 van de heer Geerts wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

De samengevoegde vragen nr. 514 van mevrouw Becq en nr. 805 van mevrouw De Coninck worden uitgesteld.

itinéraires proposés sur Google Maps. Quand sera-t-il remédié à cette lacune?

11.02 **Jacqueline Galant**, ministre: La SNCB négocie depuis longtemps déjà avec plusieurs partenaires importants pour mettre les horaires théoriques à la disposition des usagers. À ce jour, la SNCB et Google ne sont pas encore parvenus à un accord sur les modalités contractuelles. Les négociations se poursuivent.

L'application de planification de trajets de la SNCB est déjà multimodale. Il n'existe pas de projets concrets en matière de billetterie multimodale sur appareil mobile. La raison en est que le concept existant de billetterie multimodale requiert l'inscription électronique du titre de transport sur un support commun, à savoir la carte à puce électronique MOBIB.

La **présidente**: La question n° 496 de M. Geerts est retirée et la question n° 497 est transformée en question écrite. Les questions jointes n°s 514 de Mme Becq et n° 805 de Mme De Coninck sont reportées.

12 **Question de Mme Isabelle Poncelet à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la**

Société Nationale des Chemins de Fer Belges, sur "l'avenir de la gare de Marbehan" (n° 517)

12 Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toekomst van het station Marbehan" (nr. 517)

12.01 Isabelle Poncelet (cdH): Madame la ministre, je suis régulièrement interpellée par des utilisateurs de la gare de Marbehan, inquiets quant à l'avenir de celle-ci. En effet, en semaine, les guichets seront désormais fermés à partir de 13 h 10 et remplacés par un distributeur de billets. Il me revient également que la présence de sous-chefs de gare ne pourrait plus être garantie.

Je me permets de vous informer de l'importance que représente la gare de Marbehan dans le Sud-Luxembourg. Je vous ai entendue sur le plateau de TV Lux demander où elle se situait. Elle se situe sur la ligne 162 entre Namur et Arlon ou autrement dit entre Bruxelles et Luxembourg.

La gare de Marbehan, ce sont 5 025 navetteurs par semaine en moyenne, soit 822 personnes par jour. Ce n'est pas rien! La gare draine des navetteurs provenant de nombreuses communes aux alentours: Habay, Tintigny, Etalle, Virton, Florenville, Léglise, Neufchâteau, Chiny ou même Attert. Environ 80 % des navetteurs proviennent des régions gaumaises, où l'offre de la SNCB est vraiment pauvre.

La fermeture du guichet et la diminution du personnel en gare laissent craindre pour l'avenir de la gare. Le nombre de voyageurs est pourtant là chaque jour et nécessite une présence et un service public de qualité. Je me pose également des questions quant à la sécurité si le personnel devait être restreint.

Madame la ministre, pouvez-vous m'informer des intentions concrètes de la SNCB concernant la gare de Marbehan? Envisagez-vous de conserver les moyens pour maintenir les guichets ouverts toute la journée, en tout cas plus longtemps que ce n'est le cas actuellement pour cette gare? Qu'en est-il de la situation et des rôles des chefs et sous-chefs de gare à Marbehan? Doit-on craindre pour l'avenir de cette gare et la sécurité des utilisateurs?

12.02 Jacqueline Galant, ministre: Madame la présidente, je rassure Mme la députée. Je n'ai besoin ni de cours d'orientation ni de géographie, mais je n'ai pas encore eu le temps de me rendre dans toutes les gares de ce pays. Je pense avoir fait plus de boulot en un mois que mes prédécesseurs en deux ans.

Eu égard à la situation de la gare de Marbehan, là aussi, si nous avons un inventaire concret de l'état de l'ensemble des gares de ce pays, nous ne serions pas dans la situation actuelle, où nous répondons à des demandes de politiques pour faire des gares, en l'absence d'analyse objective de l'état de nos gares.

Pour ce qui concerne plus particulièrement Marbehan, à la suite des discussions entre la SNCB, Infrabel et l'État fédéral, des mesures devront être prises afin de réaliser les économies demandées par le gouvernement. Dans ce contexte, les entreprises travaillent sur les différentes pistes, mais aucune décision n'a été prise.

12.01 Isabelle Poncelet (cdH): De gebruikers van het station Marbehan zijn ongerust: op weekdagen zullen de loketten vanaf 13.10 uur gesloten zijn en de aanwezigheid van onderstationschefs zou niet langer gegarandeerd zijn.

Marbehan is een belangrijk station op lijn 162 tussen Brussel en Luxemburg.

Dagelijks doen gemiddeld 822 reizigers het station Marbehan aan. Het trekt forensen aan uit heel wat Zuid-Luxemburgse gemeenten en in het bijzonder uit de Gaume, waar het aanbod van de NMBS nogal pover is. De sluiting van de loketten en de inkrimping van het personeelsbestand doen vrezen voor de toekomst van het station. Wat is de NMBS met dat station van plan? Zult u de loketten langer open laten? Wat is de situatie van de stationschef en de onderstationschef?

12.02 Minister Jacqueline Galant: Er bestaat geen objectieve inventaris van de staat van de Belgische stations. Er zullen maatregelen moeten worden genomen om de door de regering gevraagde besparingen te realiseren. Infrabel en de NMBS beraden zich daarover, maar er is nog niets beslist. De veiligheid wordt gegarandeerd door het loketpersoneel of, buiten de openingsuren, door Securailpatrouilles.

De klanten van de NMBS kopen hun tickets steeds vaker via verkoopkanalen met zelfbediening.

Aussi, si on vous a dit que la gare de Marbehan serait supprimée, je vous invite à vous renseigner de votre côté vu qu'à ce jour, aucune décision n'a été prise. Les groupes de travail sont seulement en cours.

En ce qui concerne la sécurité des utilisateurs, sachez qu'elle est assurée soit par le personnel de vente, lors des heures d'ouverture des guichets, soit par des patrouilles effectuées par Securail en dehors de ces heures.

La SNCB constate également que de plus en plus de ses clients optent pour l'achat de tickets via des canaux de vente self service. De ce fait, des prestations de vente au guichet de la gare de Marbehan au-delà de 13 h 30 les jours de semaine ne se justifient plus.

Quant aux prestations le samedi et le dimanche, elles couvrent une plus grande amplitude l'après-midi afin de tenir compte au mieux des heures de fréquentation de la gare par la clientèle.

Depuis le 1^{er} juillet 2014, la direction Transport de la SNCB n'a plus d'activités en gare de Marbehan. Étant donné qu'il n'y a pas d'opérations de triage exécutées dans cette gare, la présence d'un sous-chef de gare ne se justifie dès lors plus.

12.03 Isabelle Poncelet (cdH): Madame la ministre, loin de moi de vous faire une leçon de géographie. Telle n'était pas mon intention! Mais comme vous aviez mentionné cette question sur le plateau de TV Lux, je voulais simplement apporter une précision.

Je n'ai pas parlé de suppression de la gare. Je me fais le relais des inquiétudes des utilisateurs. Il est normal que ceux-ci s'inquiètent vu la diminution progressive des activités de la gare et la suppression de l'ouverture des guichets l'après-midi. S'il n'y a aucun espoir dans l'immédiat, nous verrons, dans quelque temps, si des moyens seront trouvés pour renforcer l'activité de cette gare.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

13 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het sluiten van spooroverwegen" (nr. 531)

- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het afschaffen van overwegen" (nr. 739)

13 Questions jointes de

- Mme Inez De Coninck à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, sur "la fermeture de passages à niveau" (n° 531)

- M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, sur "la suppression de passages à niveau" (n° 739)

De **voorzitter**: Mevrouw De Coninck is niet meer aanwezig. Haar vraag nr. 531 vervalt.

13.01 David Geerts (sp.a): Mevrouw de minister, vorige week, tijdens de bespreking van de beleidsnota, bent u zeer ingegaan op de veiligheid van de overwegen. U zou daar een actieplan voor uitwerken. Ik meen dat dit een zeer goede intentie is. In de schriftelijke versie van mijn vraag heb ik het aantal slachtoffers opgenomen per jaar. In 2012 waren er 16 dodelijke slachtoffers en in

Na 13.30 uur is loketverkoop in Marbehan niet meer gerechtvaardigd.

Sinds 1 juli 2014 heeft de directie Transport van de NMBS geen activiteiten meer in het station Marbehan. Aangezien er niet langer wordt gerangeerd, is de aanwezigheid van een onderstationschef niet langer gerechtvaardigd.

12.03 Isabelle Poncelet (cdH): De gebruikers zijn ongerust over de afbouw van de activiteiten in het station. Ik stel vast dat er op korte termijn niet te verwachten valt dat ze zullen worden uitgebreid.

13.01 David Geerts (sp.a): Le plan d'action pour améliorer la sécurité des passages à niveau a également été évoqué lors de la discussion de la note de politique générale. La solution la plus sûre

2013 6.

Er werd een actieplan ontwikkeld voor de periode van 2008 tot 2015. Bijkomend zouden er ook nog 200 overwegen worden afgeschaft tegen 2015. Ze zouden worden vervangen door een tunnel of een brug. Vermits het gaat om dure infrastructuurwerken, werd niet alleen ingezet op deze infrastructuurwerken als dusdanig maar ook op sensibilisatie, met bijvoorbeeld de nieuwe geluidssignalen.

Mevrouw de minister, ik kom dan bij mijn vragen. Hebt u een zicht op het aantal ongevallen in 2014 en het aantal dodelijke slachtoffers?

In 2015 loopt het actieplan af. Er zouden jaarlijks 15 à 20 overwegen worden afgeschaft. In het meerjareninvesteringsplan 2013-2025 werd echter in onvoldoende budgetten voorzien voor het afschaffen van overwegen. Omwille van budgettaire redenen kon dit op een bepaald moment niet meer worden uitgevoerd. Hoeveel overwegen zijn er effectief afgeschaft in die periode? Hoeveel afschaffingen waren er gepland?

Het plan voorziet ook in een nieuw prototype van *assigned technology*, een nieuw bestuursstelsel met nieuwe slagbomen en nieuwe lichten. Wat is de stand van zaken?

Komt er een vervolg op het actieplan dat loopt tot 2015? Als dit het geval is, kunt u het de commissie dan bezorgen als het klaar is?

13.02 Minister **Jacqueline Galant**: In de loop van het eerste semester van 2014 telde men over het gehele netwerk 25 ongevallen aan overwegen met 5 doden, 6 gekwetsten en geen gekneusden. In de lijn van de doelstellingen van het beheerscontract hebben er zich 19 ongevallen voorgedaan aan openbare overwegen op reizigers- en/of goederenlijnen met als gevolg 5 doden, 5 gekwetsten en geen gekneusden.

Dat komt neer op een equivalent van 5,5 doden. Het plan Afschaffing Overwegen 2008-2015 voorziet in de afschaffing van 200 overwegen. Volgens de huidige inzichten zullen er 119 overwegen afgeschaft zijn tegen eind 2015. Dat verschil is in hoofdzaak te wijten aan de lange doorlooptijd van de vereiste administratieve procedures en budgettaire beperkingen.

In het meerjarenplan is voor de jaren 2015-2025 inderdaad in middelen voorzien voor de afschaffing van overwegen. Voor het voorstel van budget van 2015 werden de voorziene middelen voor de afschaffing van overwegen gehandhaafd, mede dankzij het verkrijgen van Europese subsidies. Voor de jaren 2016 en later werd de impact van de opgelegde besparingen nog niet begroot.

Er zal voorrang gegeven worden aan de afschaffing van overwegen die de meeste impact hebben op de stiptheid en veiligheid.

Ik overhandig u nu een tabel met de cijfers.

consiste évidemment à les supprimer pour les remplacer par des ponts ou des tunnels, mais le coût de ces travaux d'infrastructure est élevé. Des campagnes de sensibilisation et l'installation de nouveaux signaux sonores doivent aussi contribuer à la sécurisation des passages à niveau.

La ministre a-t-elle une idée du nombre d'accidents survenus en 2014 et du nombre de décès qu'ils ont occasionnés? Les moyens affectés à la suppression annuelle de 15 à 20 passages à niveau ont-ils réellement été suffisants? Quelle est la situation sur le terrain? Où en est l'installation du nouveau système de commande des passages à niveau annoncé, du nouveau type de barrières et des nouveaux éclairages? Une suite est-elle prévue pour le plan d'action qui se termine en 2015?

13.02 **Jacqueline Galant**, ministre: Au cours du premier semestre 2014, 25 accidents ont été enregistrés aux passages à niveau sur l'ensemble du réseau, faisant 5 morts et 6 blessés. Ces chiffres sont proches des objectifs arrêtés dans le contrat de gestion, mais n'en demeurent pas moins trop élevés.

Le plan de suppression de passages à niveau 2008-2015 prévoyait la suppression de 200 passages à niveau. Fin 2015, nous n'en serons qu'à 119 passages à niveau supprimés. Cette différence est liée à la longueur des procédures administratives et aux restrictions budgétaires.

Dans le plan pluriannuel relatif aux années 2015-2025, on réserve de nouveaux moyens pour la suppression de passages à niveau. Le budget suppressions initialement prévu pour 2015 a pu être maintenu, notamment grâce à des subsides européens. Pour les années 2016 et suivantes, nous ne savons pas encore quel sera l'effet

des économies imposées.

Priorité sera donnée à la suppression des passages à niveau qui influent le plus négativement sur la ponctualité et la sécurité.

13.03 David Geerts (sp.a): Mevrouw de voorzitter, ik dank de minister voor haar antwoord en ook voor de gedetailleerde tabel.

Voor de gemeenten is dat belangrijk om te weten in het raam van de opmaak van de eigen begroting, omdat er telkens ook een deel ten laste valt van de gemeenten. Dat dient verder bekeken te worden.

13.03 David Geerts (sp.a): Les communes aimeraient savoir à quoi s'en tenir afin de confectionner leur budget en conséquence. Une partie des coûts est en effet à charge des communes.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: De vraag nr 534 wordt uitgesteld op vraag van mevrouw De Coninck.

14 Question de M. André Frédéric à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, sur "la situation de la ligne 44 Verviers - Spa dans le cadre des mesures d'économies envisagées par la SNCB" (n° 565)

14 Vraag van de heer André Frédéric aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de situatie met betrekking tot lijn 44 Verviers - Spa in het kader van de door de NMBS overwogen besparingsmaatregelen" (nr. 565)

14.01 André Frédéric (PS): Madame la présidente, madame la ministre, je donnerai peut-être l'impression que l'on se répète, étant donné que ces questions ont été déposées depuis un moment déjà. D'ailleurs, quand vous étiez à notre place, vous n'étiez pas avare de questions.

Avec certains collègues, je me faisais la remarque que si on pouvait avoir l'engagement de la ministre d'obtenir des réponses à des questions écrites précises dans un délai raisonnable, nous éviterions cette situation qui peut paraître un peu surréaliste. Ce n'est qu'une proposition. Nous attendrons votre réaction à cet égard.

J'en reviens à ma question sur la ligne 44. Les termes de la problématique sont clairs. C'est une ligne importante entre Verviers et Spa. Spa est une ville thermale, touristique et estudiantine, tandis que Verviers permet de relier Liège et puis Bruxelles pour les personnes qui y travaillent. La fréquentation n'y est pas banale. Je me suis intéressé à l'évolution du nombre de voyageurs sur la ligne 44: en moyenne 1 414 voyageurs par jour en 2011, 1 258 voyageurs en 2012 et 1 344 en 2013. La fréquentation est donc importante et j'attends simplement que vous confirmiez pour la énième fois – quand ce sera fait de façon ferme et définitive, je n'y reviendrai plus –, le maintien et donc la non-mise en péril de la ligne 44.

Je termine mon intervention par la ligne 42 entre Liège et Luxembourg. Cette ligne compte 160 km, constituant un axe important dans la mobilité entre la Belgique, l'Allemagne et Luxembourg. Comme autour de toutes les lignes, toute une activité s'est créée et bien des gens y ont trouvé et y trouvent encore leur emploi. Cette ligne a été conçue matériellement pour un transport

14.01 André Frédéric (PS): Indien u zich ertoe zou kunnen verbinden binnen een redelijke termijn precieze schriftelijke vragen te beantwoorden, zouden we die vragen niet moeten herhalen.

Lijn 44 verbindt Spa met Verviers en via Verviers sporen de werknemers naar Luik en Brussel. Het gemiddelde aantal reizigers per dag is van 1.414 in 2011 tot 1.344 in 2013 gedaald. Kan u het behoud van lijn 44 bevestigen?

De 160 km lange lijn 42 tussen Luik en Luxemburg is een belangrijke as tussen België, Duitsland en Luxemburg. Ze werd aangelegd voor gemengd reizigers- en goederenvervoer. Die mix is belangrijk voor de toekomst van die lijn. Zal ze op korte en middellange termijn behouden blijven en zullen er onderhoudswerken op worden uitgevoerd?

mixte - voyageurs et marchandises. Il est nécessaire d'envisager l'avenir en gardant cette optique de transport mixte qui pourrait faire la preuve de sa rentabilité et de sa nécessaire subsistance.

Madame la ministre, vous connaissez les questions car elles reviennent systématiquement. Confirmez-vous le maintien de ces lignes, leur entretien et leur pérennité à court et moyen terme?

14.02 Jacqueline Galant, ministre: Madame la présidente, chers collègues, je confirme donc mes dires depuis le début de cette commission.

J'ai clairement dit qu'il s'agissait uniquement de rumeurs. Je rappelle que la gestion de l'infrastructure et de l'entretien du réseau sont du ressort d'Infrabel et que le nouveau plan de transport de la SNCB, qui sera d'application à partir du 14 décembre, prévoit toujours une offre similaire à l'offre actuelle relativement aux fréquences de dessertes ferroviaires des lignes 42 (Liège – Gouvvy) et 44 (Verviers – Spa).

Si la stratégie d'une entreprise publique doit également reposer sur des critères non financiers, elle doit néanmoins en tenir compte. Aucune entreprise publique, aucune commune voire aucun ménage ne peut vivre à terme en effectuant plus de dépenses que de recettes.

14.03 André Frédéric (PS): Madame la ministre, je vous remercie de la précision de votre réponse, mais j'ajoute que le nouveau plan de transport a quand même modifié les horaires quotidiens: des trains en heures matinales ont été supprimés. On ne peut donc affirmer que rien n'a été modifié. Certaines personnes doivent à présent utiliser leur voiture pour prendre le train à Theux.

C'est pourquoi une inquiétude naissante est normale, madame la ministre. Sur les deux dernières années, les trois gares – Pépinster, Theux et Spa – ont été fermées au public. Ces bâtiments publics restent chauffés et éclairés, mais il ne s'y passe rien. La porte reste fermée, mais il est possible de regarder à l'intérieur. Voilà un type de gestion qui peut paraître quelque peu surréaliste de la part des pouvoirs publics.

Malgré qu'il ne soit pas indiqué de dépenser davantage que ce qu'on gagne, bien entendu, nous resterons extrêmement vigilants à propos de ces lignes.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

15 Questions jointes de

- Mme Vanessa Matz à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, sur "les suicides sur les ouvrages de la SNCB" (n° 659)

- Mme Sabien Lahaye-Battheu à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, sur "les accidents ou les (tentatives de) suicides sur le rail" (n° 662)

15 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Vanessa Matz aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de zelfdodingen op de treinsporen" (nr. 659)

- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "ongevallen of zelfmoord(pogingen) op het

14.02 Minister Jacqueline Galant: Ik herhaal dat dit geruchten zijn. Het beheer van de infrastructuur is de bevoegdheid van Infrabel, en het nieuwe vervoersplan van de NMBS voorziet met betrekking tot lijn 42 Luik-Gouvvy en lijn 43 Verviers-Spa in een aanbod dat qua frequentie weinig verschilt van het huidige aanbod.

Infrabel moet in zijn strategie ook rekening houden met financiële criteria: wie meer uitgeeft dan hij verdient, kan nooit rondkomen.

14.03 André Frédéric (PS): Het nieuwe vervoersplan bevat wel degelijk wijzigingen van de uurregelingen, met de schrapping van een aantal ochtendtreinen. In twee jaar tijd werden de stations van Pepinster, Theux en Spa gesloten, maar de gebouwen worden wel nog verwarmd en verlicht. Een dergelijk beheer door de overheid doet surrealistisch aan.

Het is zeker niet gezond dat er meer wordt uitgegeven dan er binnenkomt, maar we zullen waakzaam blijven met betrekking tot die lijnen.

spoor" (nr. 662)

15.01 Vanessa Matz (cdH): Madame la présidente, madame la ministre, je souhaite connaître la politique que vous allez mettre en place ou que vous allez poursuivre au sujet de suicides malheureux qui se sont produits sur les ouvrages de la SNCB. Récemment, les journaux ont relaté beaucoup de cas, notamment en province de Liège. Ce n'est pas un fait nouveau puisqu'en 2013, 163 actes de désespoir ont eu lieu le long des voies, dont 95 ont conduit au décès de la personne.

L'an dernier, votre prédécesseur avait mis en place un plan pour lutter contre les suicides, via des caméras de détection thermique placées à des endroits stratégiques du réseau. Madame la ministre, où en est ce plan?

Ces caméras devaient être testées en Flandre occidentale, où se produisent le plus d'incidents. Après évaluation, le système devait être étendu. Où en est-on? Comptez-vous mettre en œuvre des mesures supplémentaires pour éviter de tels incidents?

Certes, il est impossible d'empêcher l'accès aux voies partout sur le réseau, mais des mesures sécuritaires renforcées peuvent sans doute être mises en place pour dissuader toute personne d'y accéder.

15.02 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mevrouw de minister, aan uw voorganger heb ik ook al een aantal vragen over hetzelfde onderwerp gesteld. Uit die antwoorden bleek dat zelfmoordpogingen op het spoor aan de NMBS gemiddeld 563 000 euro per jaar kosten. De kosten betreffen schade aan de treinen en de sporen en soms ook de vertragingen, die de treinen daardoor ondervonden. De NMBS kan de kosten soms recupereren via de verzekering of de erfenis, soms gebeurt dat niet.

In mijn vraag heb ik het aantal dossiers in de jaren 2011 en 2012 vermeld. Ik zal die gegevens nu niet herhalen.

Hoeveel bedroeg het financiële verlies voor de NMBS in 2013 als gevolg van dergelijke ongevallen?

Bij hoeveel ongevallen werd er een schadeclaim ingediend? Over welke bedrag ging het? Hoeveel werd gerecupereerd?

Kunt u ook een actuele stand van zaken geven voor de jaren 2011 en 2012?

Kunt u het beleid inzake recuperatie kort toelichten? Zullen er wijzigingen zijn in vergelijking met het antwoord van uw voorganger op 5 juni 2013?

15.03 Minister Jacqueline Galant: De procedure om de schade te recupereren, is dezelfde als die in 2013. Momenteel wordt geen aanpassing overwogen.

De NMBS stuurt een eerste brief naar de nabestaanden van de

15.01 Vanessa Matz (cdH): De kranten berichtten onlangs over verschillende gevallen van zelfdoding op het spoor, met name in de provincie Luik. In 2013 werden er 163 pogingen ondernomen, waaronder 95 gevallen waarin de betrokkene in zijn of haar opzet slaagde. Uw voorganger had een anti-zelfmoordplan uitgewerkt, gebaseerd op de aanwezigheid van warmtecamera's op strategische plaatsen langs de sporen. Hoeveel staat het met dat plan?

De voornoemde camera's zouden worden getest in West-Vlaanderen, vooraleer ze ook op andere plaatsen zouden worden aangebracht. Hoeveel staat het daarmee? Bent u van plan op dat vlak nog andere maatregelen te treffen?

15.02 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Le prédécesseur de la ministre avait indiqué que les suicides et les tentatives de suicide coûtent en moyenne 563 000 euros par an à la SNCB. Ces frais peuvent être récupérés auprès des assurances ou des héritiers dans certains cas, mais pas toujours.

À quel montant s'est chiffrée la perte financière subie par la SNCB en 2013 à la suite de pareils événements? Combien de cas ont donné lieu à une demande de dommages et intérêts? Quelle somme a été récupérée? La ministre peut-elle aussi fournir un état de la situation pour 2011 et 2012? Envisage-t-elle de modifier la politique de recouvrement?

15.03 Jacqueline Galant, ministre: La procédure de recouvrement ne sera pas modifiée.

overledene om de gegevens van de verzekeraar burgerlijke aansprakelijkheid te krijgen die het slachtoffer dekt of de gegevens van de notaris of van de persoon belast met het beheer van de erfenis. Zij doet dat alleen wanneer de informatie niet spontaan door de familie van het slachtoffer wordt gegeven.

Als de nabestaanden niet op de eerste brief reageren, kan geval per geval worden overwogen een tweede brief te sturen, met aandacht voor de toon van de rappelbrief.

Als de briefwisseling met de familie zonder gevolg blijft, maakt de NMBS een einde aan de recuperatieprocedure tegen de nabestaanden. Als op de briefwisseling wordt geantwoord door de familie of de notaris belast met de nalatenschap, en er geen aansprakelijkheidsverzekeraar is, dan gaat de NMBS al dan niet voort met de recuperatie van de schade na beoordeling van de verkregen elementen.

Als er een verzekeraar burgerlijke aansprakelijkheid is, dan wordt de recuperatieprocedure voortgezet bij de verzekeraar.

Als de verzekeraar weigert op basis van een contractuele clausule, start de NMBS ofwel een procedure tegen de verzekeraar, ofwel gaat zij al dan niet voort met de recuperatie van de schade bij de nabestaanden, na beoordeling van de verkregen elementen.

Wanneer de notaris die belast is met de erfenis, zelf spontaan contact opneemt met de NMBS om het bedrag van de schade te vragen om dat te integreren in de passiva van de erfenis, deelt de NMBS hem dat mee.

Madame Matz, je vais vous faire remettre une note reprenant tous les chiffres concernant la ventilation des décès pour les années 2011, 2012 et 2013 ainsi que les origines des différents types d'accidents.

15.04 Vanessa Matz (cdH): Madame la présidente, madame la ministre, les statistiques sont intéressantes même si elles ne sont pas spécialement réjouissantes.

Cela dit, telle n'était pas la portée de ma question. Un certain nombre de mesures pilotes comprenant toute une série de mesures de sécurité avaient été proposées par votre prédécesseur, notamment

La SNCB adresse d'abord un premier courrier aux proches de la victime pour demander les coordonnées de l'assureur en responsabilité civile, du notaire ou de la personne qui se charge de la liquidation de la succession. En l'absence de réaction des proches à ce premier courrier, l'envoi d'un deuxième courrier peut être envisagé, avec une attention portée au ton de la lettre de rappel.

Si aucune suite n'est donnée à la correspondance avec la famille, la SNCB met un terme à la procédure de recouvrement auprès des proches. Si la famille ou le notaire répondent qu'il n'y a pas d'assurance en responsabilité civile, la SNCB décide au cas par cas de poursuivre ou non la procédure de dommages et intérêts.

Si la victime est couverte par une assurance en responsabilité civile, la procédure de remboursement se poursuit auprès de la compagnie d'assurances. En cas de refus de cette dernière sur la base d'une clause contractuelle, la SNCB intente alors une procédure contre l'assureur ou, après évaluation des éléments recueillis, s'adresse à nouveau à la famille de la victime.

Si le notaire prend directement contact avec la SNCB, celle-ci lui communique le montant du dommage afin de l'intégrer dans le passif de la succession.

Ik zal u een document bezorgen met het jaarlijks aantal doden in 2011, 2012 en 2013 en met vermelding van de oorzaken van de verschillende ongevallen.

15.04 Vanessa Matz (cdH): Dat was mijn vraag niet! Uw voorganger had een aantal veiligheidsmaatregelen voorgesteld. Werd dat plan meegenomen in een strategie ter preventie van zelfdoding?

pour ce qui concerne la Flandre. Ce plan a-t-il été repris en vue de prévenir un certain nombre de suicides, sachant qu'il n'est pas possible de sécuriser tout le réseau? Les statistiques, c'est bien, mais vous n'avez pas répondu à ma question.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

16 Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het incident met de metaaldief in het station van Zolder" (nr. 577)

16 Question de M. Wouter Raskin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, sur "l'incident impliquant le voleur de métal à la gare de Zolder" (n° 577)

16.01 Wouter Raskin (N-VA): Mevrouw de minister, *Het Belang van Limburg* meldde op 9 november dat een bewakingsagent van Securail gewond raakte bij het betrappen en overmeesteren van een metaaldief aan de sporen in Zolder. Zo'n incident roept uiteraard vragen op over de veiligheid in en rond de stations, in het bijzonder — wat mij betreft — in Limburg.

Veiligheidsmensen moeten gemiddeld drie keer per dag ingrijpen bij problemen met junkies, dronkaards of daklozen. Ook metaaldiefstallen komen geregeld voor. Volgens cijfers van de Corporate Security Service van de NMBS maken die 20 % uit van de door hen geregistreerde criminaliteitsfenomenen.

Het hoeft niet te verwonderen dat die zaken ook leiden tot een onveiligheidsgevoel bij de reiziger. Uit een bevraging van 3 000 reizigers blijkt bijvoorbeeld dat 30 % zich onveilig voelt in de stationsomgeving van Hasselt en heel bewust bepaalde plaatsen mijdt. Van de ondervraagden stoort ook meer dan 60 % zich aan drugsdealers, dronkaards of hangjongeren.

Niettemin kan Limburg slechts rekenen op 8 veiligheidsmensen op een totaal van meer dan 500. Dat is uiteraard te weinig om 24 uur per dag in te staan voor de veiligheid in en rond de stations. Als gevolg van dat tekort is Hasselt de enige centrumstad in België waar er geen 24-uursbewaking door Securail is. Tussen 22 uur en 6 uur zijn er geen veiligheidsmensen aanwezig. In de andere Limburgse centrumstad, Genk, bestaat die permanentie wel.

Ik heb de volgende vragen, mevrouw de minister.

Ten eerste, waarom beschikt Hasselt over minder veiligheidsmensen dan de andere centrumsteden? Welke objectieve parameters worden gebruikt voor de verdeling van het aantal veiligheidsmensen over de verschillende stations?

Ten tweede, hoe verloopt de coördinatie op het terrein tussen de spoorwegpolitie en Securail? Kan het tekort aan veiligheidsmensen van Securail in Limburg opgevangen worden door een versterkte aanwezigheid van de spoorwegpolitie?

Ten derde, welke maatregelen worden er genomen tegen de overlast in en rond het station van Hasselt? Is er al een evaluatie gebeurd van het project Station 2020, dat gericht is op het verhogen van de

16.01 Wouter Raskin (N-VA): Malgré les innombrables problèmes de sécurité qui se posent à la gare de Hasselt — 30 % des voyageurs éprouvent un sentiment d'insécurité aux abords de la gare et 60 % d'entre eux n'apprécient pas la présence de trafiquants de drogue, d'ivrognes et de jeunes désœuvrés —, le Limbourg ne dispose que de 8 agents de Securail. Hasselt est ainsi la seule ville-centre de Belgique où une surveillance 24 heures sur 24 n'est pas assurée. À titre de comparaison, la gare de Genk bénéficie de cette surveillance permanente. Comment cela se fait-il?

Comment se passe la coordination entre la police des chemins de fer et Securail? Peut-on compenser le manque de personnel Securail par un renforcement de la présence policière?

Des mesures sont-elles prises pour lutter contre les nuisances à la gare de Hasselt? Le projet "Station 2020" a-t-il déjà été évalué?

Quelles répercussions les économies auront-elles sur la sécurité dans les gares et aux abords des gares?

leefbaarheid en de veiligheid van de stationsomgeving?

Ten slotte, wat zal de impact zijn van de besparingen op de veiligheidssituatie in en rond de stations?

16.02 Minister **Jacqueline Galant**: Mevrouw de voorzitter, de veiligheidsdiensten van de NMBS zijn territoriaal ingedeeld in vijf districten en zijn op die manier geënt op de operationele territoriale indeling van de NMBS. Samen met de brigades Antwerpen, Leuven en Mechelen maakt Hasselt deel uit van het district noordoost. Het district noordwest, met de brigades Gent, Kortrijk, Brugge en Denderleeuw, is op dezelfde manier georganiseerd.

In de brigades Antwerpen en Gent wordt gewerkt in een systeem van 24 uur en 7 dagen op 7. In de andere brigades wordt er 7 op 7 dagen gewerkt telkens tussen 6 uur en 14 uur en tussen 14 uur en 22 uur. Daarvoor beschikken die laatste brigades over een kader van acht mensen, wat een organisatie van telkens twee prestaties per dag door twee veiligheidsagenten mogelijk maakt. Dat is dus ook het geval in de brigade Hasselt.

De coördinatie en samenwerking op het terrein tussen de politiediensten en de veiligheidsdiensten van de NMBS-Securail verloopt zonder problemen. Op regelmatige basis vindt er overleg plaats en in geval van dringende zaken is er onmiddellijk contact. In samenspraak met de spoorwegpolitie werden er afspraken gemaakt waarbij de spoorwegpolitie altemeer de prestatie van 6 uur tot 14 uur of van 14 uur tot 22 uur verzekert op basis van de beschikbare capaciteit.

De eventuele problemen die zich in de avonduren en nachtelijke uren rond het station van Hasselt voordoen, spelen zich meestal buiten het station af en zijn gerelateerd aan de aanwezigheid van de nachtwinkels en de uitgaansgelegenheden. Het gaat hier om bevoegdheden van de lokale politie.

Als gevolg van die problematiek werd op 9 oktober 2013 het project Station 2025 ondertekend, een samenwerkingsverband tussen de verschillende partners die samenwerken omtrent criminaliteits-, overlast- en leefbaarheidgerelateerde fenomenen in het station van Hasselt. De strategische doelstellingen die worden beoogd zijn het waarborgen van de veiligheid van de burgers, zijnde klanten, handelaars en personeel, de verhoging van het objectief veiligheidsgevoel in de stationsomgeving, de verhoging van de leefbaarheid in de stationsomgeving en de ontwikkeling van partnerships tussen de betrokken actoren.

Vanuit het project Station 2025 zijn drie werkgroepen opgericht, namelijk een werkgroep nachtwinkels, een werkgroep overlast algemeen en een werkgroep overlast van jongeren.

Na de hervorming van de NMBS-Groep in 2013 blijft de veiligheid een prioriteit van de NMBS. In het koninklijk besluit van 11 december 2013, artikel 11, wordt duidelijk dat de wetgever hieraan bijzondere aandacht besteedt als onderdeel van de opdrachten van openbare dienst, toegekend aan de NMBS.

De aanpak van de veiligheidsproblematiek in de stations, in de treinen

16.02 **Jacqueline Galant**, ministre: Les services de sécurité de la SNCB sont divisés en cinq districts. Hasselt, Anvers, Louvain et Malines sont regroupés dans le district nord-est. Une permanence 24/7 n'est assurée que dans les brigades d'Anvers et de Gand. Les autres brigades sont opérationnelles de 6 à 14 heures et de 14 à 22 heures. Elles disposent d'un cadre de huit personnes. La coordination entre Securail et la police des chemins de fer se déroule sans anicroches. Il a été convenu que les prestations de 6 à 14 heures ou de 14 à 22 heures seraient assurées en alternance par la police des chemins de fer.

C'est principalement à l'extérieur de la gare que des problèmes sont signalés à Hasselt. Ils sont dus à la présence de magasins de nuit et de lieux de sortie et relèvent de la compétence de la police locale. Cela explique la signature, le 9 octobre 2013, du projet 'Station 2020' qui vise à accroître la viabilité et la sécurité aux abords de la gare. Trois groupes de travail ont été mis en place: un groupe de travail magasins de nuit, un groupe de travail nuisances générales et un troisième groupe de travail nuisances occasionnées par les jeunes.

L'arrêté royal du 11 décembre 2013 accorde une attention toute particulière à la sécurité, considérée comme l'une des missions de la SNCB. La politique de sécurité fera par conséquent partie intégrante des projets stratégiques de l'entreprise et sera également inscrite dans le contrat de gestion de la SNCB.

en op de spoorlijnen zal derhalve worden geconsolideerd in de strategische beleidsplanning in het licht van de onderhandelingen over het beheerscontract tussen de Staat en de NMBS.

16.03 Wouter Raskin (N-VA): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw steun voor maatregelen die de veiligheid van de reiziger garanderen en de overlast aanpakken. Er is daarvoor blijvende aandacht nodig. U hebt daarnaar duidelijk verwezen in uw beleidsverklaring.

Ik zal uiteraard vanuit mijn achtergrond blijven opvolgen in welke mate Limburg op dezelfde manier wordt behandeld als de andere provincies. Ik heb een aantal goede elementen gehoord, met name dat de samenwerking tussen Securail en de spoorwegpolitie een aantal hiaten kan invullen, en ook het project Station 2020 zal zonder twijfel tot goede conclusies komen, mits blijvende opvolging en evaluatie.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

17 Samengevoegde vragen van

- de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het aanbieden van draadloos internet op de trein" (nr. 578)

- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "draadloos internet op de treinen" (nr. 663)

17 Questions jointes de

- M. Wouter Raskin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, sur "la fourniture d'un accès à l'internet sans fil dans les trains" (n° 578)

- Mme Sabien Lahaye-Battheu à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, sur "l'internet sans fil dans les trains" (n° 663)

17.01 Wouter Raskin (N-VA): Mevrouw de minister, ongeveer rond juli dit jaar kondigde de heer Jo Cornu aan concreet werk te zullen maken van draadloos internet of een versterking van het 4G-sigitaal op de treinen. Hiermee kan de NMBS tegemoetkomen aan een vraag die al een hele tijd leeft. In verschillende van onze buurlanden kunnen pendelaars reeds langer gebruikmaken van wifi op de trein. Dat is zo in Frankrijk en Nederland, ook op de Thalystreinen.

Hoe ver staan de concrete plannen van de NMBS in dit kader? Hebt u zicht op het mogelijke tijdspad en de investeringskosten? Is het de bedoeling om wifi gratis aan te bieden?

In de buurlanden blijkt het systeem niet altijd een onverdeeld succes te zijn. Het signaal valt soms weg, de verbinding is bijwijken traag, het netwerk geraakt overbelast omwille van zijn populariteit. Hoe denkt u proactief zulke problemen te kunnen vermijden.

Om de knuppel in het hoenderhok te gooien: heeft draadloos internet effectief nog zin vandaag, nu steeds meer mensen beschikken over mobiel internet?

16.03 Wouter Raskin (N-VA): Il importe de rester attentif aux questions de sécurité. Je me réjouis d'apprendre que la collaboration est bonne entre Securail et la police des chemins de fer.

17.01 Wouter Raskin (N-VA): Jo Cornu a annoncé son intention de mettre en œuvre l'internet sans fil ou de renforcer le signal 4G dans les trains. Dans plusieurs pays voisins, les usagers des chemins de fer peuvent d'ores et déjà accéder au wifi.

Où en sont les projets de la SNCB? Quel en est le calendrier? Quels seront les coûts d'investissement? Le wifi sera-t-il offert gratuitement?

Il semble que chez nos voisins, le bilan de ce système soit mitigé. Que pensez-vous faire pour éviter proactivement que des problèmes, tels que la surcharge du réseau, se posent chez nous? L'internet sans fil a-t-il encore sa raison d'être, à présent que l'accès à l'internet mobile est en constante progression?

17.02 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mevrouw de minister, uw voorganger gaf begin dit jaar aan dat de NMBS bezig was met een studie over draadloos internet op de trein.

Hoever staat het met deze studie? Is er al zicht op de investeringen die hiermee gepaard zouden gaan? Welke lessen kunnen er worden getrokken uit buitenlandse voorbeelden als die van Nederland en Denemarken, waarnaar toen werd verwezen?

17.03 Minister Jacqueline Galant: De NMBS plant een proefproject met wifi op de trein vanaf het tweede kwartaal van 2015. Hierbij zullen verschillende technologische oplossingen voor internet op de trein geëvalueerd worden.

De NMBS wil er vooral zeker van zijn dat het gekozen platform voldoende performant is om de tevredenheid van de reizigers te verbeteren. De NMBS heeft in deze context reeds de positieve en negatieve punten van de oplossingen op de buitenlandse spoornetten geëvalueerd. Daar de internet-service op de trein in het buitenland systematisch kampt met belangrijke kwaliteitsproblemen, met ontevreden reizigers tot gevolg, is het essentieel de nodige tijd te nemen om een eigen testproject uit te werken.

Het klopt dat de performantie in onze buurlanden niet steeds even goed is. In Nederland bijvoorbeeld is de spoorreiziger duidelijk niet tevreden met de capaciteit van de internettoegang. De NS betaalt ook zeer hoge datakosten aan de telecomoperatoren. Dit heeft vooral te maken met het feit dat een goede dekking langsheen de spoorlijnen niet overal beschikbaar is. De NMBS onderzoekt deze aspecten samen met de mobiele operatoren, en evalueert ook andere pistes, onder andere de gebruikmaking van de pylons en het glasvezelnetwerk van Infrabel.

Het mobiel internet op de trein heeft te lijden onder verzwakkingen van het radiosignaal in de trein, door het effect van de kooi van Faraday. De metalen kooi van het rijtuig verzwakt immers het gsm-signaal. Bovendien is de dekking langsheen de spoorlijnen niet altijd zeer goed. Het doel van de NMBS is de treinen permanent te verbinden met het internet.

De NMBS heeft gesprekken gevoerd met collega's van de buitenlandse spoorwegen, en besluit daaruit dat er geen gezondheidsrisico's zijn. Tijdens het proefproject zal de NMBS de straling echter meten en evalueren of zij een impact kan hebben op de gezondheid.

De NMBS heeft de organisatie Beperkte straling enkele maanden geleden ontmoet. Zij vonden het overleg zeer bevredigend. De NMBS heeft hun toegezegd het idee van coupés zonder wifi als onderdeel van dit project ernstig te onderzoeken.

17.02 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Votre prédécesseur avait indiqué début 2014 que la SNCB procédait à une étude sur l'internet sans fil dans les trains.

Où en est cette étude? Avez-vous déjà une idée des investissements qui y sont liés? Quelles leçons peut-on tirer des exemples étrangers?

17.03 Jacqueline Galant, ministre: La SNCB planche sur un projet pilote de fourniture d'un accès à l'internet sans fil dans les trains à partir du deuxième trimestre de 2015. Elle veut avant toute chose s'assurer que la plateforme choisie sera suffisamment performante pour améliorer le taux de satisfaction de ses clients.

La SNCB a déjà évalué les points positifs et négatifs des solutions proposées sur les réseaux ferroviaires étrangers. L'internet dans les trains à l'étranger est confronté systématiquement à des problèmes qualitatifs majeurs qui mécontentent les voyageurs. Aussi est-il essentiel que l'on prenne le temps nécessaire pour élaborer un projet test taillé sur mesure pour le réseau ferré belge. La SNCB ambitionne de connecter en permanence ses trains à l'internet.

Après s'être entretenus avec leurs homologues des compagnies étrangères de chemins de fer, les responsables de la SNCB en ont conclu qu'aucun problème de sécurité ne se pose. Pendant le projet pilote, la SNCB quantifiera et évaluera toutefois le rayonnement de l'internet sans fil dans les trains afin de déterminer son éventuelle nocivité pour la santé.

La SNCB a rencontré l'organisation Beperk de Straling voici quelques mois. Elle s'est engagée à examiner sérieusement la possibilité de prévoir des wagons sans wifi.

17.04 Wouter Raskin (N-VA): Mevrouw de minister, het verheugt mij uiteraard dat het proefproject vorm krijgt in het tweede kwartaal van 2015. Uiteraard wordt dit ook geëvalueerd. U moet bekijken waar wij naartoe gaan maar u hebt uiteraard voor honderd procent gelijk als u stelt dat het finale doel een goed aanbod moet zijn. Dat is essentieel om te vermijden dat reizigers ontevreden zijn. Wat dat betreft ben ik het voor honderd procent met u eens. Ik noteer dat wij in het kader van ons treinvervoer in de voetsporen zullen treden van een aantal initiatieven op Vlaams niveau waarbij in een aantal trams en bussen ook al draadloos internet wordt getest. Ik hoor een duidelijke ambitie en dat verheugt mij.

17.04 Wouter Raskin (N-VA): Je me réjouis de la mise en place du projet pilote. Une bonne offre est une offre qui ne provoque pas l'insatisfaction des voyageurs.

17.05 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Ik wil mij aansluiten bij de positieve reactie van de collega. Ik meen dat het belangrijk is dat er een proefproject komt. U hebt gezegd dat dit in het tweede kwartaal van volgend jaar zal gebeuren. Voor veel treinreizigers is het een dagelijkse worsteling om te kunnen werken op de trein en het internet te kunnen gebruiken. Ik ben positief gestemd. Laten wij allen hopen dat dit project goed werkt en dat het draadloos internetgebruik in de toekomst probleemloos zal kunnen verlopen.

17.05 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Je suis d'accord. Espérons que le projet pilote se passe sans anicroche afin que l'internet sans fil se déroule sans accroc.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

18 Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het jaarverslag 2013 van de ombudsdienst voor de treinreizigers" (nr. 619)

18 Question de M. Wouter Raskin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, sur "le rapport annuel 2013 du service de médiation pour l'usager du rail" (n° 619)

18.01 Wouter Raskin (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, onlangs werd het jaarverslag 2013 van de ombudsdienst voor de treinreizigers gepubliceerd. In dat verslag staan twee punten van kritiek.

18.01 Wouter Raskin (N-VA): Depuis le 1^{er} mars 2013, le Groupe SNCB nie la compétence du médiateur dans le traitement des plaintes des voyageurs qui constatent des irrégularités. Comment la ministre compte-t-elle sortir de cette impasse? Le médiateur constate que le Groupe SNCB rejette 90 % de ses avis. Comment expliquer ce taux élevé?

Een eerste punt betreft de samenwerking tussen de NMBS-Groep en de ombudsdienst, in het bijzonder wanneer het gaat over dossiers inzake onregelmatigheden. Een tweede punt gaat over de dienstverlening van de Groep aan reizigers die een aanvraag of een klacht indienen. De NMBS-Groep reageert hier doorgaans erg traag op en bovendien houdt hij zeer strikt vast aan reglementaire orthodoxie.

Comment la SNCB va-t-elle améliorer ses prestations de services en ce qui concerne le délai de réponse aux voyageurs, la stricte application des conditions de transport et la stagnation de l'indice de satisfaction de sa clientèle? Pourquoi les billets achetés en ligne et ceux achetés au guichet sont-ils soumis à des règles différentes?

Dit heeft geleid tot een viertal concrete vragen, mevrouw de minister. Ten eerste, sinds 1 maart 2013 ontkent de NMBS-Groep de bevoegdheid van de ombudsdienst voor klachten over vaststellingen van onregelmatigheid. Die klachten maakten in 2013 iets meer dan een vijfde uit van het totaal aantal ontvangen klachten. Hoe denkt u deze gespannen situatie te deblokken?

Ten tweede, de ombudsdienst stelt vast dat de NMBS-Groep 90 % van zijn adviezen afwijst. Dit percentage ligt een stuk hoger dan in andere sectoren zoals de telecom, energie of financiële diensten. Dit doet uiteraard vragen rijzen over het nut van de ombudsdienst. Waaraan is dit hoge percentage te wijten?

Ten derde, de dienstverlening van de NMBS-Groep ten aanzien van de reiziger is voor verbetering vatbaar. De NMBS reageert nogal traag, meestal na zowat 40 dagen in plaats van de vooropgestelde termijn van 18 dagen. Een strikte toepassing van de vervoersvoorwaarden zorgt voor heel wat ergernis. Ook de klantentevredenheid stagneert al enkele jaren. Hoe denkt de NMBS, met het oog op de liberalisering van het binnenlandse reizigersvervoer, de dienstverlening te verbeteren?

Ten slotte, volgens de ombudsdienst gelden er andere vervoersvoorwaarden voor treintickets die online worden gekocht dan voor tickets die men aan een loket koopt. Zo zou een niet-gebruikt biljet, dat werd gekocht via ticket online, niet kunnen worden terugbetaald of omgewisseld. Dit klinkt nogal onlogisch in tijden waarin steeds meer loketten sluiten en online aankopen gestimuleerd worden. Geldt deze bepaling nog steeds? Waarom zijn er verschillende regels van toepassing die afhankelijk zijn van de manier waarop tickets worden aangekocht?

18.02 Minister **Jacqueline Galant**: Mijnheer de voorzitter, zoals ik eerder op een soortgelijke vraag van de heer Daniel Senesael heb geantwoord, interpreteren de NMBS en de ombudsdienst voor de treinreizigers de wet die de bevoegdheid van de ombudsdienst bepaalt, niet op dezelfde wijze.

Vooraleer mij over de zaak uit te spreken, wil ik eerst beide betrokken partijen over de kwestie spreken. Ik zal vervolgens een oplossing uitwerken, waarbij de belangen van de benadeelde reizigers worden verdedigd en dure procedures ingevolge misbruik door een kleine groep fraudeurs worden vermeden.

In 2014 verwierp de NMBS inderdaad 144 van de 164 door de ombudsdienst uitgebrachte adviezen, zijnde bijna 90 % van het totaal. Dat is aanzienlijk meer dan bij telecomdiensten, financiële diensten en energiediensten.

Ik vermoed dat het verschil in interpretatie van de wetgeving door de NMBS en de ombudsdienst, alsook de gespannen verhouding die daardoor tussen beide partijen is ontstaan, dit verschil in cijfers gedeeltelijk verklaren. Ik zal er dan ook tijdens mijn overleg met beide partijen naar informeren.

De klantendienst van de NMBS streeft ernaar de wettelijke antwoordtermijnen na te leven en haar klanten en de ombudsdienst tijdig een correct antwoord te bieden.

Niettemin is uw vaststelling juist, met name dat de vooropgestelde termijn van 18 dagen dikwijls wordt overschreden. In de loop van 2013 heeft de ombudsdienst trouwens in dat verband niet minder dan 1 176 herinneringen aan de NMBS gestuurd.

De algemene vervoersvoorwaarden van de NMBS maken inderdaad nog steeds een onderscheid tussen tickets die online worden gekocht en tickets die aan een loket of aan een verkoopautomaat worden gekocht. De eerstgenoemde soort is niet terugbetaalbaar en ook niet omwisselbaar. De tweede soort is dat wel.

Volgens de NMBS zijn de online tickets gemakkelijker vatbaar voor

18.02 **Jacqueline Galant**, ministre: La SNCB et le Service de Médiation pour l'Usager du rail font une interprétation divergente de la loi relative aux compétences du service de médiation. J'entends rencontrer les deux parties pour en discuter.

En 2014, la SNCB a rejeté 144 des 164 avis formulés par le service de médiation, soit près de 90 %, un pourcentage effectivement largement supérieur à celui enregistré dans des services analogues. Les divergences d'interprétation de la loi et les tensions qui en découlent expliquent ce fort pourcentage d'avis rejetés. Je mettrai cet élément sur la table lors de la concertation que je compte organiser.

Le service à la clientèle de la SNCB s'efforce de respecter les délais de réponse prescrits par la loi, mais en 2013, le service de médiation a adressé 1 176 rappels à la SNCB.

La SNCB persiste en effet à faire une distinction entre les billets achetés en ligne qui sont non remboursables et ceux achetés au guichet ou au distributeur automatique qui, eux, sont remboursables ou échangeables. La SNCB prétend que les billets

fraude omdat ze in meerdere exemplaren kunnen worden afgedrukt: een eerste exemplaar ter voorlegging aan de treinbegeleider tijdens de controle in de trein en een tweede exemplaar om aan een loket aan te bieden, teneinde de terugbetaling te vragen.

achetés en ligne se prêtent davantage à la fraude car ils peuvent être imprimés en plusieurs exemplaires: un premier à présenter durant le voyage et un second pour l'obtention d'un remboursement.

18.03 Wouter Raskin (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, ik begrijp dat u de probleemstelling erkent en het verheugt mij dat u bereid bent beide partijen samen te brengen. In het licht van een klantvriendelijk spooraanbod moeten wij absoluut het een en ander veranderen op dit vlak.

De klantendienst streeft naar de wettelijke termijnen, maar slaagt daarin niet altijd. Wij moeten toch nadenken over een aantal processen binnen het bedrijf om op dat vlak toch beter te doen. In het licht van de liberalisering, die eraan komt, is het absoluut belangrijk om een klantvriendelijk bedrijf te organiseren.

Wat het onderscheid tussen de tickets betreft, de ene zijn inwisselbaar en de andere niet, omdat ze fraudegevoelig zijn, daarvoor heb ik uiteraard alle begrip. Anno 2014 moeten we toch in staat zijn om een aantal technieken te ontwikkelen om dat probleem te omzeilen. Het lijkt mij, gezien de digitale wereld van vandaag, ongehoord dat onlinetickets niet inwisselbaar zijn.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

19 Question de M. Stéphane Crusnière à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, sur "les travaux RER en Brabant wallon" (n° 557)

19 Vraag van de heer Stéphane Crusnière aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de GEN-werken in Waals-Brabant" (nr. 557)

19.01 Stéphane Crusnière (PS): Madame la présidente, madame la ministre, le Brabant wallon se prépare, comme toutes les autres provinces, à intensifier ses offres de transport en commun avec l'arrivée du RER.

Afin de pouvoir répondre à l'offre grandissante et, dans certains cas, de rénover l'infrastructure existante, de nombreux travaux ont été planifiés ces dernières années. Certains travaux ont déjà été effectués, d'autres doivent cependant encore être finalisés.

Madame la ministre, pouvez-vous me faire l'inventaire des travaux déjà réalisés ainsi que de ceux qui sont toujours en cours? Pour ces derniers, pouvez-vous me spécifier si, pour chaque projet, les délais seront respectés ou si des prolongations sont à prévoir?

19.02 Jacqueline Galant, ministre: Madame la présidente, cher collègue, pour ce qui concerne les travaux du RER de la ligne 161, Infrabel a terminé l'ensemble des travaux de génie civil pouvant être réalisés sans modifier le tracé existant des voies, à l'exception d'un chantier toujours en activité.

Les travaux de génie civil comprennent la création de plates-formes

19.01 Stéphane Crusnière (PS): Waals-Brabant kijkt uit naar het GEN. Er werden heel wat werken uitgevoerd, andere werken lopen ten einde.

Welke werken zijn er klaar en welke zijn er nog bezig? Worden de deadlines nageleefd?

19.02 Minister Jacqueline Galant: Op lijn 161 is Infrabel klaar met de civieltechnische werken die zonder wijziging van het spoortracé kunnen worden uitgevoerd – perrons voor het derde en vierde spoor, bruggen en aanpassing van

pour accueillir les troisième et quatrième voies, le renouvellement des ponts et l'adaptation des voiries. Le seul chantier de génie civil toujours en cours d'exécution se situe au niveau du tronçon entre la gare de Rixensart et le point d'arrêt de Profondsart. Selon les dernières informations, il devrait se terminer en octobre 2015. Cette date intègre les difficultés rencontrées lors de l'exécution des travaux. Les premiers portiques caténaires pour les quatre voies ont déjà été posés sur différents tronçons. Au nord d'Ottignies, les travaux de voirie sont en cours pour permettre l'acheminement des trains vers l'atelier de nettoyage et d'entretien. Ce raccordement est prévu en octobre 2015.

Les travaux du RER de la ligne 124 sont, quant à eux, moins avancés. Les travaux de génie civil sont terminés sur un tronçon continu entre le sud de la gare de Waterloo et le ring autoroutier à Braine-l'Alleud. Les ouvrages d'art à hauteur de la gare de Nivelles sont également terminés. Cela a permis de supprimer le passage à niveau de la gare de Nivelles en novembre 2012. Actuellement, le chantier de la sous-station de traction à Waterloo est en cours d'exécution. La construction du bâtiment et de sa voirie d'accès seront terminés en novembre 2015.

de wegen – met uitzondering van één nog lopend bouwproject. Dat project betreft de zone tussen het station Rixensart en de stopplaats Profondsart, en zou in oktober 2015 klaar moeten zijn.

Op verscheidene baanvakken zijn de eerste viersporenportieken voor de bovenleidingen al geplaatst. In Ottignies wordt het verbindingsspoor naar de schoonmaak- en onderhoudswerkplaats aangelegd.

Wat lijn 124 betreft, zijn alle civieltechnische werken op het baanvak tussen het station Waterloo en de rondweg van Eigenbrakel afgerond, en zijn de kunstwerken van het station Nijvel klaar. Het tractie-onderstation in Waterloo zou in november 2015 klaar moeten zijn.

19.03 Stéphane Crusnière (PS): Madame la ministre, je vous remercie pour toutes les précisions que vous avez apportées.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

La **présidente**: La question n° 652 de M. Veli Yüksel est reportée.

De samengevoegde vragen nrs. 657 van mevrouw Daphné Dumery en 826 van mevrouw Karin Temmerman worden uitgesteld op vraag van mevrouw Dumery en met instemming van mevrouw Temmerman.

Vraag nr. 661 van mevrouw Lahaye-Battheu wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

De **voorzitter**: Vraag nr. 652 van de heer Yüksel wordt uitgesteld.

Les questions jointes n°s 657 de Mme Dumery et 826 de Mme Temmerman sont reportées. La question n° 661 de Mme Lahaye-Battheu est transformée en question écrite.

20 Question de M. Marcel Cheron à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, sur "la potentielle suppression de la carte famille nombreuse" (n° 666)

20 Vraag van de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de mogelijke afschaffing van de kortingskaart voor grote gezinnen" (nr. 666)

20.01 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Madame la présidente, madame la ministre, il ne faut jamais croire les rumeurs. Néanmoins, il me revient que la suppression de la carte dite de "famille nombreuse" soit envisagée. J'insiste pour que des guillemets soient mis autour de cette appellation.

Vous le savez, cette carte permet à tous les membres d'une famille comptant trois enfants ou plus de bénéficier d'un tarif réduit à 50 % sur le réseau SNCB. Cette réduction substantielle rend cette carte particulièrement importante en termes de pouvoir d'achat et la supprimer constituerait un nouveau coup de frein à l'attractivité de la

20.01 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Naar verluidt wordt er overwogen om de kortingskaart voor grote gezinnen af te schaffen. Dat zou weer een maatregel zijn die het reizen met de NMBS er niet aantrekkelijker op maakt.

Overweegt de NMBS effectief om de kortingskaart voor grote gezinnen tegen maart af te

SNCB.

schaffen? Klopt dat gerucht?

Madame la ministre, pouvez-vous me dire si la suppression de la carte "famille nombreuse" est une option envisagée par la SNCB à ce stade, y compris dans la méthodologie d'ici au mois de mars? Comme vous me l'avez demandé lors du débat budgétaire, pouvez-vous me répondre maintenant et me dire si cette rumeur est fondée ou non?

20.02 Jacqueline Galant, ministre: Madame la présidente, monsieur Cheron, ce point n'a jamais été discuté au sein de la SNCB. Plusieurs pistes visant une plus grande flexibilité et une simplification de la gamme tarifaire sont actuellement à l'étude au sein de la SNCB. Comme je vous l'avais dit également, une nouvelle direction a justement été créée: une direction commerciale et marketing. Tout est en cours de discussion aujourd'hui

20.02 Minister Jacqueline Galant: Dat punt werd nooit besproken bij de NMBS. Momenteel buigt men zich over verscheidene denksporen die tot meer flexibilité en een eenvoudiger tarievenstructuur moeten leiden.

20.03 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Madame la ministre, je note qu'il n'y a pas d'affirmation franche en ce qui concerne le fait que ceci est une véritable rumeur. Je reste dès lors inquiet face à cette réponse quant au suivi qui sera donné dans le cadre des réductions et économies envisagées.

20.03 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): U bevestigt niet met zoveel woorden dat het een gerucht betreft. Mijn ongerustheid heeft u niet weggenomen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

21 Vraag van mevrouw Karin Temmerman aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de drastische afbouw van de dienstverlening in het station Gentbrugge" (nr. 680)

21 Question de Mme Karin Temmerman à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, sur "la réduction drastique du service dans la gare de Gentbrugge" (n° 680)

21.01 Karin Temmerman (sp.a): Mevrouw de minister, het nieuwe vervoerplan heeft heel ingrijpende gevolgen voor heel wat reizigers. U krijgt daar waarschijnlijk heel wat vragen over. Voor Gentbrugge is het dramatisch. In het station van Gentbrugge, een deelgemeente van Gent, een station dat deel uitmaakt van het voorstadnet, dat we allemaal zo belangrijk vinden, zijn er nu 64 stops. Dat aantal wordt gehalveerd; er komen er nu nog 38. Dat komt, omdat vooral de IC-trein tussen Gent-Sint-Pieters en Antwerpen niet langer zal stoppen in Gentbrugge.

21.01 Karin Temmerman (sp.a): Le nouveau plan de transport de la SNCB a des conséquences importantes pour de nombreuses personnes. Ainsi, le nombre de trains s'arrêtant en gare de Gentbrugge sera diminué de moitié. Le train IC Gand-Anvers étant supprimé, un seul train par heure s'arrêtera encore à cet endroit. Cette situation posera des problèmes aux écoliers, notamment, qui arriveront beaucoup trop tôt ou trop tard à l'école. Or la durée du trajet est identique, que le train s'arrête à Gentbrugge ou non.

Het lijkt een kleine aanpassing als de IC-trein daar niet langer stopt, maar de wijziging heeft echt wel heel veel gevolgen. Daardoor stopt er nog slechts een trein per uur. Een trein per uur is echt een probleem voor de schoolgaande jeugd. Leerlingen moeten heel vroeg vertrekken of zij komen te laat op school.

Het rare is dat de trein er wel passeert, maar er niet stopt. We hebben het getimed en u kunt het nakijken in de tabellen. Of de trein nu stopt in Gentbrugge of niet, hij doet over het traject Gent-Sint-Pieters-Gent-Dampoort, waarop Gentbrugge ligt, even lang. De treinen die niet stoppen in Gentbrugge, doen even lang over het traject als de treinen die er wel stoppen. Het is dus totaal onbegrijpelijk dat men tot die drastische ingreep overgaat.

Pourquoi la SNCB a-t-elle pris cette décision?

Gentbrugge ligt op de kruising tussen de E17 en de E40. Die

snelwegen liggen, met andere woorden, om de hoek. Men zal dus opnieuw de auto nemen en de snelweg oprijden. Ik meen dat ingaat tegen wat de NMBS zelf wil en, naar ik dacht, ook tegen wat de regering wil, namelijk minder auto's op de weg. Nogmaals, de wijziging heeft heel wat gevolgen en niemand begrijpt waarom die ingreep is gebeurd.

Mevrouw de minister, om welke reden besliste de NMBS om de IC-trein Gent-Antwerpen niet langer te laten stoppen in het station Gentbrugge?

Zal de NMBS de dienstverlening in het station herbekijken? Of zult u dat vragen?

Hoe rijmt u de drastische afbouw van de dienstverlening met de mogelijke uitbouw van een gewestelijk expresnet in Gent? Als men die spoorverbinding afbouwt, dan is het echt onmogelijk om het expresnet verder uit te bouwen.

Steunt u de vraag van de stad Gent aan de NMBS voor de uitbouw van een Gents voorstadsnet, of is het voorstadsnet reeds naar de Griekse kalender verwezen? Ik zou dat graag weten, want dat heeft natuurlijk heel veel gevolgen voor de circulatieplannen van de stad Gent.

21.02 Minister **Jacqueline Galant**: Het nieuwe vervoersplan heeft tot doel een gestructureerd aanbod te bieden, met comfortabele aansluitingen en voldoende stilstandtijd in de stations om de reizigers te laten in- en uitstappen. Het is in dat kader ook niet de bedoeling om met de IC-treinen, die de grote steden snel met elkaar verbinden, te stoppen in kleinere stations. De reizigers uit de kleinere stations dienen tot in een groter knooppuntstation te rijden, waar ze kunnen overstappen naar een verdere bestemming.

De IC-treinen moeten met een hoge commerciële snelheid tussen de grote steden van het land, zoals Gent en Antwerpen, rijden. De snelheid kan alleen maar gegarandeerd worden als het aantal stilstanden van een IC-trein tussen Gent-Sint-Pieters en Antwerpen beperkt blijft. De IC-treinen zullen bijgevolg niet stoppen in Gentbrugge, maar wel in de twee belangrijkste stations, Gent-Sint-Pieters en Gent-Dampoort.

Niettemin is het station van Gentbrugge een belangrijke stadspool van de stad Gent. Het station van Gentbrugge moet daarom efficiënt verbonden zijn met de hele stad, waarbij het station van Gent-Sint-Pieters verbindingen met heel het land en met de Gentse voorstad verzekert.

Conform het regeerakkoord van 10 oktober 2014 is de NMBS gestart met het bestuderen van een gewestelijk expressnet in de Gentse voorstedelijke zone, met een voorstedelijk spoorwegaanbod van en naar en in en rond Gent. Dat voorstedelijke spoorwegaanbod, geïntegreerd in een GEN-concept, kan worden vergeleken met de Duitse en Zwitserse modellen die S-bahn worden genoemd en gekenmerkt zijn door een precieze geografische dekking en voldoende hoge frequentie.

Dat de IC-treinen niet meer stoppen in Gentbrugge is een stap in de

21.02 **Jacqueline Galant**, ministre: L'objectif du nouveau plan de transport est de proposer une offre structurée, avec des correspondances confortables et des temps d'arrêt suffisants. Ainsi, les trains IC, qui doivent relier rapidement entre elles les grandes villes, ne s'arrêteront plus dans les gares de plus petite taille. Les voyageurs concernés devront s'arrêter dans une plus grande gare, puis prendre une correspondance. La vitesse des trains IC ne peut être garantie que si le nombre d'arrêts reste limité. Ainsi, les trains reliant Gand et Anvers ne s'arrêteront plus à Gentbrugge, mais bien à Gent-Sint-Pieters et à Gent-Dampoort.

La gare de Gentbrugge doit néanmoins être reliée efficacement au reste de la ville, où la gare de Gent-Sint-Pieters assure des liaisons avec la périphérie gantoise et le pays tout entier. La SNCB a lancé une offre ferroviaire suburbaine autour de la ville de Gand, caractérisée par une large couverture géographique et une fréquence élevée.

richting van een geleidelijke aanpassing van een globaal spoorwegaanbod met een sterk en aantrekkelijk voorstedelijk onderdeel. Het nieuwe treinaanbod zal de eerste maanden intensief worden gevolgd en, waar nodig en mogelijk, zullen aanpassingen aan het aanbod worden doorgevoerd. De structuur van het vervoersplan laat niet toe op korte termijn iets te veranderen aan de nieuwe dienstverlening.

Wat de gevolgen van het nieuwe vervoersplan voor het station Gentbrugge betreft, heeft de NMBS mij een gedetailleerde en technische uitleg bezorgd. Ik zal u die bezorgen.

La suppression de l'arrêt des trains IC à Gentbrugge a été décidée dans le cadre de l'adaptation progressive d'une offre ferroviaire globale assortie d'un réseau sururbain attractif. La nouvelle offre ferroviaire sera examinée attentivement au cours des premiers mois et adaptée si cela s'avère nécessaire.

Je fournirai à Mme Temmerman une explication technique détaillée de l'incidence de ces changements sur la gare de Gentbrugge.

21.03 Karin Temmerman (sp.a): Mevrouw de minister, bedankt voor uw uitleg. Ik ben het er niet mee eens, vooral omdat er zelfs in de dienstregeling geen verschil is tussen de treinen die niet stoppen, en de treinen die wel stoppen. Gentbrugge ligt immers net tussen Gent-Sint-Pieters en Gent-Dampoort, waardoor men daar geen hoge snelheid kan halen. Men rijdt bovendien dwars door de stad. Een hoge snelheid tussen de stations Gent-Sint-Pieters en Gent-Dampoort is onmogelijk.

U kunt niet zeggen dat de IC-treinen daardoor tijd verliezen. Dat is gewoon niet waar. Zelfs op uw eigen tabellen is heel duidelijk dat dat niet waar is. Als u een voorstedelijk aanbod wilt invoeren, is Gentbrugge net een van de noodzakelijke knooppunten.

Het positieve aan uw antwoord is echter dat u de deur nog openhoudt, weliswaar op een kier. De gevolgen van het nieuwe vervoersplan zullen worden bekeken, waarna het plan eventueel kan worden bijgestuurd. Ik neem u op uw woord. Ik zal hier zeker op terugkomen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

22 Question de M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, sur "le supplément unique de 7 euros pour tout billet acheté dans un train" (n° 692)

22 Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toepassing van één enkel tarief van 7 euro voor de toeslag voor wie zijn treinticket koopt in de trein" (nr. 692)

22.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Madame la présidente, madame la ministre, le 1^{er} février 2015, la SNCB compte introduire le supplément unique de 7 euros pour tout billet acheté dans un train.

Jusqu'à présent, celui-ci est de 3 euros si l'accompagnateur est averti et de 12,5 euros s'il ne l'est pas. Cette mesure servirait – on peut le comprendre – à réduire les discussions qui débouchent régulièrement sur des agressions à l'encontre de l'accompagnateur. Pourtant, beaucoup contestent cette mesure, à travers la presse notamment, avançant au contraire que cela ne fera qu'accroître le mécontentement des utilisateurs, en particulier les personnes de bonne foi assimilées aux fraudeurs.

21.03 Karin Temmerman (sp.a): Même les tableaux de la ministre montrent clairement que le nouvel horaire n'induit pas un gain de temps. Si la SNCB entend instaurer une offre sururbaine attractive, elle ne pourra escamoter l'arrêt à Gentbrugge car il est justement l'un des nœuds suburbains indispensables.

Le seul point positif que je retiens de cette réponse est le fait que l'incidence de ces changements sera examinée et que, le cas échéant, des adaptations seront réalisées.

22.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): De NMBS wil vanaf 1 februari 2015 een toeslag van 7 euro invoeren voor kaartjes die op de trein gekocht worden, ongeacht of de reiziger de treinbegeleider op voorhand verwittigd heeft of niet. Zo zou men betwistingen of zelfs agressie willen voorkomen. De aankondiging van die maatregel zet kwaad bloed, met name bij de

Alors que de plus en plus de guichets ferment ou réduisent leurs heures d'ouverture, d'autres systèmes fleurissent pour permettre aux utilisateurs d'acquiescer leur titre de transport (application smartphone, achat en ligne, etc.). Des automates sont également disponibles dans toutes les gares. Or, s'ils sont équipés d'un monnayeur permettant un paiement de maximum 20 euros, il n'y a cependant pas la possibilité d'y introduire des billets, sans compter que ces appareils sont parfois en panne. C'est pourquoi, comme c'est le cas pour les autres solutions citées, il est souvent nécessaire de posséder un compte en banque, voire une carte de crédit. Ne pensez-vous pas, madame la ministre, que cela risque de créer une discrimination envers les plus jeunes et les plus défavorisés?

Par ailleurs, l'utilisateur qui achètera dans le train son aller-simple pour se rendre dans la ville ou le village voisin devra s'acquiescer d'un montant plus ou moins similaire au prix du taxi. Pensez-vous que cela favorise l'utilisation du rail?

Enfin, bon nombre d'utilisateurs ne sont pas ou sont mal informés des différentes possibilités évoquées pour l'achat de billets. Une campagne de pub est-elle prévue afin de les sensibiliser à ces solutions émergentes?

mensen die te goeder trouw willen handelen en nu als fraudeurs worden aangemerkt.

Er worden steeds meer loketten gesloten of ze blijven minder lang open. Er worden wel andere betaalsystemen ingevoerd, zoals de applicatie voor smartphones, de onlineaankoop en de ticket-automaten in de stations. Die aanvaarden echter geen bankbiljetten en zijn soms defect. Voor al die systemen heeft men echter een bankrekening of zelfs een kredietkaart nodig. Worden jongeren en mensen met weinig middelen zo niet gediscrimineerd?

Met die toeslag kost een rit naar de buurgemeente ongeveer evenveel als een taxirit. Spoort men zo de mensen aan om de trein te nemen?

Zal er een reclamecampagne worden opgezet om de reizigers te informeren over de mogelijkheden om kaartjes te kopen?

22.02 **Jacqueline Galant**, ministre: Le 4 mars 211, le conseil d'administration de la SNCB a pris une décision de principe concernant le tarif à bord - un supplément uniforme de 7 euros avait été évoqué lors de cette réunion. Le 7 juin 2013, il a été décidé qu'avant d'introduire ce supplément, il fallait d'abord suffisamment d'automates et une campagne de communication. Enfin, lors du comité de direction du 8 septembre 2014, il a été décidé que ce supplément de 7 euros serait applicable à partir du 1^{er} février 2015.

À partir de cette date, tout voyageur achetant un ticket à bord d'un train devra automatiquement payer un supplément uniforme de 7 euros par rapport au prix du billet ordinaire sans que l'accompagnateur de train puisse l'annuler.

Le voyageur doit normalement être en possession d'un titre de transport valable lorsqu'il embarque dans le train. Pour ce faire, il existe plusieurs possibilités d'achat, que ce soit via le guichet, un distributeur automatique de billets, l'application mobile, le ticket en ligne et encore d'autres.

Ces dernières années, la SNCB a largement étendu ces alternatives. Une nouvelle règle de vente à bord des trains se traduira par une façon uniforme de travailler, la même façon à chaque fois et pour tous les accompagnateurs de train.

Le but n'est aucunement de mettre les voyageurs sans billet sur le même pied que les fraudeurs. Par contre, le but est bien de conscientiser, de responsabiliser le voyageur au niveau de la

22.02 **Minister Jacqueline Galant**: De principiële beslissing met betrekking tot het boordtarief werd op 4 maart 2011 genomen. Eerst dienden er voldoende automaten geïnstalleerd te worden en moest er een communicatiecampagne op poten worden gezet. Tijdens de vergadering van het directiecomité van 8 september 2014 werd er besloten met ingang van 1 februari 2015 een toeslag van 7 euro in te voeren.

Vanaf die datum zal de trein-begeleider niet langer die uniforme en automatische toeslag kunnen annuleren. De reiziger moet normaal gesproken in het bezit zijn van een geldig vervoerbewijs wanneer hij op de trein stapt. Daartoe beschikt hij over meerdere mogelijkheden: het loket, een ticketautomaat, de mobiele app, het onlineticket, enz.

Het is zeker niet de bedoeling om reizigers zonder vervoerbewijs

préparation de son voyage.

Pour ce qui est des distributeurs automatiques, il est correct d'affirmer qu'aucun paiement par billet n'est possible et que la fonction cash reste limitée à 20 euros. Cette fonction sera, à brève échéance, portée à 35 euros. Cela devrait d'ailleurs largement suffire pour un billet aller simple au tarif maximal en première classe. Ainsi, un Go Pass d'un jour pour les jeunes ne coûte que 6 euros. C'est bien en deçà de l'actuelle limite de 20 euros.

Comme alternative à l'achat répété d'un billet pour des déplacements courts d'environ 15 kilomètres, la Key Card peut être proposée. Il s'agit d'une carte de 10 trajets à 2 euros par trajet en deuxième classe, ce qui se situe bien en dessous du prix d'une course en taxi.

Ces dernières semaines, la SNCB a d'ores et déjà réalisé une action de sensibilisation d'envergure visant à promouvoir les différents canaux de vente, afin que le voyageur puisse acheter à l'avance son titre de transport.

En outre, la campagne d'information sur ce tarif à bord des trains démarrera le 16 janvier via les médias suivants: communiqués de presse, mailings, fichiers clients, Twitter, site web, publicité, affichage et écrans vidéo dans les gares, annonces dans les gares et à bord des trains.

Si, malgré cela, un voyageur est quand même amené à devoir acheter un billet dans le train, il recevra en même temps une carte mémo reprenant les diverses possibilités d'acheter un billet à l'avance.

gelijk te schakelen met fraudeurs, wel om de reiziger te responsabiliseren wat de voorbereiding van zijn reis betreft.

Het klopt dat de automaten geen briefjes aanvaarden. Hun cash-functie, die vandaag beperkt is tot 20 euro, zal tot 35 euro worden opgetrokken, dat is de maximum-prijs van een enkele reis in eerste klasse. Een Go Pass 1 voor jongeren kost slechts 6 euro, wat beduidend minder is dan het grensbedrag. Voor korte, frequente trajecten is er de Key Card, met 10 ritten tegen 2 euro per rit, wat heel wat minder is dan de prijs voor een taxirit.

De jongste jaren voerde de NMBS heel wat sensibiliseringscampagnes om de reizigers te informeren over de verschillende verkoopkanalen.

De informatiecampagne over het tarief dat aan boord van de trein zal worden gehanteerd, gaat van start op 16 januari, via pers-mededelingen, e-mails, Twitter, de website, reclame, aanplakborden en videoschermen in de stations en via aankondigingen in de stations en op de treinen.

De reiziger die toch nog een ticket koopt op de trein, zal een kaartje krijgen waarop nog eens wordt uiteengezet op welke manieren men zich vooraf een ticket kan aanschaffen.

22.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Madame la ministre, je vous remercie pour ces précisions, notamment pour l'élargissement des possibilités des appareils. Il serait éventuellement intéressant de prévoir un appareil par exemple dans la première ou la dernière voiture de chaque train. En effet, l'appareil de la gare peut être défectueux ou en panne et le contrôleur de train n'est pas censé le savoir. Aussi en placer un et mener une campagne d'information en indiquant que tout passager non muni d'un titre de transport valable pourra en prendre un dans le premier ou dernier wagon, permettraient de résoudre pas mal de problèmes, si tant est qu'il soit possible d'installer des appareils à un endroit précis du train.

22.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Het lijkt me een goed idee het eerste of het laatste voertuig van elke trein met een automaat uit te rusten. De automaat in het station kan immers defect zijn en de treinbegeleider is daarvan niet noodzakelijk op de hoogte.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

23 Question de M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, sur "l'état et l'entretien des chemins longeant les voies de la SNCB" (n° 693)

23 Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de staat en het onderhoud van de paden langs de spoorweg" (nr. 693)

23.01 **Jean-Jacques Flahaux** (MR): Madame la présidente, madame la ministre, je vous interpelle aujourd'hui au sujet des chemins longeant les voies de chemin de fer. Certains relèvent de la gestion d'Infrabel et leur état laisse parfois à désirer. Les services en charge de leur entretien interviennent bien pour reboucher les trous, mais le revêtement posé ne tient pas plus de quelques semaines; je dispose d'exemples précis.

Voilà qui soulève plusieurs inquiétudes.

En premier lieu ce mauvais état peut hypothéquer l'intervention des services de sécurité en cas de problème sur les voies, que ce soit en cas de suicide ou d'accident ferroviaire.

L'autre souci est que ces voiries sont parfois aussi utilisées par des particuliers qui y exécutent des manœuvres avec leurs véhicules, pour rentrer dans leur garage le plus souvent. Ce faisant, si les accotements ne sont pas stabilisés, le revêtement instable ou manquant, les manœuvres peuvent avoir des conséquences dramatiques, compte tenu des dévers parfois importants, notamment à proximité des ponts routiers passant par-dessus les voies.

Madame la ministre, au-delà de la bonne volonté mise par ses services à répondre aux appels des riverains de ces voies, pouvez-vous nous indiquer quelle est la politique d'Infrabel en matière d'entretien des chemins de bord de voies, sous sa responsabilité?

Pouvez-vous nous informer sur les moyens matériels et financiers en général mobilisés à cette fin, tant en matière de contrôle de leur état qu'en matière de réparation dans les règles de l'art, et sur leur évolution à venir?

Enfin, pouvez-vous nous assurer de la garantie de bon achèvement des travaux concernés et de leur stabilité dans la durée, seuls gages de la sécurité des usagers à laquelle vous êtes particulièrement attentive, des voiries en question et des passagers de la SNCB?

23.02 **Jacqueline Galant**, ministre: Madame la présidente, cher collègue, les chemins de service le long des voies ferroviaires peuvent être classés en deux catégories: les chemins hors du domaine d'Infrabel, dont l'entretien et la gestion restent à charge du propriétaire de la voirie, et les chemins sur le domaine d'Infrabel, qui ont pour objectif de permettre la circulation de véhicules de service et d'engins pour la maintenance des infrastructures et sont entretenus de manière à assurer leur circulabilité.

Infrabel peut accorder des autorisations de passage sous forme d'occupation à titre précaire aux riverains qui les sollicitent. Si des entretiens ou adaptations de chemins sont demandés par ces riverains, il leur appartient de les réaliser à leur charge.

Il n'existe pas de poste budgétaire dédié à cette activité d'entretien

23.01 **Jean-Jacques Flahaux** (MR): Sommige wegen en paden langs het spoor worden beheerd door Infrabel. Soms liggen ze er erbarmelijk bij, wat de interventie van de hulpdiensten in geval van problemen op het spoor kan bemoeilijken of tot ongevallen kan leiden.

Welk beleid voert Infrabel met betrekking tot het onderhoud van de wegen en paden langs het spoor? Welke middelen worden er daartoe uitgetrokken?

23.02 **Minister Jacqueline Galant**: De dienstwegen langs het spoor, die niet allemaal op het grondgebied van Infrabel gelegen zijn, dienen om dienstvoertuigen en onderhoudsmachines te laten circuleren. Infrabel kan een doorgangsvergunning uitreiken aan de omwonenden die daartoe een aanvraag indienen. Omwonenden die onderhouds- of aanpassingswerkzaamheden aan die wegen vragen, moeten de daaraan verbonden kosten zelf ten laste nemen. De kosten voor het

des chemins le long des voies; ces prestations sont pointées sur le budget général d'exploitation.

Ce type d'entretien est réalisé en fonction des besoins par les différents arrondissements. Souvent, on profite de la réparation d'un chantier pour réaliser ce travail ou bien de son achèvement et de la disponibilité des moyens mécaniques afin de limiter les coûts. Il est dès lors difficile de quantifier ce budget particulier dans les frais globaux d'un chantier.

Par ailleurs, Infrabel nous précise à nouveau qu'il ne s'agit pas de voiries mais bien de chemins destinés à la maintenance de l'infrastructure. Ceux qui appartiennent à Infrabel constituent une propriété privée sur laquelle toute circulation est en principe interdite. Infrabel n'a pas pour vocation de mettre à disposition des particuliers des terrains pour qu'ils puissent y réaliser leurs manœuvres, comme la question le mentionne, ni à financer des travaux à cette fin.

Pour ce qui concerne la sécurité, elle constitue la première priorité d'Infrabel et de l'ensemble de l'infrastructure ferroviaire: les voies, la signalisation et les installations sont contrôlées au moins deux fois par mois. Si des travaux sont nécessaires pour une question de sécurité, Infrabel les réalise bien évidemment.

23.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Madame la présidente, je remercie Mme la ministre pour sa réponse. Dans certains cas, la réalité est tout autre. Il ne s'agit pas seulement de "faire des manœuvres". Quand des garages situés à l'arrière de maisons se trouvent sur ces voies en question, je ne vois pas comment, dans les faits, on pourrait s'en passer.

Ce qui serait utile, pour que cela ne coûte rien à Infrabel, c'est qu'une convention soit établie entre Infrabel et l'utilisateur du garage et donc de la voirie. J'ai en exemple un cas où il y a une quinzaine de garages. On pourrait très bien imaginer une convention coordonnée par la commune, afin qu'il y ait une espèce d'intervention, de location, de mise à disposition, pour qu'un tarmac soit établi. Si demain, ce que je pourrais comprendre, Infrabel interdisait désormais tout passage, elle interdirait l'utilisation des garages, ce qui ne serait pas le but.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

24 Vraag van mevrouw Karin Temmerman aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de aanpassing van het regelgevend kader voor proefprojecten met zelfrijdende wagens" (nr. 710)

24 Question de Mme Karin Temmerman à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, sur "l'adaptation du cadre réglementaire pour les projets pilotes de voitures autonomes" (n° 710)

24.01 Karin Temmerman (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, ik heb u al ondervraagd over proefprojecten over zelfrijdende wagens.

Er is daar enige beweging. Brussels minister van Mobiliteit, de heer Pascal Smet, verklaarde onlangs voorstander te zijn van proefprojecten met zelfrijdende wagens en eerder gaf ook zijn Vlaamse collega te kennen snel met proefprojecten te willen starten.

onderhoud van die wegen vallen ten laste van het algemene exploitatiebudget. Om de kosten te drukken combineert men de werkzaamheden aan die wegen en paden vaak met andere herstellingen.

In principe is er geen verkeer toegelaten op de paden langs het spoor die bestemd zijn voor het onderhoud en eigendom zijn van Infrabel. Als er om veiligheidsredenen werken moeten worden uitgevoerd, zal Infrabel die uiteraard uitvoeren.

23.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Soms zijn garages achter huizen enkel langs die paden bereikbaar. Infrabel zou een overeenkomst moeten sluiten met de gebruikers van die garages; eventueel kan een en ander gecoördineerd worden door de betrokken gemeente.

24.01 Karin Temmerman (sp.a): L'initiation de projets pilotes avec des voitures autonomes nécessite l'adaptation du cadre réglementaire. De tels projets intéressent les Régions flamande et de Bruxelles-Capitale.

Daarvoor is er echter een aanpassing van het regelgevend kader nodig. U gaf de vorige keer aan dat uw administratie werkt aan de nodige aanpassingen en dat u eerst overleg wilde plegen met de Gewesten om na te gaan of er daarvoor interesse bestond.

Wij weten nu dat zeker het Vlaams Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest daarvoor interesse hebben. Misschien is het Waals Gewest ook geïnteresseerd, maar ik moet bekennen dat ik er niet naar geïnformeerd heb.

Mevrouw de minister, ik heb de volgende vragen. Wat is de stand van zaken van het onderzoek van uw administratie omtrent de aanpassingen die nodig zijn voor het regelgevend kader voor een dergelijk proefproject?

U had de vorige keer aangegeven dat u contact zou opnemen met de Gewesten. Zijn die contacten er geweest? Zijn er eventueel al concrete afspraken gemaakt?

Wat waren de conclusies van de werkgroep van de Europese Commissie op 17 november, waarnaar u vorige keer verwees? Zijn er eventueel plannen om de Europese regelgeving aan te passen met het oog op het faciliteren van deze proefprojecten? Ik leg daarop nogal de nadruk omdat heel wat landen ermee starten en ik zou niet willen dat België achterop hinkt. Ik meen dat het nodig is dat wij op deze trein stappen, want het gaat om de auto van de toekomst.

24.02 Minister **Jacqueline Galant**: Het onderzoek bevindt zich in een voorbereidende fase. Het is trouwens aangewezen om die oefening te maken aan de hand van een aanvraag voor een proefproject, die ik nog niet heb ontvangen. Afhankelijk van de beoogde mate van autonomie zullen immers wettelijke aanpassingen nodig zijn. Zoals ik al in een antwoord heb gezegd, zijn de technische ontwikkelingen nog niet zover gevorderd dat volledig zelfrijdende voertuigen al op de openbare weg kunnen rijden.

Het eerste initiatief bestaat in de oprichting van een werkgroep, die door mijn administratie gecoördineerd wordt. De betrokken dienst doet voorbereidingen zodat de werkgroep begin 2015 effectief kan starten. Een van de conclusies van de workshop van UNECE in mijn administratie was dat de technologie een geleidelijke evolutie doormaakt, met verschillende niveaus van autonomie van voertuigen.

Vanuit het standpunt van de verkeersveiligheid wordt die evolutie toegejuicht. Een drastische vermindering van het aantal verkeersongevallen is mogelijk.

Los van de technologische ontwikkelingen en juridische aanpassingen zal het ook nodig zijn die systemen door de bestuurders beter te doen aanvaarden. Daarom werd gewezen op het belang van een geïntegreerde aanpak en een voldoende flexibel reglementair kader.

UNECE zal voortwerken aan de definiëring van ITS en de verschillende fasen van autonoom rijden om vanuit een uniform begrippenkader de regelgeving te harmoniseren. Men denkt onder andere aan de Conventie van Wenen. Tijdens de workshop heeft de vertegenwoordiger van de Europese Commissie het C-ITS-

Où en est l'étude de l'administration sur les ajustements du cadre réglementaire? Des accords concrets ont-ils déjà été conclus avec les Régions? Quelles ont été les conclusions du groupe de travail United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) qui s'est réuni le 17 novembre dernier? L'Union européenne a-t-elle l'intention de revoir la réglementation européenne en la matière?

24.02 **Jacqueline Galant**, ministre: L'étude en est à la phase préparatoire. Il s'indiquerait de réaliser cet exercice en réaction à une demande de projet pilote, or je n'en ai encore reçu aucune. La loi devra être modifiée en fonction du degré d'autonomie visé. Ces techniques ne sont pas encore suffisamment développées pour permettre dès à présent à des véhicules entièrement autonomes d'emprunter la voie publique.

Un groupe de travail pourra réellement commencer ses travaux début 2015.

Une des conclusions du workshop de l'UNECE dans mon administration consistait à dire que l'évolution de cette technologie est progressive. L'UNECE continuera à définir les Systèmes de Transport Intelligents ainsi que les diverses phases de la mobilité autonome en vue d'harmoniser la réglementation en se fondant sur un cadre de notions uniforme. Pensons notamment, à cet égard,

deployment platform voorgesteld. De letter C verwijst naar coöperatieve systemen. Zelfrijdende voertuigen behoren tot de coöperatieve systemen waarin voertuigen in verbinding staan met elkaar en/of de infrastructuur. Het platform heeft tot doel alle hinderpalen en oplossingen te analyseren, zowel op het technische, wettelijke, organisatorische en administratieve niveau als op het beleidsniveau. Daaruit moet een nota van de Europese Commissie volgen begin 2016.

Voorzitter: Jef Van den Bergh.

Président: Jef Van den Bergh.

à la Convention de Vienne.

Au cours du workshop, le représentant de la Commission européenne a présenté la plateforme C-ITS-deployment, la lettre C faisant référence aux systèmes coopératifs. Cette plateforme vise à analyser l'ensemble des obstacles et des solutions sur les plans technique, légal, organisationnel, administratif et également politique. Une note de la Commission européenne devrait suivre début 2016.

24.03 Karin Temmerman (sp.a): Mevrouw de minister, ik hoor dat u ermee bezig bent, maar niet erg overtuigd bent. U zegt dat er nog heel wat stappen gezet moeten worden en dat men technisch gezien nog niet zo ver staat. Ik kan u echter meedelen dat in verschillende steden in Nederland momenteel proefprojecten lopen. Het is dus niet zo dat het niet kan. Ook in de Verenigde Staten staat men al een stuk verder. Maar laten wij alleen naar Europa kijken, en dan komen de proefprojecten in Nederland in aanmerking.

In België houden heel wat universiteiten zich daarmee bezig, onder andere iMinds, het vroegere IBBT in Gent. iMinds is een instelling die net bezig is met die technologie, maar er ontbreekt een wetgevend kader voor de verdere ontwikkeling ervan.

Ik zou u dus willen vragen om, indien mogelijk, daar spoed achter te zetten. In de toekomst zal dat namelijk zeker verder ontwikkeld worden. Nu hebben wij een stukje voorsprong in die zaken en het zou jammer zijn die voorsprong te verliezen omdat wij niet over het noodzakelijk wettelijk kader beschikken.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

25 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de categorisering van elektrische fietsen" (nr. 713)

25 Question de M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, sur "la catégorisation des vélos électriques" (n° 713)

25.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de minister, mijn vraag gaat over de categorisering van elektrische fietsen, meer bepaald over het onderscheid tussen de gewone elektrische fietsen die maximum 25 km/u rijden en de zogenaamde *speed pedelecs* met een maximale snelheid tussen de 25 en de 45 km/u.

De Europese Commissie heeft hierover al een verordening uitgevaardigd maar die treedt pas vanaf 1 januari 2016 in werking. Het is dus momenteel niet duidelijk welke regels er voor deze verschillende categorieën van elektrische fietsen gelden.

In antwoord op een eerdere vraag zei uw voorganger dat een *speed pedelec* moest worden gelijkgesteld aan een bromfiets

24.03 Karin Temmerman (sp.a): Des projets pilotes sont en cours aux Pays-Bas. En Belgique, beaucoup d'universités y travaillent, notamment l'institut iMinds à Gand. Le cadre législatif nécessaire pour poursuivre le développement de la technologie mise au point par iMinds fait toutefois défaut. Je demande donc une intervention urgente, car nous risquons de perdre la petite longueur d'avance que nous avons en la matière.

25.01 Jef Van den Bergh (CD&V): La Commission européenne a promulgué un Règlement sur la catégorisation des vélos électriques qui n'entrera cependant en vigueur qu'en 2016. En attendant, il est difficile de faire le tri entre les règles s'appliquant aux différentes catégories de vélos électriques. Selon votre prédécesseur, le *speed pedelec* atteignant une vitesse maximale de 25 à 45 km/h est assimilé aux

klasse B. Hiervoor is een rijbewijs nodig, het dragen van een valhelm, het hebben van een motorrijtuigenverzekering, het inschrijven van de fiets en een nummerplaat.

Dit zou ook als gevolg hebben dat men met een *speed pedelec* niet op een jaagpad of op andere fietsroutes die voorbehouden zijn aan fietsers en bromfietsers van klasse A mag rijden, wat niet de bedoeling kan zijn.

Elektrische fietsen verlagen de drempel om de fiets meer te gaan gebruiken voor utilitaire verplaatsingen zoals woon-werkverkeer. Ik denk dat wij voldoende oog moeten hebben voor deze nieuwe vorm van verplaatsingen.

Op de website van de FOD Mobiliteit is te lezen dat rijwielen, voorzien van elektrische hulpmotor voor trapondersteuning waarvan de aandrijfkraft geleidelijk vermindert en tenslotte wordt onderbroken, niet moeten worden ingeschreven en dus geen nummerplaat moeten hebben. Dat is in tegenstrijd met de stelling dat die met een bromfiets klasse B moeten worden gelijkgesteld.

De definitie op de website van de FOD Mobiliteit is niet dezelfde als die in de Wegcode.

De conclusie is dus dat er heel wat onduidelijkheid bestaat, ook op verzekeringstechnisch vlak. Vandaar mijn vraag om meer verduidelijking, mevrouw de minister.

Bent u van mening dat een *speed pedelec* geen rijwiel is, maar als een bromfiets klasse B moet worden gezien?

Wat is de stand van zaken in de categorisering van elektrische fietsen?

Kunt u vandaag voor de verschillende soorten elektrische fietsen al zeggen wat de categorisering is en wat de bijbehorende verplichtingen zijn? Op welke artikelen uit de Wegcode is dit gebaseerd?

Werd een overzichtstabel opgesteld om duidelijkheid te verschaffen aan consumenten, verkopers en verzekeraars? De ene verzekeraar beschouwt dit als een fiets, de andere als een bromfiets. Daarover moet dringend duidelijkheid komen.

Werden al boetes uitgeschreven voor overtredingen met elektrische fietsen, zoals het niet dragen van een helm of het hebben van een rijbewijs wanneer dit verplicht is?

Zijn er cijfers beschikbaar over het aantal en de ernst van ongevallen met elektrische fietsen, *speed pedelecs* en *e-bikes* met een elektrische hulpmotor die tot 45 km/u kunnen rijden? Zo neen, kan dat op de een of andere manier worden geregistreerd in de toekomst?

Dit is een fenomeen dat alleen maar uitbreiding zal kennen. Wij moeten de gevolgen voor de veiligheid goed opvolgen. Daarvoor zijn statistieken nodig.

vélocitateurs de classe B, ce qui signifie notamment que son utilisateur doit être titulaire d'un permis de conduire et l'immatriculer. Le site internet du SPF Mobilité indique toutefois que l'immatriculation des vélos électriques n'est pas obligatoire.

Le *speed pedelec* est-il ou non assimilé à un vélomoteur de classe B? Où en est la catégorisation des vélos électriques? Quelles sont les obligations associées aux types respectifs de vélos électriques? Existe-t-il à ce propos un tableau synoptique clair à la disposition des usagers et des assureurs? Des amendes ont-elles déjà été infligées aux utilisateurs de vélos électriques pour absence de port d'un casque ou défaut de permis de conduire? Existe-t-il des statistiques relatives au nombre d'accidents impliquant des vélos électriques?

25.02 Minister **Jacqueline Galant**: Zowel de huidige Europese richtlijn 2002/24 als de nieuwe verordening 168/2013, die de

25.02 **Jacqueline Galant**, ministre: La directive européenne

Europese richtlijn vervangt vanaf 1 januari 2016, bepaalt dat een elektrische fiets met trapondersteuning tot maximaal 45 km/uur een bromfiets is. Op dit ogenblik wordt conform de Wegcode een fiets met trapondersteuning met een vermogen van maximaal 0,25 kilowatt waarvan de aandrijfkraft geleidelijk vermindert en ten slotte wordt onderbroken bij een snelheid van 25 km/uur, beschouwd als een rijwiel, dus een fiets. Bestuurders van die voertuigen moeten de regels die van toepassing zijn op fietsers, respecteren.

Fietsen met trapondersteuning die niet aan de vermelde voorwaarden voldoen, en elektrische fietsen zonder trapondersteuning zijn bromfietsen. De bestuurders moeten in dit geval de regels die gelden voor bromfietsen, in acht nemen.

Mijn administratie bekijkt nu in samenspraak met de Gewesten en in overleg met Belgische en Europese instanties en belangengroepen als verkopers en invoerders van elektrische fietsen en de verzekeringssector voor welke aspecten van het verkeersreglement het raadzaam kan zijn bepaalde types van elektrische fietsen gelijk te stellen met een rijwiel. Pas wanneer daarover duidelijkheid is, kan een overzicht worden gemaakt van de nieuwe toestand.

Er is nog geen specifiek cijfermateriaal beschikbaar inzake elektrische fietsen. Zoals ik reeds geantwoord heb op een gelijkwaardige vraag, die u daarover gesteld hebt, zal de detaillering van de termen "fiets" en "elektrische fiets van meer of minder dan 25 km/uur" in de werkgroep inzake de aanpassingen van de ongevallenstatistieken geformuleerd worden.

actuelle comme le nouveau règlement qui la remplacera à partir de 2016 prévoient qu'un vélo électrique capable de rouler à 45 kilomètres à l'heure au maximum est un cyclomoteur. Le code de la route considère qu'un vélo avec assistance au pédalage, dont l'alimentation est réduite puis interrompue à partir de 25 kilomètres à l'heure est un vélo. Tous les autres sont considérés comme des cyclomoteurs.

Mon administration examine avec les Régions et en concertation avec les autorités et groupes d'intérêts belges et européens les aspects du code de la route pour lesquels certains types de vélos électriques doivent être assimilés aux vélos. Dès que toute la clarté sera faite, nous serons en mesure de dresser un tableau de la nouvelle situation.

Nous ne disposons pas encore de statistiques sur les vélos électriques. Un groupe de travail examine la possibilité de faire figurer, dans les statistiques des accidents, les termes "vélo" et "vélo électrique roulant à plus ou moins 25 kilomètres à l'heure".

25.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Dank u, mevrouw de minister. Ik zal hier verder niet op reageren gezien de tijd die ons nog rest om enkele andere vragen te behandelen.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

26 Samengevoegde vragen van

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de Fyравervanger" (nr. 721)
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vervanger van de Fyратrein" (nr. 743)

26 Questions jointes de

- M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, sur "le remplaçant du Fyра" (n° 721)
- M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, sur "le remplaçant du Fyра" (n° 743)

26.01 David Geerts (sp.a): Mijnheer de voorzitter, daarnet heeft u hierover zelf een vraag gesteld aan minister Borsus.

Mevrouw de minister, gisteren hebben wij kunnen lezen dat er toch een oplossing is gevonden voor de vervanging van de Fyра-trein. Er is

26.01 David Geerts (sp.a): Une solution existerait pour le remplacement du train Fyра, mais la position des Néerlandais reste peu claire. Où se situent les

echter nog steeds onduidelijkheid over de positie van de problèmes?
Nederlanders.

Zijn alle problemen ter zake opgelost? Of zit er nog steeds een kink in de kabel?

26.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de minister, ik kan mij daar alleen maar bij aansluiten.

Ik heb enkel nog de bijkomende vraag wat de stand van zaken is met betrekking tot de volgende stap. Sinds het wegvallen van de Fyra zitten wij in een stappenscenario waarbij er eerst een noodoplossing kwam voor het traject tussen Den Haag en Brussel. Vanaf volgende week zal die trein ook gaan rijden tussen Brussel en Amsterdam via de luchthaven. Die trein zal daar behoorlijk lang over doen.

Een derde stap is dat die trein uiteindelijk ook over de hogesnelheidslijnen zal rijden vanaf december 2017. Ik neem aan dat daarvoor al de nodige voorbereidingen worden getroffen. Laat ons hopen dat dit allemaal vlotter zal verlopen dan het Fyra-dossier destijds.

26.03 Minister Jacqueline Galant: Mijnheer de voorzitter, de NMBS heeft inderdaad kennis genomen van de verklaringen van staatssecretaris Mansveld. De NMBS laat echter weten dat het niet correct is dat er op 14 december 2014 geen trein zal rijden tussen Brussel en Amsterdam.

Zoals tijdens het NS-topoverleg van 18 november 2014 werd beslist, is het de bedoeling dat vanaf 14 december 2014 bij de start van de nieuwe dienstregeling de ICE-trein zeventien keer per dag rijdt en ook opnieuw doorrijdt tot Amsterdam.

Momenteel wordt de treinverbinding Brussel-Den Haag twaalf keer per dag verzekerd. Om de uitbreiding naar zestien relaties per dag tot Amsterdam mogelijk te maken, zijn door de Nederlandse Spoorwegen extra rijksteden opgebouwd en voor die internationale treindienst geschikt gemaakt.

Tussen de NMBS en de NS werd ook overeengekomen dat de eigenaar van het materieel het dossier van de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen zal voorstellen. De DVIS, die in België de rijksteden in kwestie voor een verlenging van de zogenoemde Beneluxtrein tot Amsterdam moet goedkeuren, heeft op 27 november 2014 het dossier ontvangen.

Wettelijk gezien heeft de DVIS vanaf die datum vier maanden de tijd om het dossier te analyseren en om een beslissing te nemen. De NMBS heeft geen weet van eventuele problemen en vermoedt dat de DVIS, die meestal zeer bereidwillig is, dat eenvoudig dossier in de komende dagen zal klaren. De NMBS verwacht in principe op 14 december 2014 te kunnen starten, zoals gepland. Ook voor het rijden via de hsl vanaf december 2016 loopt momenteel alles op schema. Daarbij is men er waakzaam voor dat de door de NS te leveren stuurstandrijtuigen tijdig klaar zouden zijn.

26.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Depuis la suppression du Fyra, nous assistons à une véritable saga: il y a d'abord eu la solution de secours pour le trajet entre La Haye et Bruxelles; à partir de la semaine prochaine, ce train circulera aussi entre Bruxelles et Amsterdam via l'aéroport et, à partir de décembre 2017, ce même train circulerait aussi sur les lignes à grande vitesse. Qu'en est-il?

26.03 Jacqueline Galant, ministre: La SNCB dément qu'aucun train ne circulera le 14 décembre 2014 entre Bruxelles et Amsterdam. Dès la mise en place des nouveaux horaires, dix-sept trains rouleront quotidiennement à destination d'Amsterdam.

Actuellement, la liaison Bruxelles-La Haye est assurée douze fois par jour. Afin d'accroître le nombre de liaisons jusqu'à Amsterdam, les chemins de fer néerlandais (NS) ont prévu des wagons supplémentaires.

La SNCB et les chemins de fer néerlandais ont convenu qu'il reviendrait au propriétaire du matériel de présenter le dossier au Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer (SSICF). Le SSICF a reçu le dossier le 27 novembre dernier et dispose de quatre mois pour prendre une décision. La SNCB attend du SSICF qu'il statue dans les prochains jours sur ce dossier simple afin de pouvoir démarrer le processus 14 décembre 2014. En ce qui concerne la circulation sur les lignes à grande vitesse à partir de décembre 2016, tout se déroule également comme prévu.

26.04 David Geerts (sp.a): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor haar antwoord.

26.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de minister, ik sluit mij daar ten volle bij aan.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

27 Question de Mme Gwenaëlle Grovonius à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, sur "les liaisons internationales de et vers Namur" (n° 731)

27 Vraag van mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de internationale verbindingen van en naar Namen" (nr. 731)

Voorzitter: David Geerts.

Président: David Geerts.

27.01 Gwenaëlle Grovonius (PS): Monsieur le président, madame la ministre, j'ai pris connaissance du plan d'investissement 2013-2025 du Groupe SNCB, du plan Transport 2014-2017 de la SNCB et des informations portant sur la réduction des moyens budgétaires consentis par le gouvernement fédéral, ce qui m'amène à vous faire part de mon inquiétude par rapport à ce désinvestissement annoncé, ainsi que sur certains dossiers stratégiques pour le Namurois et le Sud de la Belgique.

Madame la ministre, qu'en est-il des deux connexions ferroviaires internationales dont bénéficie Namur, capitale de la Wallonie, vers Paris et vers Luxembourg, Strasbourg et Bâle, sachant que la liaison Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg ne pourrait apparemment plus à l'avenir s'effectuer sans rupture de charge à Luxembourg?

En ce qui concerne le Thalys Liège-Namur-Paris qui sera opéré par un opérateur privé à capitaux majoritairement français à partir du 1^{er} janvier 2015, pouvez-vous m'assurer que, compte tenu de ce nouveau mode d'organisation, il sera toujours possible pour le gouvernement fédéral de financer une partie de l'éventuel déficit d'exploitation?

27.02 Jacqueline Galant, ministre: Chère collègue, l'axe Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg-Suisse est aujourd'hui desservi par deux trains EuroCity, pour la relation Bruxelles-Luxembourg; 17 trains ICJ et 3 trains IC quotidiens viennent compléter cette offre. La gare de Namur est desservie par tous ces trains.

Il est exact toutefois qu'en raison de nombreux obstacles à son développement - travaux d'infrastructure à long terme sur les réseaux belge, luxembourgeois et français, concurrence des trajets alternatifs plus rapides proposés par des réseaux adjacents, manque de confort

27.01 Gwenaëlle Grovonius (PS): De investeringen in het spoor in het zuiden van België en in het Naamse in het bijzonder worden op onrustwekkende wijze beperkt.

Wat zal er gebeuren met de twee internationale verbindingen, namelijk naar Parijs en naar Luxemburg, Straatsburg en Bazel die halt houden in Namen, vooral gelet op het feit dat de reiziger op de verbinding Brussel-Luxembourg-Straatsburg in de toekomst altijd zal moeten overstappen in Luxemburg?

Zal de federale regering in de toekomst nog een deel van het eventuele exploitatiedeficit van de Thalysverbinding Luik-Namen-Parijs kunnen financieren? Deze verbinding zal namelijk vanaf 2015 door een privéoperator worden beheerd, met vooral Frans kapitaal...

27.02 Minister Jacqueline Galant: Het treinaanbod op de as Brussel-Luxembourg-Straatsburg-Zwitserland en in het station van Namen bestaat uit twee EuroCitytreinen, zeventien ICJ-treinen en drie IC-treinen.

Wegens de vele hinderpalen die de ontwikkeling van het project in

du matériel et désintérêt marqué par les Chemins de fer suisses pour la poursuite de sa collaboration dans le maintien de cette relation, baisse de la régularité -, la SNCB est amenée à envisager une refonte totale du projet. La SNCB s'est donc tournée vers les CFL en vue d'examiner conjointement les solutions concrètes pouvant être mises en œuvre afin d'éviter que les trafics intercapitales belge et grand-ducal ne cèdent encore plus de parts à la voiture.

Après analyse des données actuelles d'utilisation de cette ligne et des conclusions d'une éventuelle étude de marché permettant d'identifier la demande future, la SNCB décidera d'une nouvelle desserte qui ne pourra toutefois pas être proposée avant le nouveau plan de transport de décembre 2017. Il y a de bonnes raisons de croire que la gare de Namur ne sera pas négligée dans cette évaluation.

La nouvelle entreprise ferroviaire qui opérera le train Thalys devrait voir le jour le 31 mars 2015 et non le 1^{er} janvier 2015. La possibilité de participer au financement de la relation Liège-Paris via Namur, Charleroi et Mons dépendra à la fois des termes du futur contrat de gestion entre l'État belge et la SNCB, ainsi que de la décision de Thalys de poursuivre ou non cette relation.

de weg staan, moest het helemaal worden herdacht. De NMBS zocht daarom haar heil bij de CFL om na te gaan wat er kan gedaan worden om nog meer marktaandeel te verliezen aan de auto.

Na onderzoek zal de NMBS beslissen over een nieuw treinaanbod, maar dat kan niet voor het nieuwe vervoersplan van december 2017. Er zijn echter goede redenen om aan te nemen dat het station Namen niet stiefmoederlijk zal worden behandeld.

De nieuwe beheersonderneming voor de Thalys zal op 31 maart 2015 het licht zien, en niet op 1 januari. Of er al dan niet bijgedragen wordt tot de financiering van de verbinding Luik-Parijs hangt af van de inhoud van het toekomstige beheerscontract en ook van de beslissing van Thalys om die verbinding al dan niet verder uit te baten.

*L'incident est clos.
Het incident is gesloten.*

De **voorzitter**: Mevrouw de minister, wat gaan we doen? Stoppen we hier?

27.03 Gwenaëlle Grovonius (PS): Monsieur le président, les questions suivantes peuvent être rapidement posées. Devez-vous partir, madame la ministre?

27.03 Gwenaëlle Grovonius (PS): Moet u vertrekken, mevrouw de minister?

27.04 Jacqueline Galant, ministre: (...) Je trouve cela un peu fort! C'est moi la ministre, c'est moi qui dois être là, alors que les députés ne sont même pas là pour poser leurs questions. Leurs questions sont tellement importantes qu'ils ne sont même pas présents pour les poser! J'espère que cela leur sera répété!

27.04 Minister Jacqueline Galant: Als minister wordt ik geacht aanwezig te zijn, maar de parlementsleden zijn er zelfs niet om hun vragen te stellen!

28 Question de Mme Gwenaëlle Grovonius à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, sur "le trafic diffus" (n° 732)

28 Vraag van mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het verspreide vervoer" (nr. 732)

28.01 Gwenaëlle Grovonius (PS): Madame la ministre, sur la base du même constat que la question précédente, je voudrais vous interroger sur la problématique du trafic diffus. J'aurais souhaité savoir ce qu'il en est. En effet, l'on constate, avec regret, une certaine forme de désengagement de la SNCB Logistics pour ce type de trafic.

28.01 Gwenaëlle Grovonius (PS): We moeten helaas vaststellen dat NMBS Logistics tegenwoordig minder actief is op het stuk van verspreid vervoer.

Pensez-vous qu'il soit possible que la SNCB Logistics puisse réexaminer sa politique commerciale en matière de trafic diffus et que

Zou NMBS Logistics zijn commerciële beleid inzake

le gouvernement fédéral veille à la soutenir avec des moyens suffisants dans un contexte où de nombreuses PME pourraient avoir un intérêt pour la livraison des marchandises par la voie ferrée, pour autant qu'un service de qualité leur soit fourni?

verspreid vervoer kunnen herzien, en zou de regering dat met de nodige middelen ondersteunen, als zou blijken dat vele kmo's interesse hebben voor een uitstekende dienstverlening op het stuk van leveringen van goederen per spoor?

28.02 **Jacqueline Galant**, ministre: Monsieur le président, depuis sa filialisation, SNCB Logistics se doit de garantir et de rentabiliser le trafic diffus en tant qu'entreprise privée seule fournisseur de ce service en Belgique.

28.02 **Minister Jacqueline Galant**: NMBS Logistics is het enige privébedrijf dat die dienst levert en moet het verspreid vervoer verzekeren en rendabel maken. De goederenvervoerder heeft al bespaard op de kosten en een net met meer dan 200 laad- en losplaatsen in de drie Gewesten uitgebouwd voor afzonderlijke wagons, en blijft in die dienstverlening investeren. Dankzij de rentabiliteit en de kwaliteit van het aanbod is het financiële resultaat verbeterd.

Au cours des années précédentes, SNCB Logistics a déjà fait d'énormes efforts pour réduire les coûts systématiques du trafic diffus, service longtemps considéré comme mission de service public rendu aux entreprises et aux ports sans être rentable. SNCB Logistics a, par exemple, développé un réseau essentiel pour le tissu industriel avec plus de 200 points de desserte dans les trois Régions du pays pour les wagons isolés. Ces efforts ont contribué à une optimisation importante de la rentabilité et de la qualité de l'offre en matière de trafic diffus et à une amélioration importante du résultat financier global.

Vu l'importance du trafic diffus pour l'industrie belge, voire européenne, ainsi que pour les ports, et tenant compte du potentiel de ce mode de transport durable, SNCB Logistics continue son offre et investit même dans le développement de ce service.

De rechten voor het gebruik van de infrastructuur, de strenge arbeidswetgeving, de arbeidsintensiteit, de zware investeringen, de vaste kosten van het verspreid vervoer en de problemen met de interoperabiliteit van de spoorwegsysteem in de verschillende landen benadelen het railvervoer ten opzichte van het wegvervoer. Heel wat landen subsidiëren daarom verspreid vervoer en gecombineerd vervoer om het railvervoer te stimuleren.

Le transport par rail est handicapé par rapport à la route à différents niveaux: la redevance d'infrastructure (plus ou moins 10 % de coûts de transport, ce qui est largement supérieur à la route), la réglementation plus stricte en matière de travail et de sécurité, la haute intensité de travail qu'il requiert, les lourds investissements, les coûts fixes du trafic diffus ainsi que les difficultés d'interopérabilité entre les différents pays.

De nombreux pays ont mis en place les mécanismes nécessaires de subvention du trafic diffus et du transport intermodal afin de résorber ce retard structurel et d'encourager le report modal vers le rail.

Er moet beter worden samengewerkt met Infrabel en er moet een voluntaristisch Europees spoorbeleid worden gevoerd.

Il convient de créer un *level playing field* à d'autres niveaux: la collaboration du gestionnaire d'infrastructure Infrabel tout comme une politique ferroviaire européenne claire et volontariste appliquée de façon cohérente dans les États membres.

Overeenkomstig het regeerakkoord zal er een proactief spoorbeleid gevoerd worden, met bijzondere aandacht voor het goederenvervoer in het meerjareninvesteringsplan. Ik zal dan ook voorstellen doen in verband met de handhaving, binnen redelijke grenzen, van de steunregeling voor het goederenvervoer per spoor.

L'accord de gouvernement prévoit que le gouvernement mènera une politique ferroviaire proactive. Une attention particulière sera portée dans le plan pluriannuel d'investissement aux projets d'infrastructures ferroviaires pour le fret et à l'accessibilité des pôles d'activité économique. Dans ce cadre, je ferai au gouvernement, dans les prochains mois, des propositions concernant la poursuite raisonnable du mécanisme de soutien au transport ferroviaire de fret.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

29 Question de Mme Gwenaëlle Grovonius à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, sur "les lignes namuroises et le RER" (n° 733)

29 Vraag van mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de Naamse spoorlijnen en het GEN" (nr. 733)

29.01 **Gwenaëlle Grovonius** (PS): Monsieur le président, madame la ministre, sur base des mêmes critères, pour Infrabel, il paraît clair que la priorité d'investissements restera la poursuite de la sécurisation du réseau. Mais au-delà, pouvez-vous m'assurer qu'un niveau d'investissements suffisant sera maintenu sur l'ensemble du réseau, en vue, au minimum, de maintenir sa capacité et le niveau de service actuels?

Il ne serait pas acceptable que la réduction des moyens se fasse, par exemple, au détriment de certaines lignes où un sous-investissement chronique aurait pour conséquence inévitable une dégradation de la qualité du service, qu'il s'agisse de la vitesse commerciale ou de la ponctualité. Je pense en particulier aux lignes 132 (Charleroi - Couvin), 154-166 (Namur-Dinant-Bertrix) et 43 (Liège-Marloie), qui sont des outils de mobilité indispensables en milieu rural.

Au niveau de la SNCB, pouvez-vous également nous détailler l'impact de ces mesures sur le matériel roulant? Par ailleurs, qu'en est-il de la finalisation des investissements RER sur la L161 (Bruxelles-Namur) et de l'amélioration de l'infrastructure sur la L162 (Namur-Luxembourg), dans les délais actés au PPI 2013-2025? Des nouveaux reports sont-ils prévus?

Pour rappel, la ligne 161-162 dessert 2,25 millions d'habitants (un cinquième de la population nationale et quasiment la moitié de l'axe Wallonie-Bruxelles).

En ce qui concerne le plan de transport 2014-2017 qui entre en vigueur mi-décembre, fera-t-il l'objet d'une évaluation dans l'année de sa mise en œuvre, avec les forces vives locales et les usagers? Cette évaluation pourrait-elle déboucher sur des recommandations pour le plan suivant appelé à entrer en vigueur après 2017?

29.02 **Jacqueline Galant**, ministre: Monsieur le président, chère collègue, je veillerai, lors de la révision du prochain PPI et tenant compte de l'épure budgétaire définie par le gouvernement, à ce qu'Infrabel respecte ses engagements en ce qui concerne la réalisation des travaux du RER sur la ligne 161 dans le budget imparti et dans des délais acceptables.

La mise à quatre voies de la ligne 161 fait partie des travaux clés de la ligne RER et doit permettre le développement de l'offre ferroviaire suburbaine sur un des axes majeurs Wallonie – Bruxelles venant de Namur et via Ottignies.

La mise en service du nouveau plan de transport de la SNCB, prévu pour le 14 décembre 2014, sera suivie de près. Dès qu'un problème sera identifié, comme une suroccupation, une solution sera envisagée dans la mesure du possible. L'observation du plan de transport 2014 permettra d'intégrer ces contacts lors de l'étude du plan de transport

29.01 **Gwenaëlle Grovonius** (PS): De beveiliging van het net is een prioriteit in het investeringsbeleid van Infrabel. Zal er voldoende in het net geïnvesteerd worden om de huidige capaciteit en dienstverlening te handhaven? Ontoereikende investeringen op sommige lijnen zouden kunnen leiden tot een slechtere dienstverlening. Ik denk dan aan de lijnen 132, 154, 166 en 43, die onmisbare mobiliteitsschakels in ruraal gebied vormen.

Wat zullen de gevolgen van die maatregelen zijn voor het rollend materieel? Hoe staat het met de GEN-investeringen op lijn 161 en de verbetering van de infrastructuur op lijn 162? Komt er nieuw uitstel?

Zal het vervoersplan dat zeer binnenkort van kracht wordt, over een jaar geëvalueerd worden?

29.02 **Minister Jacqueline Galant**: Ik zal erop toezien dat Infrabel de afspraken in verband met de GEN-werkzaamheden met inachtneming van de vooropgestelde budgettaire middelen en binnen aanvaardbare termijnen nakomt. Dankzij het op vier sporen brengen van lijn 161 – één van de essentiële werkzaamheden – zal het treinaanbod op een van de grootste assen tussen Wallonië en Brussel kunnen worden verruimd.

De inwerkingtreding van het nieuwe vervoersplan op 14 december 2014 zal van nabij

2017 pour lequel, notamment, une vaste consultation sera organisée et élaborée en collaboration étroite avec les sociétés de transport régionales.

worden gevolgd. Wanneer er zich problemen voordoen, zal er naar oplossingen worden gezocht. De follow-up van dit vervoersplan vormt het uitgangspunt voor de voorbereiding van het vervoersplan 2017, waarover zal worden overlegd met de regionale vervoersmaatschappijen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.57 uur.

La réunion publique de commission est levée à 17.57 heures.