



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

21-09-2016

Namiddag

Mercredi

21-09-2016

Après-midi

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

- Vraag van mevrouw Karin Jiroflée aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de treinverbinding Haacht-Brussel" (nr. 13008) 1
- Sprekers: Karin Jiroflée, François Bellot,*
minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het onderhoud van spoorwegbermen in Leopoldsburg" (nr. 13122) 2
- Sprekers: Wouter Raskin, François Bellot,*
minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het gebruik van digitale data bij het onderhoud van het spoor en het rollend materieel" (nr. 13161) 4
- Sprekers: Wouter Raskin, François Bellot,*
minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- Samengevoegde interpellatie en vragen van 5
- de heer Marcel Cheron tot de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen over "de financiële structuur voor de uitbouw van het GEN" (nr. 163) 5
 - de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de aankondiging van 1 miljard extra investeringen in de Belgische spoorwegen" (nr. 13179) 5
 - de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de financieringsbronnen voor het GEN en de link met de GEN-parking in Louvain-la-Neuve" (nr. 13619) 5
 - mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het extra miljard euro voor spoorinvesteringen" (nr. 13703) 5
 - mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de investering van één miljard euro voor de NMBS" (nr. 13718) 5
 - mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister 6

SOMMAIRE

- Question de Mme Karin Jiroflée au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la liaison ferroviaire Haacht-Bruxelles" (n° 13008) 1
- Orateurs: Karin Jiroflée, François Bellot,*
ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
- Question de M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'entretien des talus bordant les voies ferrées à Bourg-Léopold" (n° 13122) 2
- Orateurs: Wouter Raskin, François Bellot,*
ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
- Question de M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'utilisation de données numériques dans le cadre de l'entretien des voies et du matériel roulant" (n° 13161) 4
- Orateurs: Wouter Raskin, François Bellot,*
ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
- Interpellation et questions jointes de 5
- M. Marcel Cheron au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges sur "le montage financier destiné au RER" (n° 163) 5
 - M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'annonce d'un milliard d'investissements supplémentaires dans les Chemins de fer belges" (n° 13179) 5
 - M. Marcel Cheron au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les sources de financement du RER en lien avec le parking RER de Louvain-la-Neuve" (n° 13619) 5
 - Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le milliard d'euros supplémentaire pour les investissements ferroviaires" (n° 13703) 5
 - Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'investissement d'un milliard d'euros pour la SNCB" (n° 13718) 5
 - Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la 5

van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de implicaties van de investering van één miljard euro in het GEN" (nr. 13729)

Sprekers: David Geerts, Marcel Cheron, Inez De Coninck, Gwenaëlle Grovonius, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'implication de l'investissement d'un milliard d'euros pour le RER" (n° 13729)

Orateurs: David Geerts, Marcel Cheron, Inez De Coninck, Gwenaëlle Grovonius, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Vraag van mevrouw Caroline Cassart-Mailleux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de assistentie die de NMBS biedt aan personen met beperkte mobiliteit" (nr. 13120)

Sprekers: Caroline Cassart-Mailleux, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Question de Mme Caroline Cassart-Mailleux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la prise en charge des personnes à mobilité réduite par la SNCB" (n° 13120)

Orateurs: Caroline Cassart-Mailleux, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het budget voor Blue-mobility" (nr. 13181)

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

Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le budget alloué à Blue-mobility" (n° 13181)

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

Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de bommelding van 10 augustus en de werking van het DGLV" (nr. 13184)

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

Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'alerte à la bombe du 10 août et le fonctionnement de la DGTA" (n° 13184)

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

Vraag van mevrouw Ann Vanheste aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de binnenlandse trajecten door FlixBus" (nr. 13192)

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

Question de Mme Ann Vanheste au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les liaisons intérieures assurées par FlixBus" (n° 13192)

Orateurs: Ann Vanheste, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé 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 "de Eurostar-stopplaats in Antwerpen" (nr. 13207)
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de Eurostar-stopplaats in Antwerpen" (nr. 13229)

Sprekers: Inez De Coninck, Jef Van den

Questions jointes de
- Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le point d'arrêt Eurostar à Anvers" (n° 13207)
- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le point d'arrêt Eurostar à Anvers" (n° 13229)

Orateurs: Inez De Coninck, Jef Van den

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

Bergh, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Vraag van de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het spoorvervoerbeleid in Moeskroen" (nr. 13247)

24

Sprekers: **Paul-Olivier Delannois, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Question de M. Paul-Olivier Delannois au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la politique de transport ferroviaire à Mouscron" (n° 13247)

23

Orateurs: **Paul-Olivier Delannois, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Samengevoegde vragen van
- de heer Georges Gilkinet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de beslissing van de NMBS om de voetgangerstoegang via de parking tot de tunnel onder het station Namen te sluiten" (nr. 13267)

25

25

- de heer Georges Gilkinet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de beslissing van de NMBS om de toegang tot de onderdoorgang van het station Namen via de parking voor voetgangers af te sluiten" (nr. 13343)

25

- mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de onderdoorgang in het station Namen" (nr. 13600)

25

Sprekers: **Georges Gilkinet, Gwenaëlle Grovonius, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Questions jointes de
- M. Georges Gilkinet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la fermeture par la SNCB de l'accès piétons au tunnel de la gare de Namur via le parking" (n° 13267)

25

25

- M. Georges Gilkinet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la fermeture aux piétons par la SNCB de l'accès au tunnel de la gare de Namur via le parking" (n° 13343)

25

- Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la traversée souterraine de la gare de Namur" (n° 13600)

25

Orateurs: **Georges Gilkinet, Gwenaëlle Grovonius, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Vraag van de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de werkhypotheses van Infrabel betreffende de sluiting van lijnen" (nr. 13371)

30

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

Question de M. Marcel Cheron au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les hypothèses de travail d'Infrabel visant la fermeture de lignes" (n° 13371)

29

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

Samengevoegde vragen van
- mevrouw Véronique Caprasse aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de oprichting van het GEN-oriëntatiecomité" (nr. 13379)

32

33

- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stand van zaken van het GEN-oriëntatiecomité" (nr. 13686)

33

Sprekers: **Véronique Caprasse, David Geerts, François Bellot**, minister van

Questions jointes de
- Mme Véronique Caprasse au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'installation du comité d'orientation RER" (n° 13379)

32

32

- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'état d'avancement du comité d'orientation RER" (n° 13686)

32

Orateurs: **Véronique Caprasse, David Geerts, François Bellot**, ministre de la

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

Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Samengevoegde vragen van 35
 - de heer David Geerts aan de minister van 35
 Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale
 Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over
 "de inkomensderving voor de NMBS-
 personeelsleden die te laat op het werk
 aankomen als gevolg van een treinvertraging"
 (nr. 13421)
 - mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister 35
 van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de
 Nationale Maatschappij der Belgische
 Spoorwegen, over "het loonverlies voor het
 NMBS-personeel dat door een treinvertraging te
 laat aankomt op het werk" (nr. 13687)
*Sprekers: David Geerts, Gwenaëlle
 Grovonius, François Bellot*, minister van
 Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de
 Nationale Maatschappij der Belgische
 Spoorwegen

Questions jointes de 35
 - M. David Geerts au ministre de la Mobilité, 35
 chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale
 des Chemins de fer Belges, sur "la perte de
 salaire du personnel de la SNCB arrivant en
 retard au travail à la suite d'un retard de train"
 (n° 13421)
 - Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la 35
 Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société
 Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la
 perte de salaire du personnel de la SNCB arrivant
 en retard au travail à la suite du retard de train"
 (n° 13687)
*Orateurs: David Geerts, Gwenaëlle
 Grovonius, François Bellot*, ministre de la
 Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la
 Société Nationale des Chemins de fer Belges

Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister 38
 van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de
 Nationale Maatschappij der Belgische
 Spoorwegen, over "de verloedering van het
 station van Hasselt" (nr. 13491)
Sprekers: Wouter Raskin, François Bellot,
 minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol
 en de Nationale Maatschappij der Belgische
 Spoorwegen

Question de M. Wouter Raskin au ministre de la 38
 Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société
 Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la
 dégradation de la gare de Hasselt" (n° 13491)
Orateurs: Wouter Raskin, François Bellot,
 ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol
 et de la Société Nationale des Chemins de fer
 Belges

Vraag van de heer Éric Massin aan de minister 40
 van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de
 Nationale Maatschappij der Belgische
 Spoorwegen, over "de bouw van een
 voetgangerstunnel in het station Lobbès"
 (nr. 13519)
Sprekers: Éric Massin, François Bellot,
 minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol
 en de Nationale Maatschappij der Belgische
 Spoorwegen

Question de M. Éric Massin au ministre de la 39
 Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société
 Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la
 construction d'un passage souterrain en gare
 ferroviaire de Lobbès" (n° 13519)
Orateurs: Éric Massin, François Bellot,
 ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol
 et de la Société Nationale des Chemins de fer
 Belges

Vraag van de heer David Geerts aan de minister 41
 van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de
 Nationale Maatschappij der Belgische
 Spoorwegen, over "de premievermindering en
 negatieve evaluatie bij werknemers van Infrabel
 (rang 3) en werknemers van centrale
 werkplaatsen bij deelname aan een staking"
 (nr. 13545)
Sprekers: David Geerts, François Bellot,
 minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol
 en de Nationale Maatschappij der Belgische
 Spoorwegen

Question de M. David Geerts au ministre de la 41
 Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société
 Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la
 réduction de prime et l'évaluation négative des
 travailleurs d'Infrabel (rang 3) et des travailleurs
 des ateliers centraux lors de la participation à une
 grève" (n° 13545)
Orateurs: David Geerts, François Bellot,
 ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol
 et de la Société Nationale des Chemins de fer
 Belges

Samengevoegde vragen van 43
 - de heer David Geerts aan de minister van 43
 Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale
 Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over
 "de ontslagen bij Eurostation" (nr. 13595)

Questions jointes de 43
 - M. David Geerts au ministre de la Mobilité, 43
 chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale
 des Chemins de fer Belges, sur "les licenciements
 chez Eurostation" (n° 13595)

- mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het collectieve ontslag van een deel van het personeel bij Eurostation" (nr. 13719)

Sprekers: **David Geerts, Gwenaëlle Grovonius, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

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 nieuwe regelgeving betreffende de speed pedelecs" (nr. 13652)

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

Vraag van mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de impact van de werken op de pendelaars die via Namen reizen" (nr. 13680)

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

- Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le licenciement collectif d'une partie du personnel d'Eurostation" (n° 13719)

Orateurs: **David Geerts, Gwenaëlle Grovonius, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la nouvelle réglementation relative aux vélos électriques rapides" (n° 13652)

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

Question de Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'impact des travaux sur les navetteurs namurois" (n° 13680)

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

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 21 SEPTEMBER 2016

Namiddag

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

du

MERCREDI 21 SEPTEMBRE 2016

Après-midi

De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.16 uur en voorgezeten door mevrouw Inez de Coninck.

La réunion publique de commission est ouverte à 14.16 heures et présidée par Mme Inez De Coninck.

01 Vraag van mevrouw Karin Jiroflée aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de treinverbinding Haacht-Brussel" (nr. 13008)

01 Question de Mme Karin Jiroflée au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la liaison ferroviaire Haacht-Bruxelles" (n° 13008)

01.01 Karin Jiroflée (sp.a): Mevrouw de voorzitter, dit is een korte vraag om rustig te beginnen.

Mijnheer de minister, ik heb u voor het zomerreces, in juni, een vraag gesteld over de treinverbinding Haacht-Brussel, meer bepaald over de noodzaak om een paar keer per dag tijdens de piekuren een rechtstreekse verbinding met Brussel te hebben zoals dat vroeger het geval was. U hebt toen geantwoord dat het aantal treinkaarthouders en klanten die met biljetten reizen tussen Haacht en Brussel redelijk stabiel is en dat er dus ook geen structurele wijzigingen komen.

Mijnheer de minister, sorry, ik weet niet wat u verstaat onder redelijk stabiel maar uit recente cijfers over de reizigersaantallen gepubliceerd door de NMBS blijkt dat de grootste daling juist werd opgetekend in Haacht, waar het aantal reizigers zakt van 943 per weekdag in 2013 tot 674 in 2015. Naar mijn bescheiden mening is dat allesbehalve stabiel vermits het aantal daalt met bijna een derde. Ik heb stellig de indruk dat de NMBS met het afschaffen van deze rechtstreekse verbinding mensen terug naar de auto heeft gejaagd. Ik baseer mij daarvoor op de cijfers, maar vooral ook op wat ik hoor. Mensen vinden het gewoon niet makkelijk meer om de trein te nemen tussen Haacht en Brussel.

Ik heb een heel eenvoudige vraag. Blijft u erbij dat de vroegere rechtstreekse verbinding tussen Haacht en Brussel onnodig blijft of zult u de verbinding toch evalueren op basis van deze cijfers?

01.02 Minister François Bellot: Mevrouw de voorzitter, beste collega, de reizigersaantallen gepubliceerd door de NMBS ingevolge de jaarlijkse reizigerstelling in oktober, moet steeds gezien worden als een momentopname waarbij gedurende een werkweek en twee weekends intensief tellingen worden uitgevoerd van het aantal

01.01 Karin Jiroflée (sp.a): Avant les vacances parlementaires, j'avais attiré l'attention du ministre sur la nécessité de pouvoir disposer quelques fois par jour aux heures de pointe d'une liaison ferroviaire directe entre Haacht et Bruxelles, comme c'était d'ailleurs le cas autrefois. Il m'avait alors répondu que le nombre de voyageurs circulant entre Haacht et Bruxelles était relativement stable et que des modifications structurelles n'étaient dès lors pas d'actualité. Entre 2013 et 2015, le nombre de voyageurs en gare d'Haacht a cependant baissé de 943 à 674 par jour ouvrable. Difficile de qualifier ces chiffres de stables.

Le ministre pourrait-il procéder à une nouvelle évaluation de cette ligne sur la base des chiffres précités?

01.02 François Bellot, ministre: Le recensement annuel des voyageurs effectué en octobre par la SNCB est un instantané, ce qui signifie que des comptages intensifs des voyageurs

opstappende reizigers in elk station. Dergelijke tellingen kunnen steeds beïnvloed worden door tijdelijke omstandigheden zoals infrastructuurwerkzaamheden, belangrijke gebeurtenissen, evenementen of zelfs de weersomstandigheden.

De cijfers van oktober 2015 laten inderdaad een gevoelige daling zien van het aantal opstappende reizigers in Haacht. De verkoopcijfers, die een beeld geven van het gemiddelde treinverbruik per dag over het hele jaar tussen Haacht en de zone Brussel, geven wat anders aan. Ik heb hier een tabel met de cijfers.

De NMBS laat mij weten dat zij haar eerdere bevindingen bevestigt, namelijk dat het aantal reizigers in Haacht ingevolge de invoering van het nieuw vervoersplan 2015, waarbij de rechtstreekse P-verbinding is weggefallen, slechts heel beperkt is beïnvloed. De NMBS voegt eraan toe dat zij continu de bezetting van haar treinen en het gebruik van de stations volgt. Gevallen van sterke stijgingen of dalingen worden steeds onderzocht. Waar nodig, worden bijkomende studies uitgevoerd om op de wijzigingen in te spelen.

De NMBS laat mij weten dat zij de evolutie van de reizigersaantallen ook in Haacht nauwgezet zal opvolgen.

montant à bord des trains dans chaque gare sont effectués pendant une semaine et deux week-ends. Diverses circonstances passagère-res peuvent influencer sur ces chiffres.

Les chiffres enregistrés en octobre 2015 affichent effectivement une forte diminution, mais les recettes des ventes donnent une autre image de l'utilisation quotidienne du train circulant entre Haacht et Bruxelles. La SNCB confirme les constatations précédentes indiquant que le nouveau plan de transport 2015 n'avait que faiblement influé sur le nombre de voyageurs embarquant à Haacht. La SNCB souligne par ailleurs que le taux d'occupation des trains et la fréquentation des gares font l'objet d'un suivi permanent, de sorte à pouvoir réagir en cas de fortes hausses ou baisses. Haacht n'échappe pas à ce suivi.

01.03 Karin Jiroflée (sp.a): Mijnheer de minister, ik bekijk hier de tabellen die u mij hebt gegeven. Sta mij echter toe op te merken dat hier enigszins appels met citroenen worden vergeleken. Ik had het immers over 2013 en 2015, terwijl hier een vergelijking tussen 2014 en 2015 wordt gemaakt, op het moment dat volgens mij de nieuwe organisatie al ten dele in werking was.

Ik herhaal dat ik mij niet alleen op de cijfers baseer. Ik baseer mij ook op een aantal concrete gevallen, waarvan ik heel goed weet dat mensen niet meer de trein nemen, omdat dat niet meer handig is. Ik blijf dus aandacht voor de problematiek vragen.

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

01.03 Karin Jiroflée (sp.a): Les tableaux présentés par le ministre se réfèrent à une comparaison entre 2014 et 2015, tandis que je renvoie à une comparaison entre 2013 et 2015. Je m'appuie du reste également sur des témoignages recueillis auprès de personnes qui ont renoncé à prendre le train, qu'elles ne jugent plus intéressant.

De **voorzitter**: De volgende vragen op de agenda zijn de vragen nr. 13116 en nr. 13117 van mevrouw Thoron, maar zij is afwezig. Mevrouw Cassart-Mailleux komt later, om haar vraag nr. 13120 te stellen.

02 Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het onderhoud van spoorwegbermen in Leopoldsburch" (nr. 13122)

02 Question de M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'entretien des talus bordant les voies ferrées à Bourg-Léopold" (n° 13122)

02.01 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, verschillende inwoners van Leopoldsburch laten mij weten dat ze te lijden hebben onder wateroverlast ten gevolge van een slecht onderhouden gracht, de afwateringsgeul tussen de spoorlijn 15 en de Antwerpse Steenweg. Die gracht zou gesitueerd zijn op een terrein dat eigendom is van de NMBS en zou in het verleden onderhouden zijn door Infrabel. De gemeente Leopoldsburch zou Infrabel al gevraagd hebben om die gracht te ruimen, maar blijkbaar beschouwt het bedrijf dat niet

02.01 Wouter Raskin (N-VA): De nombreux habitants de Bourg-Léopold sont victimes d'inondations attribuables au mauvais entretien d'un petit canal de drainage situé entre la ligne ferroviaire 15 et l'Antwerpse Steenweg. Cette infrastructure se situe sur un terrain

als een prioriteit. Daarom is het aan de buurtbewoners om nu noodgedwongen zelf de gracht te onderhouden. Niet iedereen doet dat echter, waardoor de inspanningen van enkelen amper resultaat opleveren.

Klopt het dat het betreffende terrein eigendom is van Infrabel?

Klopt het dat de gracht in het verleden onderhouden werd door Infrabel? Zo ja, hoe geregeld gebeurde het onderhoud? Voerde Infrabel de onderhoudswerken zelf uit of werden ze uitbesteed aan derden? Is Infrabel volgens u verplicht om de gracht te onderhouden?

Klopt het dat Infrabel vandaag niet langer het onderhoud van de gracht verzorgt? Wat is de reden daarvoor?

Werd er overleg georganiseerd tussen de gemeente en Infrabel? Zo ja, wat was dan het resultaat daarvan?

Tenslotte, mogen de bewoners op korte termijn een oplossing verwachten voor hun problemen? Waaruit kan een oplossing bestaan?

02.02 Minister **François Bellot**: (...) De gracht werd in het verleden door Infrabel samen en in overleg met de gemeente Leopoldsborg onderhouden. Ze werd ongeveer om de twee tot drie jaar manueel geruimd. Infrabel onderhoudt zijn activa als een goede huisvader en is niet gestopt met het onderhoud van de gracht.

Er heeft inderdaad overleg plaatsgevonden tussen Infrabel en de gemeente Leopoldsborg. Het resultaat daarvan is dat Infrabel aan de buurtbewoners zal laten weten dat onnatuurlijke afwateringen in de betrokken gracht niet zijn toegestaan en dat het aan de bewoners zal vragen om die te verwijderen.

Naast het inlichten van de buurtbewoners blijft Infrabel ter beschikking om een constructieve samenwerking op te zetten.

02.03 **Wouter Raskin** (N-VA): Mijnheer de minister, als ik u goed begrijp, dan wordt de gracht vandaag nog steeds door Infrabel onderhouden, in overleg met de buurtbewoners, die zelf ook initiatieven moeten nemen in dat verband.

02.04 Minister **François Bellot**: Ja.

02.05 **Wouter Raskin** (N-VA): Er heeft effectief overleg plaatsgevonden tussen Infrabel en de gemeente in verband met dat onderhoud.

02.06 Minister **François Bellot**: Ja.

02.07 **Wouter Raskin** (N-VA): Dank u wel.

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

De **voorzitter**: Aan de orde is vraag nr. 13146 van collega Pivin, maar die is afwezig.

03 **Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de**

détenu par la SNCB et était auparavant entretenue par Infrabel. À présent, les riverains sont contraints de se charger eux-mêmes de cet entretien, mais ces interventions ne donnent guère de résultats.

Pourquoi la responsabilité de l'entretien de ce canal n'incombe-t-elle plus à Infrabel? Une concertation a-t-elle été organisée entre la commune et Infrabel à ce sujet? Les riverains peuvent-ils s'attendre à une solution à court terme?

02.02 **François Bellot**, ministre: Ce canal est nettoyé par Infrabel tous les deux à trois ans en coopération et en concertation avec la commune. Infrabel se charge dès lors toujours bien de ce travail. Après une concertation entre Infrabel et Bourg-Léopold, il a été décidé qu'Infrabel ferait savoir aux riverains que toute évacuation non naturelle d'eau n'était pas autorisée dans les canaux et devrait être démantelée, le cas échéant.

Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het gebruik van digitale data bij het onderhoud van het spoor en het rollend materieel" (nr. 13161)

03 Question de M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'utilisation de données numériques dans le cadre de l'entretien des voies et du matériel roulant" (n° 13161)

03.01 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, uit een onderzoek van het adviesbureau Roland Berger blijkt dat een beter gebruik van digitalisering ook in de spoorsector ertoe kan bijdragen dat de kosten voor het onderhoud aan treinen tot 20 % dalen. Digitale data kunnen namelijk snel en precies duidelijk maken welke delen van het spoor of het rollend materieel aan onderhoud toe zijn.

Vandaag wordt onderhoud vaak uitgevoerd op basis van standaardtijden of vastgelegde regels. Daardoor wordt het onderhoud niet altijd uitgevoerd wanneer het noodzakelijk is. Soms wordt het te vroeg uitgevoerd, wanneer het niet of nog niet nodig is, maar soms ook te laat en dan dienen er reparaties te gebeuren, wat in beide gevallen tot onnodige kosten leidt.

Ik heb daarover de volgende vragen.

Zijn de spoorbedrijven op de hoogte van dat onderzoek? Welke regels hanteren zij voor het onderhoud van de spoorinfrastructuur en het rollend materieel? Lijkt het u een goed idee om gebruik te maken van digitale data om het onderhoud van het spoor en de treinstellen beter te kunnen plannen? Zo ja, bestaan daarvoor al concrete plannen? Zo niet, welke obstakels zijn er vandaag nog?

03.02 Minister François Bellot: Beste collega, zowel de NMBS als Infrabel laat mij weten op de hoogte te zijn van het onderzoek van het adviesbureau Roland Berger. De NMBS bevestigt bovendien op dat vlak contacten te onderhouden met bijvoorbeeld experts van Roland Berger.

Het onderhoud van de infrastructuur bij Infrabel wordt al enige tijd aangestuurd vanuit een permanente follow-up van de installaties. De informatisering van het databaseer en het automatisch verzamelen van gegevens zijn het permanente onderwerp van uitgebreide projecten waarbij de nieuwste technologie wordt toegepast. Als voorbeeld geeft Infrabel het automatisch opmeten van de geometrie van de wissels vanuit een rijdende trein.

Een ander voorbeeld heeft betrekking op het vernieuwen van de sporen. Die vernieuwing gebeurt pas nadat de evolutie van de slijtage in kaart is gebracht door het automatisch monitoren van specifieke parameters die relevant zijn voor de graad van slijtage.

Wat het rollend materieel van de NMBS betreft, wordt een onderscheid gemaakt tussen het oud en het nieuw materieel. Bij oud materieel is het preventief onderhoud vooral gebaseerd op de afgelegde afstand en/of de tijd tussen verschillende intervallen. Bij het nieuw materieel, bijvoorbeeld Desiro's, wordt sinds een tweetal jaar telemetrie toegepast. Daarbij worden de treinen op afstand gevolgd via sensoren.

Die technologie heeft voor het onderhoud de volgende voordelen. Ten eerste, de oorzaken van defecten kunnen vlugger worden

03.01 Wouter Raskin (N-VA): Il ressort d'une enquête récente qu'une meilleure utilisation du numérique permettrait de réduire de 20 % les coûts liés à l'entretien des trains. Les données numériques permettent en effet d'identifier rapidement les parties qui nécessitent un entretien. À l'heure actuelle, les opérations de maintenance sont effectuées sur la base de durées standard.

Les entreprises ferroviaires sont-elles au fait de cette enquête? Quelles règles appliquent-elles en ce qui concerne les entretiens? Le ministre juge-t-il judicieux d'avoir recours aux données numérique pour planifier les entretiens?

03.02 François Bellot, ministre: La SNCB et Infrabel ont été informées des résultats de cette enquête. La SNCB entretient d'ailleurs des contacts avec les chercheurs.

Infrabel effectue ses entretiens sur la base d'un suivi permanent des installations. L'informatisation de la gestion de données et la collecte automatique de données font l'objet de projets étendus.

La SNCB établit une distinction entre l'ancien matériel roulant et le nouveau. Pour l'ancien matériel, l'entretien préventif est fonction de la distance parcourue ou la période de mise en circulation; pour le nouveau matériel, il est fait appel à la télémétrie qui permet de suivre les trains à distance par l'entremise de capteurs. Cela permet de détecter plus rapidement les causes des pannes, les réparations sont plus rapides et l'accent peut être mis sur l'entretien préventif.

À long terme, l'introduction

gedetecteerd en de hersteltijd is korter. Ten tweede, de focus kan gemakkelijker worden gelegd op het preventief onderhoud in de plaats van het curatief onderhoud. Zowel bij Infrabel als bij de NMBS gaat de invoering van digitale toepassingen gepaard met een aanpassing van de bedrijfsprocessen, wat op zich op langere termijn een vermindering van de kosten met zich brengt.

d'applications numériques permet-trait assurément de réaliser des économies.

03.03 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, het is mij duidelijk dat beide bedrijven in zekere zin al bezig zijn met het gebruik van digitale data om de kosten van het onderhoud te beperken. U geeft een aantal concrete voorbeelden. Wij zijn op de goede weg, maar u geeft ook aan dat de NMBS nog steeds in contact staat met het onderzoeksbureau. Ik begrijp dus dat zij de ambitie heeft om te blijven evolueren in die zin. Dat is een goede zaak, want in tijden van schaarse middelen kunnen immers alle beetjes helpen.

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

De **voorzitter**: Collega's, wij komen nu aan punt 9 van onze agenda. Ik vraag aanstonds aan collega Raskin om mij even te vervangen als voorzitter, omdat één van de samengevoegde vragen van mij is.

In de Conferentie van voorzitters werd vandaag beslist om de interpellatie van collega Cheron over het GEN in en rond Brussel toe te voegen aan dit agendapunt.

04 Interpellation et questions jointes de

- M. Marcel Cheron au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges sur "le montage financier destiné au RER" (n° 163)
- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'annonce d'un milliard d'investissements supplémentaires dans les Chemins de fer belges" (n° 13179)
- M. Marcel Cheron au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les sources de financement du RER en lien avec le parking RER de Louvain-la-Neuve" (n° 13619)
- Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le milliard d'euros supplémentaire pour les investissements ferroviaires" (n° 13703)
- Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'investissement d'un milliard d'euros pour la SNCB" (n° 13718)
- Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'implication de l'investissement d'un milliard d'euros pour le RER" (n° 13729)

04 Samengevoegde interpellatie en vragen van

- de heer Marcel Cheron tot de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen over "de financiële structuur voor de uitbouw van het GEN" (nr. 163)
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de aankondiging van 1 miljard extra investeringen in de Belgische spoorwegen" (nr. 13179)
- de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de financieringsbronnen voor het GEN en de link met de GEN-parking in Louvain-la-Neuve" (nr. 13619)
- mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het extra miljard euro voor spoorinvesteringen" (nr. 13703)
- mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de investering van één miljard euro voor de NMBS" (nr. 13718)

- mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de implicaties van de investering van één miljard euro in het GEN" (nr. 13729)

Voorzitter: Wouter Raskin.

Président: Wouter Raskin.

De **voorzitter**: Collega's, zoals toegelicht door mevrouw De Coninck, komen wij nu toe aan de samengevoegde vragen over de spoorinvesteringen, waaraan de Conferentie van voorzitters vandaag, als ik het goed begrepen heb, ook de interpellatie van de heer Cheron heeft toegevoegd.

Gaat u ermee akkoord dat wij de vragen behandelen zoals ze geagendeerd staan en beginnen met de vraag van de heer Geerts?

04.01 David Geerts (sp.a): (...)

De **voorzitter**: Collega's, geven wij voorrang aan de interpellatie? (*Instemming*)

04.02 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Je vous remercie, monsieur Geerts.

Monsieur le président, monsieur le ministre, en juillet, vous annoncez un futur emprunt d'un milliard d'euros destiné à financer, entre autres, le RER autour de Bruxelles. Depuis ce moment, force est de constater qu'il règne, à mes yeux, un flou autour du montage et des montants qui devraient permettre de finaliser le RER, voire d'autres investissements.

Le 26 juillet dernier, nous lisons vos propos dans la presse. Vous parliez d'une manne de 1 milliard, selon une clé de répartition Nord/Sud 60/40, qui servira, je vous cite, "essentiellement à achever les travaux relatifs au RER. C'est bon pour la Wallonie comme pour la Flandre. N'oubliez pas qu'il y a 50 gares d'un côté et 80 de l'autre." Vous parliez aussi d'un investissement permettant d'opérer un saut qualitatif dans l'offre faite aux usagers, en particulier aux navetteurs. Et vous aviez conclu, là c'était auprès de la RTBF: "C'est le but de l'opération."

Quelques jours après, j'ai pu constater que les mots avaient déjà un peu évolué, que les montants avaient également évolué. "Le montage du financement du RER était déjà pratiquement bouclé avant la décision de ce milliard d'investissement vertueux, disiez-vous à la RTBF, mais dans l'enveloppe, une somme de 230 millions sera consacrée à la finalisation du RER. La règle de répartition 60/40 doit être respectée, mais cela ne compromet en rien la réalisation du RER."

De l'essentiel d'un milliard dans la première déclaration, nous étions passés là à 230 millions. Je trouvais cela un peu étrange, mais l'ensemble s'est compliqué, me semble-t-il, lors de votre interview de rentrée parue dans *La Libre Belgique*. Vous avez fait dans le pluralisme: *Le Soir*, la RTBF, *La Libre*... et je n'ai pris que les médias francophones.

Je sens l'impatience et je sens votre souci du pluralisme. La RTBF, à ce moment-là, était encore publique, sans partenaires privés, puisque j'ai appris depuis... quelque chose sur lequel je ne vais pas revenir.

04.02 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Er bestaat veel onduidelijkheid over de aangekondigde lening om onder meer het GEN te financieren.

Op 26 juli had u het in de pers over een 60/40-verdeelsleutel voor het noorden en het zuiden van het land en over een bedrag van 1 miljard euro, dat voornamelijk moest dienen om de werken aan het GEN te kunnen voltooien.

Enkele dagen later verklaarde u aan de RTBF dat de financieringsconstructie voor het GEN eigenlijk al zo goed als rond was voordat de beslissing van het miljard aan investeringen genomen werd, maar dat 230 miljoen euro in de enveloppe naar de voltooiing van het GEN zou gaan.

In uw interview bij de aanvang van het parlementaire jaar dat in *La Libre Belgique* verscheen, zei u dat er een honderdtal miljoen ontbrak voor het GEN en dat u een deel van het aangekondigde miljard zou gebruiken.

In de loop van uw interviews in de verschillende media werden de 230 miljoen die in de plaats gekomen

Et donc, pour le RER, il faut, disiez-vous, 800 millions aujourd'hui. Vu les délais urbanistiques, je dirais un milliard. "Il faut 280 millions pour finir la ligne 161, et 250 millions pour la ligne 124. Il y a 120 millions dans le fonds RER pour la Wallonie, 50 millions viendront du parking de Louvain-la-Neuve, et 200 millions seront issus du pré-financement de la Région bruxelloise. Il manque donc une centaine de millions, que nous irons chercher dans le milliard dont j'ai parlé. En 2023, on pourra mettre un train tous les quarts d'heure sur la ligne 161 et toutes les demi-heures sur la 124", fin de citation.

Nous pouvons donc constater que les 230 millions qui avaient remplacé le milliard sont devenus 100 millions en moins d'un mois. Je sais que l'été a été très chaud, mais le milliard me semble avoir assez bien fondu. Monsieur le ministre, face à ces éléments qui, vous en conviendrez, posent de nombreuses questions et méritent sans doute des réponses, pouvez-vous nous donner avec précision le montage qui sera finalement retenu? Quelle somme ou quelle partie de l'emprunt d'un milliard sera-t-elle en réalité dévolue au RER autour de Bruxelles? Si 530 millions sont nécessaires pour finaliser le RER des lignes 124 et 161, à quoi correspond donc le total de 800 millions à un milliard d'euros auquel vous avez fait référence dans l'article de *La Libre*?

J'ai posé une autre question orale sur le sujet qui suit, mais je la développe maintenant. En ce qui concerne les 50 millions qui viendront du parking de Louvain-la-Neuve, qu'entendez-vous par l'expression "venir du parking de Louvain-la-Neuve"? C'est la première fois qu'un parking produit de l'argent, en tous cas pour le public. C'est plutôt pour le privé, dans ce coin-là.

Les parties prenantes du dossier – ville, UCL, Infrabel – sont-elles informées de ces éléments?

Comment, monsieur le ministre, articuler le respect de la clé 60/40 avec cet emprunt dans le financement du RER?

Enfin, parce que c'est l'aspect le plus important, quel est le point de vue de la Commission européenne? Quel est le mécanisme? Autrement dit, comment fait-on pour recevoir ce que vous avez souligné au départ, à savoir l'approbation finale par la Commission du montage proposé? Les signes semblaient positifs, nous disiez-vous, mais ne présagent en rien de la décision définitive. Une procédure formelle ou informelle a-elle été mise en place? Si oui, quelle est-elle? Comment s'y prend-on pour obtenir la capacité d'emprunt?

Quel en sera le véhicule, si j'ose dire? S'agira-t-il de la SNCB, dont on connaît la structure des recettes et des dépenses, qui dépend pour l'essentiel des dotations publiques? Ou bien sera-ce Infrabel, dont la répartition entre recettes et dépenses diffère de celle qui est en vigueur à la SNCB?

Au niveau fédéral, la question du *ruling* avec la Commission européenne est un peu plus compliquée.

Enfin, quels sont les délais envisageables *a priori*, bien que nous sachions qu'ils peuvent ne pas être respectés? La démarche a-t-elle été entreprise dans les règles? Si oui, quelles sont-elles?

waren van het miljard, herleid tot 100 miljoen. Het miljard is gesmolten als sneeuw voor de zon.

Kan u de gekozen financieringsconstructie verduidelijken? Welk deel van de lening van een miljard zal er worden geoormerkt voor het GEN rond Brussel? Als er een bedrag van 530 miljoen nodig is om het GEN op de lijnen 124 en 161 af te werken, met wat stemt het totaal van 800 miljoen tot een miljard euro dat u in het artikel van *La Libre Belgique* vermeldt, dan overeen?

Ik heb een andere mondelinge vraag gesteld over het volgende onderwerp, maar ik zal er nu al dieper op ingaan. Wat bedoelt u als u het heeft over het bedrag van 50 miljoen "dat de parking van Louvain-la-Neuve zal opleveren"?

Zijn de stad, de UCL en Infrabel van een en ander op de hoogte?

Hoe zal, in het kader van die lening voor de financiering van het GEN, de 60/40-verdeelsleutel in acht worden genomen?

Welke weg wordt er gevolgd om het fiat van de Europese Commissie te krijgen voor de voorgestelde constructie? Wordt er gebruikgemaakt van formele en informele procedures? Zo ja, welke? Hoe zal men zorgen voor de nodige leencapaciteit? Wie zal de lening afsluiten: de NMBS, waarvan de ontvangsten- en uitgavenstructuur vooral van overheidsdotaties afhangt; of Infrabel?

Op het federale niveau blijkt de ruling met de Europese Commissie een vrij ingewikkelde aan-gelegenheid. Welke termijnen worden vooropgesteld? Werd er een procedure gestart? Volgens welke regels?

Het bedrag van 1 miljard waarmee een antwoord zou worden geboden op de noden van het GEN rond Brussel is deze zomer als sneeuw voor de zon gesmolten. Dat doet

Au départ, ce dossier apparaissait comme l'apport d'un milliard en guise de prémonition du programme de Charles Michel en termes d'investissement productif. C'est à croire que vous l'avez inspiré. Toutefois, dans un deuxième temps, on a bien vu que ce montant initialement censé répondre aux besoins du RER autour de Bruxelles a terriblement fondu pendant l'été, au point qu'il ne constitue plus qu'une minuscule partie du dossier RER.

Voilà, monsieur le ministre, une source, sinon d'inquiétude, en tout cas d'interrogation dont je voulais vous faire part à travers cette interpellation.

04.03 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, ik zal niet zo ver in detail treden als mijn collega met zijn interpellatie.

Op het moment waarop ik de vraag opstelde besliste de regering, enerzijds, drie miljard euro te besparen, en zei de regering in het zomerreces, anderzijds, dat de bedrijven zelf 1 miljard bijkomende schuld mochten maken. Ik vond dat opmerkelijk.

Ik wou de minister, enerzijds, feliciteren omdat hij begreep dat de gevraagde inspanning eigenlijk onrealistisch was en een impact zou hebben op de dienstverlening, zowel voor de NMBS als voor Infrabel. Anderzijds, toen ik kennis nam van andere antwoorden van de minister, hier in het Parlement of in de pers, bleek dat schuldstabilisatie van de bedrijven voor u prioritair was. U hebt nog gezegd dat bijkomende schuld maken een hypotheek was op de toekomst van die bedrijven. Vandaar dat ik uw tweeledige boodschap eigenlijk niet goed snap.

U hebt het over een bijkomende miljard, waarnaar collega Cheron al heeft verwezen, en wij zouden graag weten hoe de verdeling ervan gebeurt, over de landsgedeelten en over de bedrijven. Na de opsommingen te hebben gehoord gaat het vooral om investeringen in infrastructuur, al dan niet investeringen die geschrapt worden door de besparing die deze regering heeft opgelegd. Nu zegt u: doe maar.

Vervolgens heb ik een bedenking omtrent het Europese luik. Hoewel ik de SEC95-norm even bekeken heb over het al dan niet opnemen van investeringen in de begroting, is er nog steeds onduidelijkheid. Quid met de verdeling? Klopt de 60/40-verhouding tussen Vlaanderen en Wallonië? Welke schulden kan men effectief maken? Hoe gebeurt de verdeling tussen de bedrijven? Om welke investeringen gaat het precies? Zijn het investeringen die op termijn rendement moeten opleveren? Erkent u met de uitspraak "een bijkomend miljard schuld maken" dat de door de regering gevraagde inspanning, met name drie miljard besparing, onrealistisch is? Hebt u al meer nieuws over het standpunt van Europa?

04.04 Inez De Coninck (N-VA): Mijnheer de minister, collega's Cheron en Geerts hebben het dossier al uitvoerig geschetst. Wij juichen extra investeringen in de infrastructuur, die broodnodig zijn voor ons spoor, toe. Dat staat los van de besparingen die wij vooral zien op de exploitatie. Wij kunnen meer doen met minder en willen besparingen doorvoeren waarbij de reiziger buiten schot blijft.

Het miljard euro dat wordt vrijgemaakt voor extra investeringen roept natuurlijk wel vragen op. In de pers lasen wij dat het geld onder meer

heel wat vragen rijzen.

04.03 David Geerts (sp.a): Le gouvernement a récemment déclaré que les entreprises ferroviaires étaient autorisées à s'endetter à hauteur d'un milliard d'euros supplémentaire. Quelle sera la clé de répartition appliquée, tant sur le plan régional qu'entre entreprises. Quels investissements seront concernés?

Quid de l'intégration ou non de ces investissements dans le budget? Le ministre connaît-il déjà la position de l'Europe à ce sujet? L'effort d'économies annoncé, de 3 milliards d'euros, n'est-il pas incompatible avec cet endettement supplémentaire d'un milliard d'euros?

04.04 Inez De Coninck (N-VA): Indépendamment des économies qui touchent essentiellement à l'exploitation, nous nous réjouissons que des investissements supplémentaires indispensables soient réalisés dans les infrastructures ferroviaires. Dans le cadre de quels projets concrets utilise-t-on

zal dienen om het GEN Brussel af te werken, om hogere perrons te bouwen en om de aansluiting van de Antwerpse haven te realiseren. De investering moet snel de socio-economische groei stimuleren. De resultaten ervan moeten op korte termijn voelbaar zijn en een voordeel vormen voor de reizigers. Vooraf werden er door sommige Franstalige oppositiepartijen telkens vraagtekens geplaatst bij de 60/40-verdeelsleutel. Vroeger waren zij daar altijd hevige verdedigers van, maar nu stellen zij zich hier vragen bij.

Bij de aankondiging van het extra miljard euro voor spoorinvesteringen heb ik concreet de volgende vragen.

Voor welke concrete projecten zal men dat geld gebruiken? Klopt het dat het niet alleen voor het GEN Brussel is, maar ook voor andere projecten? Over welke projecten gaat het?

Wordt de 60/40-verdeelsleutel gerespecteerd in het bedrag en geldt dat voor elk jaar of over de gehele legislatuur?

Volstaat het budget voor het afwerken van het GEN rond Brussel?

04.05 Gwenaëlle Grovonius (PS): Monsieur le ministre, fin juillet vous annoncez ce que vous appelez un investissement public productif d'un milliard d'euros dans le rail. Cet investissement s'ajouterait donc à ce qui était prévu ou prévisible dans le traditionnel plan d'investissement et servirait pour l'essentiel à l'achèvement du RER. Il s'agirait ici, non pas d'augmenter les dotations du groupe SNCB, que vous avez très largement diminuées, mais bien de jouer sur l'endettement du groupe. Nous sommes évidemment sur la même longueur d'onde quant à la nécessité d'investir dans le rail. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle nous avons un plan pluriannuel d'investissements conséquent, PPI que vous avez d'ailleurs totalement supprimé car trop ambitieux. En lieu et place, vous préférez donc creuser le déficit de l'entreprise, ce qui ne manque pas de nous interpeller.

Le CEO d'Infrabel, Luc Lallemand, s'est toujours montré réticent quant à la possibilité d'endetter son groupe. Celui-ci a toujours mis en avant l'exigence faite à Infrabel de veiller en permanence à ce que ses coûts ne dépassent pas ses revenus afin d'éviter une éventuelle consolidation de sa dette qui devrait alors être reprise par l'État. Ce scénario est d'autant plus interpellant que les dotations d'Infrabel ont été très largement diminuées et que les redevances d'infrastructure ont été gelées.

Encore une fois, ce gouvernement préfère faire peser toute la responsabilité sur les épaules d'Infrabel et de la SNCB plutôt que de les financer correctement.

Monsieur le ministre, ce cadeau imaginaire d'un milliard d'euros n'est ni plus ni moins qu'une obligation faite à Infrabel de s'endetter. Compte tenu de la position claire du CEO d'Infrabel sur l'endettement, avez-vous obtenu la collaboration pleine et entière de l'entreprise sur la question? Concernant l'état des finances d'Infrabel, pouvez-vous nous assurer qu'elle peut assumer cet endettement sans compromettre l'équilibre entre coûts et revenus?

Concernant la question de l'éventuelle consolidation, celle-ci n'a

nous ce milliard d'euros supplémentaire d'investissements ferroviaires? Ce montant sera-t-il exclusivement affecté au RER autour de Bruxelles ou aussi à d'autres projets? La clé de répartition 60/40 sera-t-elle respectée et cela, pour chaque année ou pour l'ensemble de la législature? Cet investissement sera-t-il suffisant pour achever le RER bruxellois?

04.05 Gwenaëlle Grovonius (PS): Eind juli kondigde u een overheidsinvestering van een miljard euro aan. Dat zou boven op het bedrag komen dat in het investeringsplan was voorop-gesteld en zou dienen om het GEN te voltooien. Er wordt dus met de schuld van de NMBS-Groep gespeeld, dat is toch kras. We hadden nochtans een meerjareninvesteringsplan, dat u hebt geschrapt wegens te ambitieus.

De CEO van Infrabel is altijd terughoudend geweest om de NMBS-Groep in de schulden te steken, terwijl de dotaties voor Infrabel zeer sterk verminderd en de infrastructuurvergoeding bevroren waren. Deze regering wil liever de verantwoordelijkheid naar Infrabel en de NMBS doorschuiven dan ze correct te financieren.

Dit miljard euro verplicht Infrabel om zich in de schulden te steken. Heeft Infrabel zijn medewerking hiervoor verleend? Kunt u ons verzekeren dat Infrabel deze schuldenlast op zich kan nemen?

De consolidatie is nog altijd niet opgehelderd. Kunt u ons verzekeren dat deze consolidatie niet op de agenda staat en dat de Staat en Infrabel daarvoor geen risico lopen?

toujours pas été clarifiée. Pouvez-vous nous assurer qu'elle n'est pas à l'ordre du jour et que tant l'État qu'Infrabel sont immunisés contre ce risque potentiel?

Dans le même cadre, vous avez également déclaré que ce milliard suivrait bien évidemment la fameuse règle 60/40. Nous aurions donc 600 millions pour le nord et 400 millions pour le sud du pays. Outre les questions que je vous ai posées quant à la réalité de cet investissement, nous nous posons également la question de savoir si cela s'avèrera suffisant en ce qui concerne le RER.

Les estimations concernant la finalisation des travaux du RER wallon font état de montants oscillant entre 800 millions et un milliard d'euros. Même si on ajoute les 200 millions de pré-financement proposés par le gouvernement wallon, nous n'arrivons donc toujours pas à financer la finalisation de ce RER. Cette finalisation est en outre annoncée pour 2025 au plus tôt, voire 2030, et dans une version *light*. À cette allure, même les calendes grecques deviendraient presque un horizon plus crédible.

Dès lors, monsieur le ministre, en ce qui concerne ce point spécifique du RER, j'ai une question à vous poser. Il est de votre responsabilité de trouver un financement suffisant pour terminer ces travaux que tous les usagers wallons, mais aussi bruxellois, attendent depuis bien trop longtemps. Il n'est plus acceptable de devoir encore une fois supporter le carcan de cette clé 60/40 qui est totalement disjointe des réalités du terrain. On sait que le RER est à présent fini en Flandre. À quoi serviront donc ces 600 millions pour le nord du pays, s'ils doivent être consacrés, pour l'essentiel, au RER?

04.06 François Bellot, ministre: Chers collègues, le lancement d'investissements ferroviaires supplémentaires à concurrence d'un milliard d'euros constitue désormais une option forte du gouvernement. Pour ce faire, je souhaite qu'Infrabel et la SNCB constituent un endettement vertueux à due concurrence, profitant de l'opportunité unique de pouvoir emprunter à des taux historiquement bas.

L'analyse macro-économique que j'ai présentée au gouvernement le 23 juillet, et qui sous-tend ce choix, est assez complexe et trouve difficilement sa place ici. Vous en disposerez le moment venu. Pour rappel, l'OCDE chiffre à 1 à 2 % du PIB les problèmes de la saturation dans notre pays. BECI a déterminé que le surcoût de la saturation pour l'économie bruxelloise est de l'ordre de 352 millions d'euros par an, de l'ordre de 200 millions d'euros pour Anvers et de l'ordre de 250 millions pour l'ensemble du pays en plus. Un mécanisme élaboré détermine le supplément de charges pour les entreprises, c'est-à-dire une diminution des recettes pour l'État. C'est pour cela qu'on appelle cela le cercle vertueux. Si nous améliorons la mobilité, nous améliorons l'efficacité économique et donc le rendement des entreprises et leur activité.

Je ne vais pas détailler les chiffres, mais il faut savoir que, selon des estimations basses, si l'on parvient à diminuer la longueur des bouchons sur les axes routiers de l'ordre de 30 %, cela représente un gain minimum de 45 millions d'euros par an pour l'État.

Il faut ensuite savoir que la saturation d'un réseau n'est pas

Op het miljard euro zou de 60/40-verdeelsleutel worden toegepast. Er zou dus 600 miljoen euro naar Vlaanderen en 400 miljoen euro naar Wallonië gaan. Is dat voldoende?

De kosten voor de afwerking van het Waalse GEN worden op 800 miljoen tot één miljard euro geraamd. Zelfs als men daarbij de 200 miljoen euro van de Waalse prefinanciering telt, is dat nog onvoldoende. De werken zouden ten vroegste in 2025 of zelfs pas in 2030 klaar zijn, en dan betreft het nog enkel een lightversie. Dat is niet geloofwaardig.

Het keurslijf van de 60/40-sleutel is niet langer aanvaardbaar. In Vlaanderen is het GEN afgewerkt. Wat zal men dan nog met die 600 miljoen euro voor het noorden van het land aanvangen?

04.06 Minister François Bellot: De regering kiest resoluut voor bijkomende investeringen in het spoor. Nu de rente historisch laag staat kunnen Infrabel en de NMBS zonder veel risico's en voor een goed doel schulden aangaan.

De macro-economische analyse die op 23 juli werd voorgesteld is complex. U zal ze te gepasten tijde ontvangen. Volgens de OESO kosten de files de Belgische economie jaarlijks 1 tot 2% van het bbp. BECI heeft berekend dat de meerkosten als gevolg van de files voor de Brusselse economie 352 miljoen euro, voor Antwerpen 200 miljoen euro en voor het hele land nog eens 250 miljoen euro extra bedragen. Als we de mobiliteit verbeteren, verbeteren we ook de economische efficiëntie en dus het rendement van de bedrijven.

De files met 30% terugdringen zou de Staat jaarlijks 45 miljoen opbrengen. Wat de verzadiging van

proportionnelle, mais qu'elle répond à une règle assez simple. Une voie de circulation peut accueillir 3 000 véhicules par heure et par sens. Si vous ajoutez un véhicule, c'est alors l'immobilité. En dessous de 3 000, c'est donc une densité normale. C'est ainsi que le mercredi et le vendredi sur Bruxelles, on a observé des bouchons qui étaient à peu près en réduction de près de 25 % par rapport aux autres jours de la semaine. Plusieurs mesures peuvent aboutir à réduire la longueur des bouchons, mais je ne vais pas entrer dans le détail, puisque c'est une politique de mobilité que nous organisons avec mes homologues régionaux.

Cet endettement destiné à financer des travaux ayant un impact direct sur l'offre de mobilité et à augmenter le caractère attrayant du train via notamment la fin des travaux du RER est en effet vertueux en ce sens qu'il produira très vite des effets positifs sur le plan socio-économique dans l'ensemble du pays. Il est aussi vertueux, car il ne vise pas à compenser des pertes opérationnelles ou un manque d'efficacité vu les mesures qui viennent d'être prises dans ce dernier domaine.

Vous êtes impatients mais cela peut prendre du temps. Infrabel procède actuellement à l'étude des modalités de l'opération technico-financière sur la base de l'approche générale que je lui ai communiquée et dont je me suis ouvert à la presse. Il est donc trop tôt pour évoquer des montants particuliers et précis au sein d'une enveloppe globale ou les modalités de mise en oeuvre de l'opération. Infrabel et la SNCB y travaillent. Néanmoins, concernant le montant de 50 millions portant sur le parking relais de Louvain-la-Neuve, et dont j'ai fait état, je puis vous indiquer qu'il correspond à la partie non utilisée de l'opération de préfinancement relative à la construction de celui-ci par la SNCB. Infrabel a bien été informée de cette opportunité.

De regels van het samenwerkingsakkoord van 11 oktober 2001 met betrekking tot de gewestelijke sleutel zullen verder toegepast worden.

La clé 60/40 sera donc bien respectée. La Commission européenne est favorable à la relance des investissements dans tous les États membres à condition que les règles applicables à l'endettement des pouvoirs publics soient respectées.

Je pars du cadre réglementaire qui existe à ce jour. On verra ce qui se passera pour les jours qui viennent!

Dans le cas présent, il s'agit d'emprunts à conclure par Infrabel et, subsidiairement, par la SNCB qui agissent en dehors du périmètre de consolidation de l'État. Pour respecter cette règle, 51 % des recettes

het verkeersnet betreft, is het zo dat als een weg 3.000 voertuigen per uur aankan, alles stilstaat wanneer daar een voertuig bij komt. Wanneer er terug minder dan 3.000 voertuigen rijden, dan wordt de verkeersdichtheid opnieuw normaal. Dat verklaart dat er in en om Brussel op woensdag en vrijdag 25% minder file is.

Schulden die worden aangegaan om werken te financieren die een rechtstreekse impact hebben op het aanbod en om de aantrekkingskracht van de trein te vergroten, zijn positieve schulden, want ze zullen op zeer korte termijnen positieve sociaal-eco-nomische gevolgen hebben. Het zijn ook goede schulden omdat ze niet zullen worden aangewend voor het delgen van operationele verliezen of om een gebrekkige efficiëntie te compenseren.

Infrabel bestudeert de modaliteiten van de technisch-financiële operatie op grond van de door mij meegedeelde globale aanpak. Het is te vroeg om precieze bedragen te noemen.

Het genoemde bedrag van 50 miljoen in verband met de park-and-ride in Louvain-la-Neuve stemt overeen met het niet aangewende deel van de prefinancieringsoperatie met betrekking tot het aanleggen van die parking door de NMBS. Infrabel werd wel degelijk op de hoogte gebracht.

L'accord de coopération du 11 octobre 2001 relatif à la clé régionale continuera à être appliqué.

De 60/40-verdeelsleutel zal in acht worden genomen. De Europese Commissie is gewonnen voor het herlanceren van de investeringen als de regels met betrekking tot de overheidsschuld worden gerespecteerd. Ik vertrek dus vanuit het huidige reglementaire kader.

In dat geval betreft het leningen die door Infrabel en, subsidiair, door de

variables doivent couvrir la charge de la dette.

De regering blijft vasthouden aan de stabilisatie en de vermindering van de historische schuld van de spoorwegen. Dit sluit niet uit dat er een positieve schuld wordt opgebouwd die snel ten goede zal komen aan de burgers en de economie van heel het land.

En ce qui concerne les éléments chiffrés, je m'en réfère aux exposés qui seront donnés la semaine prochaine par les CFO des deux sociétés eu égard à la dette. Ceux-ci ne manqueront pas de communiquer leur analyse complète aux membres de la commission.

Je veux préciser une chose concernant le périmètre de la dette: on doit démontrer que 51 % de la charge de la dette est au moins couverte par des recettes variables.

04.07 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse.

Bien entendu, nous sommes impatients. Voilà plus de 20 ans que nous patientons dans ce dossier! Aussi, vous comprendrez que, comme disait Woody Allen, "l'éternité, c'est long, surtout sur la fin"! Ici, nous ne sommes pas partis pour l'éternité, mais Mme Grovonijs utilisait l'expression "les calendes grecques" qui, par nature n'existent pas, puisqu'elles sont romaines. Je vous avoue être perplexe. D'une part, je comprends bien la volonté; d'autre part, entre juillet et septembre, le temps s'est arrêté.

04.08 François Bellot, ministre: Il y a eu deux mois de vacances, monsieur Cheron!

04.09 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Il a fait très chaud, j'ai craint qu'il n'y ait eu une fonte du milliard et je vous avoue que je reste encore plus perplexe, car je vous rejoins sur ce constat: s'attaquer aux embouteillages (vous avez bien décrit le mercredi et le vendredi qui sont des phénomènes connus par rapport à ce que cela signifie et l'immobilité que cela crée et génère, à savoir un coût collectif insupportable) est d'utilité publique. Nous connaissons toutes les études de la FEB, qui parlent de 8 milliards par an, de BECI à Bruxelles qui évoque des sommes très importantes. Et vous semblez bien saisir la donne, ce dont je me réjouis, car ce discours, je ne l'entendais pas par le passé. Sur le constat, nous sommes tout à fait d'accord.

Quant à l'idée d'un investissement productif, évidemment, nous sommes d'accord! Nous devons d'ailleurs le porter collectivement. J'ai même cru comprendre que la N-VA s'y ralliait. C'est un événement historique aussi par rapport au dossier de la SNCB, aux économies, aux économies, aux économies. On n'entendait que cela depuis le début de la législature.

NMBS moeten worden aangegaan buiten de consolidatie-kring van de Staat. Bijgevolg moet de schuldenlast gedekt zijn door 51% van de variabele ontvangsten.

L'insistance du gouvernement à vouloir stabiliser et réduire la dette historique n'exclut pas la constitution d'une dette positive qui profitera rapidement à la population et à l'économie de l'ensemble du pays.

Voor de cijfers verwijs ik naar de uiteenzettingen die de CFO's van beide vennootschappen volgende week zullen houden. Ze zullen hun volledige analyse uit de doeken doen.

Wat de consolidatiekring van de schuld betreft, moet worden bewezen dat 51 % van de schuldenlast door variabele ontvangsten wordt gedekt.

04.07 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Ik ben met verstomming geslagen. Ik stel uw bereidwilligheid vast, maar er is niets gebeurd tussen juli en september.

04.09 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): We stellen al jaren vast dat de files veel te veel kosten aan de maatschappij. Ik ben blij dat u dit erkent; dat heb ik uw voorgangers nooit horen zeggen.

We zijn het eens over de idee van de productieve investering. We moeten daar allen achter staan. We zijn vandaag getuige van een historische gebeurtenis, want zelfs de N-VA sluit zich hierbij aan.

Wie zal de slechterik zijn aan het einde van het verhaal, als Infrabel zijn begrotingstechnische studies heeft afgerond en als het dossier is ingediend? Ik hoop dat we geen

Il reste probablement à convaincre Angela ainsi que Schäuble – ce sera un peu plus périlleux. C'est, en tout cas, un combat commun. Je m'en réjouis.

En revanche, et c'est ici une épée de Damoclès - qui n'était ni grec ni romain -, la question est: qui va être le méchant à la fin de l'histoire, quand Infrabel aura produit ses études technico-budgétaires et que le dossier aura été introduit? J'espère qu'on ne va pas se contenter de honnir la "vilaine Europe qui aura dit non". J'espère qu'on va monter un dossier, comme vous le signaliez de manière un peu sibylline, mais j'ai bien cru comprendre que vous escomptiez aussi une modification du point de vue européen à l'égard des investissements productifs. Peut-être avez-vous reçu des nouvelles de Bratislava. Je ne veux pas le savoir; de toute façon, vous ne le direz pas. S'il y a une bonne nouvelle du côté de l'Europe, tant mieux. Mais alors, quel sera le véhicule? Vous êtes resté un peu flou – ce n'est pas dans vos habitudes – quant à savoir si ce serait la SNCB ou Infrabel. J'ai cru comprendre depuis le début que ce serait Infrabel, mais c'est mon intuition. Je suis de l'école Daerden, quand il parlait du périmètre de consolidation, des normes SEC, de ce qui est autorisé et de ce qui est supporté par des crédits variables (par exemple, les 51 % dont vous parlez).

Nous allons donc attendre ces études en espérant que l'argumentation sera suffisamment solide. Un consensus politique a été réuni. Il est assez rare que tout le monde convienne que c'est une bonne idée de favoriser des investissements productifs pour différentes opérations vertueuses, non pas en vue de faire de la dette pour de la dette, pour du fonctionnement et de l'habituel, mais bien dans le but d'opérer des choix stratégiques fondamentaux en termes de mobilité ferroviaire. Nous allons donc attendre les résultats. Que pouvons-nous faire d'autre? Cependant, nous restons perplexes vis-à-vis de l'importance que représente l'investissement RER lui-même à l'intérieur de ce milliard. Je suis frappé qu'en lisant vos interviews, vous qui êtes d'ordinaire si précis - nous avons suffisamment loué votre personnalité pour vous demander des comptes aujourd'hui -, je constate que la part que représentait le RER dans ce milliard a fondu comme neige au soleil de l'été.

Au début, on avait l'impression que c'était presque l'essentiel du milliard. Maintenant, c'est un dixième!

J'en viens à ma dernière question relative au calendrier.

J'ai bien entendu l'argumentation sur les permis, sur les difficultés de générer et d'avoir la fin des travaux RER dans des conditions raisonnables et respectables. Ne pourrait-on pas donner un petit coup de pouce au raisonnable? En matière d'urbanisme, les Régions, ne peuvent-elles pas aller un peu plus vite qu'à l'habitude? Je me souviens avoir accepté au Parlement wallon un décret en vue de terminer un projet de voie rapide. Imaginez-vous le transfert idéologique que cela m'avait demandé. Comme il restait un kilomètre de voie rapide qui n'était pas terminé, cela provoquait des embouteillages gigantesques dans les villages, alors qu'en amont et en aval, c'était réalisé. En trois jours, le parlement wallon a fait un décret pour donner un permis par décret. Pourquoi ne pas déterminer avec les Régions ce qu'il y a moyen d'accélérer en termes de permis?

genoegeen zullen nemen met het toespelen van de zwartepiet aan het 'stoute Europa dat nee zal hebben gezegd'.

U verwacht ook dat Europa van standpunt zal veranderen inzake de productieve investeringen. Als er vanuit Europa goed nieuws komt, des te beter. Maar zal het naar Infrabel of de NMBS gaan? We wachten de studies af en hopen dat de argumentatie solide genoeg zal zijn. Er werd een politieke consensus bereikt, dat is vrij uitzonderlijk. Toch blijft de omvang van de investering voor het GEN ons verbazen, en het gedeelte binnen dat miljard dat voor het GEN is bestemd lijkt gesmolten te zijn als sneeuw voor de zon.

Nu is het een tiende!

Wat de stedenbouwkundige vergunningen betreft, zouden de Gewesten misschien een beetje sneller dan gewoonlijk kunnen werken. Waarom zou men met hen niet kunnen onderzoeken hoe de vergunningen sneller uitgereikt zouden kunnen worden? We zouden gemakkelijk twee jaar kunnen winnen.

Wat de aangekondigde datums betreft, blijven we op onze honger. Als er geen *modal shift* komt, zal de vaststelling die in het begin geformuleerd werd over het belang voor de economie om het fileprobleem op te lossen geen concrete invulling krijgen.

Dit dossier kan niet los worden gezien van de verkeersfiscaliteit. We zullen het debat moeten voeren over het mobiliteitsbudget en de bedrijfswagens om de werkelijke oorzaak van de files in België aan te pakken.

Rien qu'en faisant cela, on peut facilement gagner deux ans.

Voorzitter: Jef Van den Bergh.

Président: Jef Van den Bergh.

Monsieur le ministre, je vous remercie pour les différentes présentations que vous avez faites sur le RER, notamment en Brabant wallon. Vous avez toutefois bien vu qu'on restait un peu sur notre faim pour ce qui est des dates annoncées. De fait, 2025 comme premier point de rendez-vous uniquement pour avoir quelques améliorations mais pas du tout encore le RER, cela n'est pas en lien avec l'objectif annoncé en juillet: des investissements productifs dans le rail pour rencontrer les embouteillages. S'il n'y a pas un transfert modal, le constat qui a été fait au départ sur l'intérêt économique de régler la question des embouteillages ne se concrétisera pas.

J'en termine, monsieur le président. Je suis un peu long mais le sujet le mérite.

Monsieur le ministre, je suis sûr qu'intellectuellement, vous savez qu'on ne peut pas parler de ce dossier sans parler de fiscalité automobile. Si on ne discute pas de la question du budget mobilité et de la question des voitures de société, on fait semblant de ne pas avoir compris ce qu'est la véritable cause des "bouchons" en Belgique. C'est un vrai débat. Je sais que vos partenaires de coalition ont dit *no pasarán* mais ils ont tellement changé d'avis ces derniers temps que je ne désespère pas.

04.10 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord.

Ik denk dat we het eens zijn over de vaststelling dat congestie een economische kost heeft. Het zou gaan om 2 % van het bbp, omgerekend acht miljard euro. Ik heb in het begin van deze legislatuur gezegd dat ik daarom niet begrijp dat deze regering drie miljard bespaart, hoewel ze zich bewust is van die economisch kost; nog los van de maatschappelijke en medische kosten die ermee gepaard gaan.

Het is goed dat u toegeeft dat die besparing waarschijnlijk te drastisch is geweest. U zegt dat de leninglast zeer laag is en dat men bijkomende schulden kan maken. Als ik dan de schuld ratings van verschillende bedrijven bekijk en de dekkingsgraad van inkomsten die achteraf kunnen worden gecreëerd, dan denk ik dat Infrabel in staat is om die schuld zelf te dragen. De NMBS staat vandaag niet sterk genoeg om dat te doen.

Ik denk dat er daarover duidelijkheid moet komen, anders vrees ik dat dit een losse flodder wordt.

04.11 Inez De Coninck (N-VA): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord.

U hebt duidelijk gezegd dat de verdeelsleutel 60/40 gerespecteerd zal worden, zo hoort het ook.

Wat betreft de schulden voor het GEN-fonds, ik heb daarover vroeger ook al vragen gesteld. In vorige legislaturen is er een put nagelaten en

04.10 David Geerts (sp.a): Le préjudice infligé à l'économie par les embouteillages est estimé à 2 % du PIB, soit 8 milliards d'euros. Je me félicite que le ministre admette que les 3 milliards d'euros d'économies représentent sans doute une mesure trop draconienne et que les très faibles taux d'intérêt actuels autorisent la constitution de dettes supplémentaires. Infrabel est probablement capable d'assumer cette dette, mais je crains que la SNCB n'ait pas les reins suffisamment solides pour ce faire.

04.11 Inez De Coninck (N-VA): La clé de répartition 60/40 sera respectée à juste titre. Le gouvernement s'efforce de gérer les dettes du Fonds RER contractées sous les précédentes législatures. J'attends impatiemment les résultats de l'audit du Fonds RER réalisé par

ik stel vast dat deze regering dat probeert op te lossen. Ik kijk ook uit naar de audit die wij hebben gevraagd aan het Rekenhof over het GEN-fonds. Daarin zullen misschien wat interessante zaken aan het licht komen.

04.12 Gwenaëlle Grovonius (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses.

On peut dire que vous avez attisé notre curiosité et notre impatience avec vos déclarations cet été.

J'espère que pour la semaine prochaine, quand nous recevrons les CEO, la réflexion aura avancé et que nous pourrions avoir des éléments concrets. À l'heure actuelle et selon vos réponses, on peut dire que vous arrivez à maintenir le suspense. Espérons que nous pourrions avoir des réponses la semaine prochaine.

On a le sentiment que vous vous retranchez derrière les CEO dans votre réponse, alors que cela reste une décision politique qui devra être prise par vous et le gouvernement.

04.13 François Bellot, ministre: La semaine prochaine, les CFO viennent pour l'état de la dette. En ce qui concerne le milliard en question, les services de la SNCB et d'Infrabel, compte tenu de ce qu'on leur a dit, sont en train de travailler sur l'ensemble des composantes techniques, de délai de remise en œuvre des travaux du RER et des autres projets d'investissement. Tout est dans la réflexion actuelle dans le cadre du plan d'investissement, qui comprend notamment le volet RER. Sauf si les CFO ont d'autres informations, ils ne peuvent pas vous expliquer aujourd'hui le plan d'investissement puisqu'il sera arrêté par le gouvernement fédéral. Ils pourront simplement vous dire que la dette est à tel niveau, tel taux moyen, tel taux consolidé.

04.14 Gwenaëlle Grovonius (PS): Ce n'est pas très rassurant parce que cela voudrait dire que ce milliard soi-disant supplémentaire est en fait ce qui va financer le nouveau plan d'investissement?

04.15 François Bellot, ministre: Mais non!

(hors micro)

Le **président:** Encore des réactions?

04.16 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Monsieur le président, quand voyons-nous les CFO?

Le **président:** Mercredi prochain.

04.17 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Qu'est-ce qu'un CFO?

04.18 François Bellot, ministre: Ce sont les responsables financiers. Ces choix ont été faits par la commission.

04.19 Inez De Coninck (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijn vraag is dezelfde als die van de heer Cheron, namelijk bevestiging krijgen van

la Cour des comptes.

04.12 Gwenaëlle Grovonius (PS): Ik hoop dat er volgende week, wanneer we de CEO's horen, concretere antwoorden komen. U schijnt zich achter de CEO's te verschuilen, terwijl het hier om een politieke beslissing gaat.

04.13 Minister François Bellot: Volgende week komen de CFO's in verband met de schuld situatie. Het bedrag van 1 miljard wordt meegenomen in het beraad dat plaatsvindt in het kader van het investeringsplan. Het is de regering die beslist over het investeringsplan. De CFO's kunnen u wel vertellen wat de schuldgraad is en wat de gemiddelde en de geconsolideerde schuldgraad is.

04.14 Gwenaëlle Grovonius (PS): Betekent een en ander dat het zogenaamde extra miljard zal worden gebruikt voor de financiering van het nieuwe investeringsplan?

04.15 Minister François Bellot: Maar neen!

04.19 Inez De Coninck (N-VA): Cette réunion est-elle maintenue?

die vergadering. Deze staat niet op de voorlopige commissieagenda. Gaat deze vergadering door?

De **voorzitter**: Volgens het commissiesecretariaat wel. Ik heb begrepen dat er nog een paar foutjes in de ontwerpagenda zijn geslopen. Dat wordt rechtgezet.

Le **président**: Oui, selon le secrétariat de la commission.

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

05 Question de Mme Caroline Cassart-Mailleux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la prise en charge des personnes à mobilité réduite par la SNCB" (n° 13120)

05 Vraag van mevrouw Caroline Cassart-Mailleux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de assistentie die de NMBS biedt aan personen met beperkte mobiliteit" (nr. 13120)

05.01 **Caroline Cassart-Mailleux** (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, j'ai déjà interrogé à plusieurs reprises Mme Galant sur la prise en charge des personnes à mobilité réduite par la SNCB, au sein de ses gares mais aussi pour monter dans les trains.

Il se trouve que certaines gares permettent d'offrir une assistance spécifique aux PMR, tandis que d'autres ne le permettent pas du tout. En outre, à l'occasion de ma question, on m'avait confirmé qu'il fallait effectivement réserver une assistance 24 heures à l'avance, délai que j'estime particulièrement long mais concevable, mais que la SNCB réfléchissait à la manière de réduire ce délai, ce qui était évidemment une bonne nouvelle.

Monsieur le ministre, des initiatives ont-elles été lancées pour améliorer l'accessibilité des gares et des trains aux PMR? Comment sont priorisées ces initiatives? Les gares les plus fréquentées sont-elles les premières qui bénéficieront d'aménagements en ce sens? Existe-t-il des gares et des trains accessibles aux PMR sans assistance spécifique? Le numéro du *contact center* permettant de réserver une assistance PMR sera-t-il gratuit prochainement?

Certains trains ont des marches particulièrement hautes, même pour des personnes qui ne sont pas à mobilité réduite. Comment sont répartis géographiquement les trains peu adaptés aux PMR? Selon quels critères?

05.01 **Caroline Cassart-Mailleux** (MR): Ik heb de vorige minister van Mobiliteit een vraag gesteld over de assistentie die de NMBS aan personen met beperkte mobiliteit (PBM) biedt.

Men heeft me bevestigd dat men de assistentie 24 uur op voorhand diende aan te vragen en dat de NMBS van plan was die termijn in te korten.

Werden er initiatieven genomen om de toegankelijkheid van de stations en de treinen te verbeteren? Hoe wordt de prioriteit bepaald? Worden de drukste stations het eerst aangepast? Zijn er stations en treinen die zonder specifieke assistentie voor PBM's toegankelijk zijn? Zal het nummer van het contactcenter dat men moet bellen om assistentie voor PBM's aan te vragen eerlang gratis zijn?

Sommige treinen hebben bijzonder hoge treden, zelfs voor mensen die geen beperkte mobiliteit hebben. Hoe zijn die treinen verdeeld? Volgens welke criteria?

05.02 **François Bellot**, ministre: Monsieur le président, chère collègue, la SNCB s'est engagée, via son contrat de gestion, à améliorer l'accessibilité des gares pour les PMR.

Lors de travaux de construction ou de rénovation des gares et points d'arrêt, l'accessibilité des PMR est toujours prise en compte afin que les aménagements répondent au minimum aux normes et obligations en vigueur, et ce quelle que soit l'importance de la gare en termes de fréquentation.

05.02 **Minister François Bellot**: De NMBS heeft er zich via haar beheerscontract toe verbonden de toegankelijkheid van de stations voor PBM's te verbeteren.

Tijdens bouw- of renovatiewerken wordt er steeds rekening gehouden met de toegankelijkheid voor PBM's,

Une gare est considérée comme intégralement accessible lorsque le bâtiment de gare et les quais sont accessibles depuis la voie publique et lorsque du personnel propose une assistance pour l'embarquement et le débarquement des trains. Au 1^{er} janvier 2016, quinze gares répondent à ces critères.

Un bâtiment de gare est dit accessible lorsqu'il comporte au moins un accès totalement dégagé de tout obstacle reliant la voie publique au hall des guichets, au moins un accès aux quais totalement dégagé de tout obstacle, un local sanitaire adapté aux PMR, des lignes de guidage pour les personnes aveugles (dalles podotactiles) et des places de stationnement réservées aux PMR dans les parkings.

Les quais sont considérés comme accessibles lorsque trois conditions sont remplies. Les quais sont hauts. Pour rappel, la SNCB a opté pour la standardisation des bordures de quai à 76 centimètres. Deuxièmement, le transfert entre quais est possible via une passerelle ou un couloir sous-voies équipé de rampes ou d'ascenseurs. Troisièmement, les quais sont équipés de cheminements podotactiles.

Dans les contrats de gestion 2008-2012, des objectifs chiffrés avaient été fixés par l'ex-SNCB Holding, alors en charge de l'accessibilité des halls de gare et par Infrabel, responsable de l'accessibilité des quais. Dans le cadre de la nouvelle structure des chemins de fer, des objectifs d'Infrabel ont été repris par la SNCB à l'exception du rehaussement des bordures de quai. Jusqu'à présent, ces objectifs n'ont pas été revus. Ceux-ci sont en cours de discussion dans le cadre des futurs contrats de gestion de la SNCB et d'Infrabel.

Par rapport au matériel roulant de manière générale, le nouveau matériel roulant sera conforme au règlement de l'Union européenne 1300/2014 du 18 novembre 2014 portant sur les spécifications techniques d'interopérabilité relatives à l'accessibilité du système ferroviaire de l'Union européenne pour les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite. Les mesures prévues ne se limitent pas à l'amélioration de l'embarquement mais des mesures spécifiques sont également prises pour les personnes malvoyantes et/ou sourdes.

La SNCB m'informe qu'elle n'opte pas pour la gratuité du numéro de téléphone du *contact center*. Le numéro unique du call center 02/528.28.28 a été choisi car il est plus facile pour le client d'avoir un seul point de contact téléphonique pour toutes ses demandes: informations, produits, horaires, demandes d'assistance.

En ce qui concerne votre question sur le train à marches hautes, il s'agit de matériel plus ancien, principalement les rames vertes classiques, les automotrices quadruples et les M5. Ce matériel continue de circuler partout sur le réseau. Il n'est prévu aucune règle spécifique pour mettre ce matériel en service dans une région particulière.

05.03 Caroline Cassart-Mailleux (MR): Je remercie le ministre pour la réponse tout à fait complète qu'il a pu m'apporter. Le contrat de gestion prévoit des choses et je crois qu'on continuera à travailler dans ce sens. Cela me paraît indispensable.

onzeacht het aantal reizigers dat van het station gebruik maakt.

Sinds 1 januari 2016 zijn er vijftien stations volledig toegankelijk. De medewerkers bieden er hulp bij het in- en uitstappen, de lokettenzaal en de perrons zijn er vanop de openbare weg bereikbaar, er bevindt zich aangepast sanitair voor PBM's, er zijn blindegeleidelijnen en parkings voor PBM's.

De perrons worden als toegankelijk beschouwd zodra ze hoog genoeg zijn – de NMBS heeft gekozen voor een standaardise-ring van 76 cm –, als het mogelijk is om via een voetgangersbrug of aangepaste onderdoorgang van het ene perron naar het andere te gaan, en als de perrons zijn uitgerust met blindegeleidelijnen.

In de beheerscontracten 2018-2012 werden er becijferde doelstellingen vastgelegd door de voormalige NMBS-Holding en Infrabel. De doelstellingen van Infrabel werden door de NMBS overgenomen, met uitzondering van de verhoging van de perronranden. Deze doelstellingen worden nog besproken in het kader van de toekomstige beheerscontracten.

De NMBS kiest niet voor een gratis nummer van het contact-center.

Het nieuw rollend materieel zal conform de Europese Verordening 1300/2014 zijn.

Het oudste materieel, met hoge opstap, zal overal op het spoornet blijven rijden. Er bestaat geen regel die bepaalt dat dit materieel in een bepaalde regio moet gebruikt worden.

Merci beaucoup.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: Vraag nr. 13180 van de heer Geerts wordt omgezet naar een schriftelijke vraag.

Le **président**: La question n° 13180 de M. Geerts a été transformée en question écrite.

06 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het budget voor Blue-mobility" (nr. 13181)

06 Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le budget alloué à Blue-mobility" (n° 13181)

06.01 **David Geerts** (sp.a): Mijnheer de minister, in 2011 werd door B-Holding en FIETSenWERK Blue-mobility opgericht om het systeem van deelfietsen in ons land te starten, naar het voorbeeld van de OV-fiets in Nederland. Ondertussen staat de teller op 47 stations. In 2015 waren er 140 000 ritten en in 2016 worden er 180 000 ritten verwacht. Volgens een studie van Blue-mobility zorgen de Blue-bikeritten voor 30 % nieuwe treinreizigers.

06.01 **David Geerts** (sp.a): Blue-mobility a été créé en 2011 et aujourd'hui, 47 gares proposent déjà des vélos partagés. Selon une étude réalisée par Blue-mobility, la formule a permis de gagner 30 % de nouveaux voyageurs.

Ik heb vragen over de uitbouw, omdat daar in het recente verleden wat onduidelijkheden over bestonden.

Quel est le budget mis à la disposition de Blue-mobility par la SNCB pour l'extension des points vélos Blue-bike à proximité des gares de la SNCB et à quelle échéance cette extension sera-t-elle concrétisée?

Welk budget stelt de NMBS ter beschikking van Blue-mobility voor de uitbreiding van Blue-bikepunten aan NMBS-stations? Op welke termijn kan die uitbreiding worden gerealiseerd?

06.02 Minister **François Bellot**: Mijnheer Geerts, sinds 2015 is B-Parking, een dochteronderneming van de NMBS, hoofdaandeelhouder van Blue-bike. Een bedrag van 80 000 euro is momenteel nog beschikbaar voor de uitbreiding van Blue-bikepunten aan NMBS-stations. Met dat budget kunnen er nog 15 bestaande locaties worden ingebed. Gezien de aandeelhouderstructuur ligt het investeringsbudget voor de uitbreiding van Blue-bike nu bij B-Parking. Het budget en het ondernemingsplan voor 2017-2020 zijn op heden echter nog niet goedgekeurd door het bevoegde orgaan van de betrokken vennootschappen.

06.02 **François Bellot**, ministre: B-Parking, une filiale de la SNCB, est l'actionnaire principal de Blue-bike depuis 2015. Actuellement, 80 000 euros sont disponibles pour la réalisation de l'extension des points Blue-bike. Les investissements additionnels sont à charge de B-Parking, mais ni le budget ni le plan d'entreprise 2017-2020 n'ont encore été approuvés.

Blue-mobility hanteert momenteel de volgende parameters voor de realisatie van een Blue-bikepunt bij een station. Ten eerste, er moeten minimaal 20 000 inwoners in de stad of gemeente wonen. Ten tweede, er moeten minimaal 2 000 opstappende reizigers per dag zijn. Ten derde, inzake *modal split* fietsgebruik: voor Vlaanderen minimaal 7 %, voor Wallonië minimaal 2 %.

Blue-mobility applique les paramètres suivants pour la sélection de nouveaux points Blue-bike: minimum 20 000 habitants, au moins 2 000 voyageurs quotidiens, minimum 7 % de répartition modale utilisation vélo en Flandre et 2 % en Wallonie, une contribution financière et opérationnelle des autorités locales et un accord avec la commune concernée en vue de la promotion du système.

Ten vierde, er moet een financiële bijdrage zijn vanuit de lokale overheid aan de operationele werking per fiets zijn, bijvoorbeeld 5 400 euro per jaar voor 12 fietsen. Ten vijfde, de gemeente moet akkoord gaan met lokale promotie van het systeem. Daarnaast mag niet uit het oog verloren worden dat ook De Lijn en SRWT aandeelhouder zijn van Blue-mobility. De uitbreiding van Blue-bike is dan ook niet beperkt tot de Blue-bikepunten bij de treinstations.

De Lijn et la SRWT sont par ailleurs actionnaires de Blue-mobility.

L'extension de Blue-bike ne se limite dès lors pas aux points Blue-bike implantés à proximité des gares ferroviaires.

06.03 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord.

Mij was het vooral te doen om duidelijkheid over het budget voor 2017 omdat de lokale overheden, zeker de schepenen van Mobiliteit, zouden moeten kunnen weten welke projecten effectief gerealiseerd kunnen worden. Die schepenen van Mobiliteit krijgen daar nu vragen over, terwijl er nog geen duidelijkheid over is.

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

07 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de bommelding van 10 augustus en de werking van het DGLV" (nr. 13184)

07 Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'alerte à la bombe du 10 août et le fonctionnement de la DGTA" (n° 13184)

07.01 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, tijdens het 19u-journaal van 10 augustus kwam er een bommelding binnen. Volgens de nieuwsredacties zouden er op twee vliegtuigen bompakketten zitten.

07.01 David Geerts (sp.a): Le 10 août, le journal de 19 h a annoncé qu'une bombe aurait été placée à bord de deux avions.

Na verschillende bezoeken die ik gebracht heb vroeg ik mij af of, als dit het geval zou zijn, er geen alarmprocedure moet worden ingezet waarbij de brandweer en de hulpdiensten preventief moeten uitrukken? Ik was verwonderd omdat ik geen beweging zag toen ik die bommelding vernam op het journaal. Daarom vraag ik mij af wat er gebeurt als men die aankondiging doet. Het is raar dat men zegt dat er indicaties zijn voor een bommelding, maar dat er niets gebeurt.

N'y aurait-il pas lieu, dans pareil cas, de déclencher immédiatement une procédure d'alerte de manière à ce que les services d'incendie et de secours puissent intervenir préventivement? Quelles sont les procédures d'usage dans pareilles circonstances? La Direction générale du Transport aérien (DGTA) est-elle impliquée lors de tels événements?

Is het DGLV betrokken geweest en, zo ja, wanneer? Het DGLV komt in heel dit verhaal eigenlijk niet voor, er werd enkel gesproken over Belgocontrol. Ik denk dat BAC de brandweer zou moeten laten uitrukken, maar blijkbaar is dat niet gebeurd? Wie moet deze beslissing nemen?

07.02 Minister François Bellot: Volgens het DGLV op 10 augustus was er informatie toegekomen via enkele berichten op twitter, waarin melding werd gemaakt van bommen aan boord van SAS, zonder enig detail van specifieke vluchten. Dit werd onderzocht door het Belgische parket, maar er waren geen aanwijzingen van een mogelijke aanslag.

07.02 François Bellot, ministre: Selon la DGTA, un *tweet* publié le 10 août avait fait état de la présence de bombes sur des vols de la SAS, sans toutefois spécifier les appareils concernés. Le parquet a examiné l'affaire et n'a pas trouvé d'indices d'un possible attentat.

BAC beschikt over de nodige procedures in geval van rampen en incidenten, waaronder bommeldingen. Enerzijds, ziet het DGLV als bevoegde autoriteit hierop toe en volgt het op of de verplichte oefeningen op deze procedures worden uitgevoerd. Anderzijds, wordt het DGLV onmiddellijk op de hoogte gesteld en betrokken in de crisiscel bij eventuele rampen of incidenten.

Het DGLV werd geïnformeerd over het incident, maar er was geen nood aan bepaalde maatregelen aangezien er geen concrete dreiging

Brussels Airport Company (BAC) dispose de procédures à appliquer

voor de luchtvaart was.

Het nummer van de departementale crisiscel van de FOD Mobiliteit en Vervoer was bereikbaar. Deze crisiscel is opgericht ter ondersteuning van de FOD en zijn *stakeholders* in het crisisbeheer, moet bijdragen tot de uitwerking van nationale noodplannen voor crisissen met directe en/of indirecte impact op mobiliteit, en moet de interne werking versterken. Alle directies zijn erin vertegenwoordigd. De crisiscel heeft ook een passieve wacht dienst die 24/24 en 7/7 bereikbaar is ingeval van crisis. Het DGLV maakt deel uit van deze wacht dienst.

De *head of security* van wacht werd door de federale politie geïnformeerd dat er een niet-specifieke dreiging was voor een SAS-vlucht, wereldwijd, zonder lokalisatie, zonder tijdstip, zonder vluchtnummer. Bepaalde diensten van Brussels Airport werden daarop in stand-by gezet.

en cas d'incidents et de catastrophes. La DGTA vérifie si les exercices obligatoires sont réalisés et est immédiatement avertie de tout incident ou catastrophe. En outre, elle est aussitôt impliquée dans la cellule de crise. La DGTA a été informée dans le cas évoqué, mais aucune mesure n'était nécessaire étant donné l'absence de menace concrète.

Le numéro de la cellule de crise du SPF Mobilité et Transports était disponible. Cette cellule de crise, qui réunit l'ensemble des directions, dispose également d'un service de garde passif joignable en permanence. Le chef de la sécurité qui était de garde a été averti par la police fédérale de cette menace non spécifique, après quoi certains services de Brussels Airport ont été mis en stand-by.

07.03 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

De reden waarom ik de vraag stelde, was dat ik informatie had dat bij het DGLV niemand bereikbaar was, en dat Belgocontrol daarom het initiatief genomen had. Dat was voor mij de aanleiding om te zeggen dat er beter mensen stand-by zouden staan bij het DGLV.

07.03 David Geerts (sp.a): Si je vous ai posé cette question, c'est parce que j'ai appris que personne n'était joignable à la DGTA.

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

De **voorzitter**: De samengevoegde vragen nrs 13182 en 13508 van de heren Geerts en Foret worden omgezet in schriftelijke vragen. Vraag nr. 13185 van mevrouw Dumery wordt uitgesteld.

Le **président**: Les questions jointes n^{os} 13182 en 13508 de MM. Geerts et Foret sont transformées en questions écrites. La question n° 13185 de Mme Dumery est reportée.

08 Vraag van mevrouw Ann Vanheste aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de binnenlandse trajecten door FlixBus" (nr. 13192)

08 Question de Mme Ann Vanheste au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les liaisons intérieures assurées par FlixBus" (n° 13192)

08.01 Ann Vanheste (sp.a): Mijnheer de minister, FlixBus is een Europese aanbieder van intercitybussen in 16 verschillende landen. Het bedrijf is vooral actief in West-Europa, ook in België sinds 2015. In zowat alle landen kan FlixBus binnenlandse trajecten afleggen. Daarmee wordt bedoeld het opstappen en het afstappen in eigen land zonder overstap. Zo kan men in Nederland makkelijk van Amsterdam naar Den Haag of in Kroatië van Starigrad naar Zagreb met de bus. In België is dat echter niet mogelijk. In België is dat blijkbaar niet toegelaten; men kan enkel buitenlandse bestemmingen kiezen. Het

08.01 Ann Vanheste (sp.a): L'entreprise FlixBus organise des trajets intercity dans seize pays. Il s'agit en l'occurrence de liaisons intérieures directes entre deux villes. Aux Pays-Bas, FlixBus permet de voyager aisément, grosso modo d'Amsterdam à La Haye. En Belgique, en revanche, ce genre de

bedrijf werkt budgetvriendelijk voor de reizigers en het vraagt zelf om dat ook mogelijk te maken in België.

Mijnheer de minister, heeft het bedrijf u hierover al benaderd? Zijn er plannen om aan de vraag tegemoet te komen? Wat is de reden waarom dat niet is toegestaan in België?

transports n'est semble-t-il pas autorisé. Chez nous, seules des destinations étrangères peuvent être choisies dans le cadre de trajets intercity.

Comment cela se fait-il? FlixBus a-t-elle déjà interpellé le ministre à ce sujet?

08.02 Minister **François Bellot**: De FOD Mobiliteit en Vervoer geeft de vergunningen af voor het internationaal geregeld busvervoer. De aanvragers, zowel Belgische als buitenlandse maatschappijen, worden er in het kader van hun vergunningsaanvraag systematisch op gewezen dat de vergunningen niet toelaten om reizigers in België op te nemen en op een andere plaats in België af te zetten. Het nationaal geregeld vervoer, met inbegrip van nationale trajecten op een internationale lijn, is een gewestelijke bevoegdheid. De uitbreiding van een internationale lijnvergunning tot nationale trajecten zou een overschrijding van de federale bevoegdheid inhouden.

08.02 **François Bellot**, ministre: Le SPF Mobilité et Transports ne délivre des licences que pour les liaisons internationales. Cette licence ne permet pas de voyager entre deux endroits situés en Belgique. Le transport intérieur est en effet une compétence régionale.

08.03 **Ann Vanheste** (sp.a): Mijnheer de minister, als het een gewestelijke bevoegdheid betreft, dan geef ik de vraag door aan mijn collega's.

Dank u wel.

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

09 **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw **Inez De Coninck** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de Eurostar-stopplaats in Antwerpen" (nr. 13207)
- de heer **Jef Van den Bergh** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de Eurostar-stopplaats in Antwerpen" (nr. 13229)

09 **Questions jointes de**

- Mme **Inez De Coninck** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le point d'arrêt Eurostar à Anvers" (n° 13207)
- M. **Jef Van den Bergh** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le point d'arrêt Eurostar à Anvers" (n° 13229)

09.01 **Inez De Coninck** (N-VA): Mijnheer de minister, reeds in 2013 werd breed verkondigd dat de Eurostar in de stad Antwerpen een stopplaats zou krijgen. Dat is natuurlijk een mooie opportuniteit voor een stad als Antwerpen. De toeristische sector keek er al halsreikend naar uit. Men was toen zelfs al met een promotiecampagne begonnen.

Aan dat sprookjesverhaal kwam afgelopen zomer echter abrupt een einde. Midden augustus 2016 werd gecommuniceerd dat er toch geen Eurostarstopplaats zou komen. Blijkbaar zouden, omdat Londen buiten het Schengengebied ligt, de kosten voor beveiliging te hoog oplopen. Dat is een bizarre verklaring. Bij mijn weten lag Londen in 2013 immers ook al buiten de Schengenzone. Dat element was destijds dus al bekend en is nu geen krachtig argument, om de Eurostarstopplaats in Antwerpen te schrappen. Bovendien – ik spreek uit mijn ervaring in de bouwsector – is het mogelijk om op een vrij eenvoudige manier met bijvoorbeeld ingrepen op de perrons wel meer

09.01 **Inez De Coninck** (N-VA): Il a été annoncé en 2013 que l'Eurostar s'arrêterait à Anvers. Le projet a cependant été abandonné à la mi-août 2016 en raison de coûts de sécurisation trop élevés. En effet, Londres ne fait pas partie de la zone Schengen. La situation n'a pourtant pas changé depuis 2013.

Pourquoi ce plan a-t-il été abandonné? Quel est le montant estimé des coûts de sécurisation et qui aurait dû les financer? Qu'a-t-il été convenu à ce sujet entre la SNCB, Infrabel et Eurostar en 2013?

veiligheid te realiseren.

Mijnheer de minister, ten eerste, waarom komt er geen stopplaats van de Eurostar in Antwerpen?

Ten tweede, wat waren de geraamde kosten van de benodigde beveiligingsmaatregelen? Welke werken omvatte die kostenraming? Was er geen goedkoper alternatief mogelijk voor gepaste veiligheidsmaatregelen?

Ten derde, wie zou de kosten voor de veiligheidsmaatregelen moeten dragen? Is dat Eurostar zelf of de NMBS?

Ten vierde, welke afspraken werden in 2013 en nadien gemaakt tussen de NMBS, Infrabel en Eurostar voor een Eurostarstopplaats in Antwerpen? Welke afspraken daarvan werden al dan niet gerespecteerd?

09.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, ik sluit aan met aanvullende vragen.

Mevrouw De Coninck heeft de problematiek goed geschetst. Het ging om een bericht van half augustus 2016 in volle komkommertijd, dat nergens formeel werd bevestigd. Het is dus goed dat u ter zake duidelijkheid kunt brengen.

Ik wil ook nog even in herinnering brengen dat wij ongeveer een jaar geleden met de commissie voor de Infrastructuur de Eurostarterminal in Brussel-Zuid hebben bezocht. Ik heb toen aan de verantwoordelijken de vraag gesteld of, wanneer de Eurostar via Antwerpen en Rotterdam richting Amsterdam rijdt, er dan overal een dergelijke terminal met alle nodige veiligheidsvoorzieningen zou moeten worden geïnstalleerd. Toen werd het denkspoor naar voren geschoven om alle passagiers vanuit Amsterdam in Brussel te laten uitstappen, de securitycontrole daar in de terminal van Brussel-Zuid te doen en hen vervolgens opnieuw te laten instappen om naar Londen door te rijden. Dat is natuurlijk ook niet ideaal, maar zo zou de controle van passagiers uit Nederland en België rationeler worden georganiseerd, namelijk op één plaats, in Brussel-Zuid. Het kan misschien een alternatieve optie zijn om de Eurostarverbinding toch nog mogelijk te maken, ook in Antwerpen.

Het zou goed zijn dat u duidelijkheid brengt over de Eurostarverbinding tussen Amsterdam en Londen, die destijds na het mislukken van de Fyra werd aangekondigd. Kunt u bevestigen dat de Eurostar niet in Antwerpen zal stoppen? Waarom wel of niet? Zo niet, wordt er onderzocht of er andere pistes mogelijk zijn?

Hoe zal de veiligheidscontrole gebeuren in Amsterdam, Schiphol en Rotterdam? Ik neem immers aan men in Nederland met hetzelfde probleem kampt als in Antwerpen.

Tenslotte, er is gecommuniceerd dat de stations Brussel-Zuid, Antwerpen-Centraal en Luik zullen worden uitgerust met toegangspoortjes. Kunnen die aangekondigde investeringen de controle om naar Engeland te gaan niet mee vergemakkelijken?

09.03 Minister François Bellot: Mijnheer Van den Bergh, wat

09.02 Jef Van den Bergh (CD&V): L'information diffusée à la mi-août n'a cependant jamais été formellement confirmée.

Lors d'une visite au terminal Eurostar de Bruxelles-Midi, certains avaient émis l'idée de contrôler tous les passagers venant d'Amsterdam via Schiphol et Rotterdam à Bruxelles-Midi avant de les faire partir vers Londres. Cette option est-elle envisageable?

Comment les contrôles de sécurité seront-ils effectués à Amsterdam, Schiphol et Rotterdam? Les portillons annoncés à Bruxelles-Midi et Anvers-Central ne faciliteront-ils pas les contrôles?

09.03 François Bellot, ministre:

Eurostar betreft, verwijs ik u naar Eurostar. Dat is een onafhankelijke spoorwegonderneming, die haar beslissingen autonoom neemt. De veiligheidsopdrachten in het kader van het treinverkeer onder het Kanaal zijn opdrachten van openbare dienst, die door de Belgische Staat aan de NMBS werden toevertrouwd. Het beveiligen van de stations valt daar ook onder. De controles van reizigers en bagage moeten 100 % sluitend zijn.

Afspraken zouden kunnen worden onderhandeld met Eurostar met het oog op de aanpassing van de infrastructuur voor het onthaal van de reizigers die naar Londen sporen. De beperkingen inzake de veiligheidsmaatregelen zijn bij alle partijen bekend. Het is aan Eurostar om de stops hierop af te stemmen en eventuele alternatieven af te wegen.

Als Belgisch minister ben ik niet bevoegd om over de veiligheidscontroles op Nederlands grondgebied te communiceren.

Over de aangekondigde poortjes in Brussel-Zuid, Antwerpen-Centraal en Luik-Guillemins kan ik melden dat voor de steekproefcontroles van de reizigers en hun bagage controleapparatuur zal worden geïnstalleerd. Er is een principeakkoord tussen de politie en de NMBS daarover, dat nu voor de sites wordt verfijnd. Om veiligheidsredenen kan ik daarover geen details geven.

De aanbestedingsprocedure voor de controleapparatuur loopt. In de loop van 2017 zal de apparatuur worden geplaatst. Tegen dan zal ook de rekrutering van bijkomend veiligheidspersoneel bij Securail daarvoor zijn afgerond.

09.04 Inez De Coninck (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

09.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, ik sluit mij uiteraard bij de korte repliek van mevrouw De Coninck aan. Niettemin heb ik nog een bedenking.

Uiteraard is Eurostar een onafhankelijk bedrijf, waarover u als minister weinig bevoegdheid hebt. Ik wil evenwel beklemtonen dat de aankondiging om de Eurostar naar Amsterdam door te trekken, er is gekomen na het dramatische fiasco van de Fyra. Toen werd die mogelijkheid door toenmalig CEO Descheemaeker als een van de alternatieve oplossingen op termijn naar voren geschoven en was ze in die zin relevant voor de publieke dienstverlening tussen België en Nederland. Indien die oplossing nu mogelijks op de helling wordt gezet of indien een halte in een bepaald station, in tegenstelling tot wat toen werd verkondigd, niet wordt aangedaan, dan heeft dat effect op de publieke dienstverlening tussen België en Nederland.

In die zin is het jammer dat wij geen duidelijkere antwoorden op onze vragen krijgen en een engagement van de regering.

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

10 Question de M. Paul-Olivier Delannois au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la politique de transport ferroviaire à Mouscron" (n° 13247)

Eurostar est une entreprise ferroviaire autonome, mais la SNCB est compétente pour la sécurité des gares belges. Des accords peuvent être conclus avec Eurostar à propos d'aménagements de l'infrastructure, mais c'est Eurostar qui doit adapter ses points d'arrêt à ces aménagements et envisager éventuellement d'autres options.

Je ne suis pas habilité à communiquer à propos des contrôles de sécurité mis en place par les Pays-Bas.

À Bruxelles-Midi, Anvers-Central et Liège-Guillemins, des équipements de contrôle seront installés pour procéder à des contrôles aléatoires, mais je ne peux pas vous en dire plus.

09.05 Jef Van den Bergh (CD&V): La solution du point d'arrêt à Anvers a été présentée après la débâcle du Fyra comme service public de remplacement entre la Belgique et les Pays-Bas. Je déplore que le gouvernement ne fournisse pas de réponse plus claire ou ne prenne pas de réel engagement à cet égard.

10 Vraag van de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het spoorvervoerbeleid in Moeskroen" (nr. 13247)

10.01 Paul-Olivier Delannois (PS): Monsieur le ministre, tout récemment, j'ai lu dans un article de presse que la gare de Tourcoing, en France, se portait à merveille en termes de fréquentation et contrastait avec sa ville voisine, qui est belge, à savoir Mouscron.

En effet, la gare de Tourcoing offre des liaisons qui relient directement les navetteurs aux grandes gares de la région pour des prix très démocratiques. En outre, à partir de septembre, il y aura 59 arrêts supplémentaires chaque semaine en gare de Tourcoing, entre Lille et la Belgique. Cette gare s'épanouira grâce à une grande affluence de passagers. En outre, cela permettra de développer la mobilité douce, mais également de participer au développement économique d'une ville et d'une région.

Cette nouvelle contraste fortement avec ce qui se passe à deux pas de là, mais de l'autre côté de la frontière, en gare de Mouscron. En effet, et je vous l'ai dit dans une précédente question écrite, les Mouscronnois délaissent de plus en plus le transport ferroviaire, en semaine ou durant le week-end, à cause d'une offre de transport insuffisante, que ce soit pour rejoindre la capitale ou la dorsale wallonne.

De plus, les perspectives d'affluence de navetteurs transitant par cette gare ne sont pas bonnes pour les années à venir. En effet, l'offre de transport ne va pas s'améliorer, car vous allez vous baser en partie sur cette baisse de fréquentation pour établir votre plan de transport 2017. C'est donc un non-sens absolu!

Monsieur le ministre, privilégier le transport ferroviaire en offrant des liaisons plus rapides et plus nombreuses constitue l'objectif que chaque pays voulant lutter contre le réchauffement climatique doit se fixer. Quelques mois à peine après avoir souscrit aux objectifs de la COP 21, n'estimez-vous pas essentiel, voire indispensable, de rendre les gares du pays de nouveau attractives? Allez-vous enfin prendre les mesures nécessaires afin d'améliorer l'offre de transport dans la gare de Mouscron, notamment via des liaisons plus rapides et plus nombreuses vers les gares du pays?

Je vous remercie d'ores et déjà pour vos réponses.

10.02 François Bellot, ministre: Cher collègue, la SNCB m'informe qu'elle tient compte de plusieurs éléments pour analyser la demande de voyageurs, aussi bien actuels que potentiels. Les voyageurs montés par gare correspondent à un coup de sonde, une semaine par an, sur l'ensemble du réseau SNCB. Ces données variables doivent être mises en parallèle avec les ventes de billets et d'abonnements ainsi qu'avec la fréquentation observée quotidiennement dans les trains. Toutes ces informations combinées permettent à la SNCB de dresser un diagnostic de la fréquentation de ses 552 gares et d'adapter l'offre en fonction de la demande constatée.

Chaque année, la SNCB transporte davantage de voyageurs. La fréquentation des trains a augmenté de près de 70 % ces quinze dernières années.

10.01 Paul-Olivier Delannois (PS): Ik las onlangs in de pers dat het station Tourcoing in Frankrijk, in tegenstelling tot het nabije station Moeskroen, druk wordt bezocht. Reizigers hebben van daaruit rechtstreekse verbinding met de grote stations in de regio, tegen zeer democratische prijzen. Dat komt de zachte mobiliteit en de regionale economie ten goede.

In Moeskroen zijn er geen goede verbindingen met de hoofdstad of de Waalse as. De toekomst ziet er niet rooskleuriger uit want u zult bij het opstellen van het vervoersplan 2017 rekening houden met die lagere reizigers aantallen. Dat houdt geen steek!

Ons land heeft de doelstellingen van de COP 21 onderschreven. Moet in het licht daarvan de aantrekkingskracht van de stations niet worden vergroot? Zult u de nodige maatregelen nemen om het vervoersaanbod in Moeskroen te verbeteren, door meer en snellere verbindingen aan te bieden?

10.02 Minister François Bellot: De NMBS deelt me mee dat ze rekening houdt met verscheidene actuele en potentiële parameters om de vraag van de reizigers te analyseren. Het aantal opstappen-de reizigers wordt bepaald op grond van een steekproef gedurende een week per jaar. Die cijfers worden naast die van de ticket- en de abonnementen-verkoop gelegd en vergeleken met de dagelijkse reizigers aantallen in de treinen. Op grond van die gegevens bepaalt de NMBS het aantal

Chaque jour ouvrable, 79 trains desservent la gare de Mouscron. Cette dernière est essentiellement desservie par des lignes IC régulières qui relient Mouscron à Courtrai, Gand, Anvers, Ath, Tournai, Lille et, bien sûr, Bruxelles. En heures de pointe, Mouscron profite d'une offre IC complémentaire vers Tournai, Mons, La Louvière, Charleroi et encore Namur.

D'après la SNCB, toutes les analyses tendent à montrer que l'offre de Mouscron répond à la demande.

opstappende reizigers voor de 552 NMBS-stations en past ze het aanbod aan de vastgestelde vraag.

Het aantal reizigers is met 70% gestegen in 15 jaar tijd. Elke werkdag stoppen er 79 treinen in Moeskroen, hoofdzakelijk op de reguliere IC-lijnen, en tijdens de spitsuren worden er aanvullende IC-treinen ingezet.

Volgens de NMBS is het aanbod in Moeskroen afgestemd op de vraag.

10.03 Paul-Olivier Delannois (PS): Merci, monsieur le ministre, pour votre réponse.

Je ne suis pas tout à fait convaincu que la SNCB ne se trompe pas. On est un peu dans un scénario où c'est le chat qui se mord la queue, étant donné que l'on fait toute une série de statistiques pour savoir si l'offre est suffisante par rapport au nombre de personnes. Or, je pense que c'est parce que l'offre et le service à la clientèle ne sont pas suffisamment bons que, justement, les chiffres ne sont pas bons.

En plus, il y a un autre élément qui n'est pas vraiment pris en considération: c'est la situation géographique de Mouscron, qui est quand même excentrée et très proche de la France. On parle souvent un peu du Far West du Hainaut occidental. À mon avis, cela constitue un problème pour eux.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

10.03 Paul-Olivier Delannois (PS): De NMBS kan zich vergissen. Er worden statistieken opgemaakt om na te gaan of het aanbod volstaat. Maar de cijfers zijn niet goed omdat het aanbod en de dienstverlening niet goed genoeg zijn.

Bovendien wordt er niet echt rekening gehouden met de niet-centrale ligging van Moeskroen.

11 Questions jointes de

- **M. Georges Gilkinet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la fermeture par la SNCB de l'accès piétons au tunnel de la gare de Namur via le parking" (n° 13267)**

- **M. Georges Gilkinet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la fermeture aux piétons par la SNCB de l'accès au tunnel de la gare de Namur via le parking" (n° 13343)**

- **Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la traversée souterraine de la gare de Namur" (n° 13600)**

11 Samengevoegde vragen van

- **de heer Georges Gilkinet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de beslissing van de NMBS om de voetgangerstoegang via de parking tot de tunnel onder het station Namen te sluiten" (nr. 13267)**

- **de heer Georges Gilkinet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de beslissing van de NMBS om de toegang tot de onderdoorgang van het station Namen via de parking voor voetgangers af te sluiten" (nr. 13343)**

- **mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de onderdoorgang in het station Namen" (nr. 13600)**

11.01 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen): Monsieur le président, monsieur Geerts n'a effectivement pas introduit de question sur le tunnel sous-voies de la gare de Namur et il a tort. Il est vrai qu'il s'agit d'un problème local mais néanmoins important.

Monsieur le ministre, depuis ce lundi 29 août, il n'est plus possible

11.01 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen): Sinds kort kunnen de voetgangers niet langer de onderdoorgang in het station Namen via de ondergrondse parkeergarage aan de boulevard du Nord bereiken. Er

pour les piétons et personnes à mobilité réduite de rejoindre le tunnel sous-voies de la gare de Namur via le parking souterrain situé au Boulevard du Nord. Des portiques sécurisés, accompagnés d'agents de sécurité, ont été installés afin de limiter l'accès aux seuls automobilistes. Cette décision de la SNCB prive donc les navetteurs, habitants, étudiants du quartier d'un accès facile vers les voies et le centre-ville.

Cette décision inadéquate n'a visiblement pas fait l'objet d'un accord des autorités communales. Elles vous ont d'ailleurs fait plusieurs contre-propositions à ce propos. Cette décision touchera un grand nombre de personnes (plus de 5 000 selon les comptages) qui utilisaient quotidiennement ce passage pour relier les différents quartiers de la ville, sans qu'aucune explication satisfaisante ne soit fournie.

Monsieur le ministre, on ne peut que s'interroger sur les motifs qui ont poussé la SNCB Holding à prendre une telle décision, contraire aux intérêts des Namurois et plus particulièrement aux usagers doux. Symboliquement, elle est particulièrement négative pour l'image de l'entreprise ferroviaire auprès des habitants et usagers concernés.

Monsieur le ministre, quels sont les motifs qui justifient cette décision de fermeture du parking de la gare aux piétons? Estimez-vous qu'il s'agit dans le chef de la SNCB d'une décision favorisant la convivialité à l'égard d'usagers faibles et des riverains de la gare ainsi que la multi-modalité? Des accidents ont-ils été constatés dans ce parking entre piétons et automobilistes? Quelle concertation a eu lieu avec les représentants de la Ville, le comité de quartier, les navetteurs quant à cette décision? Dans quelle mesure la SNCB a-t-elle pris en compte des remarques émises dans le cadre de cette éventuelle concertation? Est-il envisagé par la SNCB de revenir sur cette décision qui a suscité de nombreuses réactions négatives, encore aujourd'hui avec une manifestation qui se déroulait en fin de matinée à l'entrée du parking? La SNCB envisage-t-elle une alternative pédestre pour les voyageurs et les riverains qui utilisent régulièrement ce passage? Cela peut être une manière de sortir par le haut de cette difficulté. Quel a été le coût de ces aménagements? Quel est le coût du gardiennage mis en place aux deux extrémités du parking? Par qui ces coûts seront-ils pris en charge?

11.02 Gwenaëlle Grovonius (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, mon collègue vient de le dire, l'accès piéton qui reliait les deux côtés de la gare de Namur par le parking souterrain est aujourd'hui fermé. Ce passage était utilisé depuis de nombreuses années par des navetteurs, des piétons, des étudiants pouvant ainsi circuler facilement dans cette zone.

Aujourd'hui, le seul accès nécessite de monter sur la dalle de la gare et de redescendre ensuite. C'est un cheminement plus long, mais surtout beaucoup plus compliqué pour beaucoup de personnes, en particulier pour toutes les personnes qui éprouvent des difficultés de déplacement. D'autant que les escalators et les ascenseurs donnant sur le Boulevard du Nord, à l'arrière de la gare, sont fréquemment hors d'usage.

Monsieur le ministre, la ville de Namur et son collègue ont eu des contacts avec la SNCB. Des alternatives ont été proposées. Pouvez-

verden veiligheids-poortjes geplaatst om de toegang te beperken tot de automobilisten. Zo verhindert de NMBS dat dagelijks ongeveer 5.000 mensen gemakkelijk de perrons en het stadscentrum bereiken. Precies vandaag heeft er nog een protestactie plaatsgevonden aan de ingang van de parking. Het gemeentebestuur heeft verschillende tegenvoorstellen gedaan.

Waarom heeft de NMBS-Holding die beslissing genomen? Bevor-dert die beslissing de multimoda-liteit en het gebruiksgemak voor de zwakke weggebruikers en de omwonenden? Hebben er ongevallen plaatsgevonden? Werd er overleg gepleegd met de vertegenwoordigers van de stad, de wijk en de pendelaars? Zal de NMBS ervoor zorgen dat de treinreizigers en de omwonenden het station te voet via een andere route kunnen bereiken? Hoeveel hebben die aanpassingen gekost? Wie heeft ze gefinancierd?

11.02 Gwenaëlle Grovonius (PS): De veelgebruikte voetgangerstoegang, die de twee kanten van het station van Namen via de ondergrondse parking met elkaar verbindt, is gesloten. Reizigers moeten nu eerst de trappen op naar het perron en vervolgens terug naar beneden, wat omslachtig en tijdrovend is. De roltrappen en liften aan de achterzijde van het station zijn vaak buiten dienst.

De stad Namen heeft alternatieven voorgesteld. Welke opties werden er besproken en waarom heeft de NMBS deze afgewezen? Kan u

vous m'indiquer quelles sont les différentes options discutées et les raisons de leur rejet par la SNCB? Pensez-vous pouvoir jouer les médiateurs dans ce dossier qui suscite beaucoup de réactions de la part des Namurois?

11.03 François Bellot, ministre: Chers collègues, la SNCB m'informe que sa préoccupation est d'assurer en toute sécurité l'accès à son parking et le passage des modes doux entre les quartiers de la ville de Namur situés de part et d'autre de la gare. Outre le passage public existant au niveau de son *Travel center*, la SNCB a élargi le trottoir à 3,20 mètres vers le pont de Louvain le long de son nouveau parking Saint-Luc mis en exploitation le 22 août.

La SNCB évoque plusieurs motifs qui l'ont amenée à prendre cette décision. Premièrement, les piétons et les cyclistes empruntaient les rampes d'entrée et de sortie du parking souterrain de la gare. Ces rampes ne sont nullement une voirie piétonne ou cycliste. Au fil du temps, cet usage s'est intensifié avec un risque croissant d'accident. Les automobilistes se retrouvaient face à face avec des piétons, parfois avec une poussette, et des cyclistes.

La police ayant déjà signifié à la SNCB que sa responsabilité serait engagée en cas d'accident, la société des chemins de fer a décidé de prendre les mesures nécessaires. En effet, mieux vaut prévenir que guérir. Une signalisation interdisant le passage aux piétons et cyclistes a été mise en place, mais elle n'est pas respectée.

La SNCB a alors installé un dispositif physique pour empêcher cette traversée dangereuse. Il existe un passage piétons public côté Boulevard du Nord, qui aboutit à une entrée officielle de la gare. Il n'est donc pas question de supprimer un accès à la gare mais bien de faire respecter une interdiction d'utiliser une rampe de parking en guise de passage. Aujourd'hui, l'accès au parking est réservé aux seuls utilisateurs du parking, comme le prévoit le règlement d'ordre intérieur.

Plusieurs piétons ont déjà été touchés par des véhicules, avec des incidents entre piétons et conducteurs. La police a incriminé la responsabilité de la SNCB. Par ailleurs, de nombreuses plaintes pour bris de vitres, dégradations, vols ont également été déposées. De plus au-delà du passage piétons, des personnes indécates profiteraient de ce passage pour commettre des déprédations dans le parking: graffitis, destruction des ascenseurs, urine, drogue, incendie, etc. Il me revient que la décision de fermer cet accès a été annoncée depuis de nombreux mois aux autorités locales. Des informations ont également été affichées dans les accès piétons. La SNCB a rencontré de nombreuses fois le département Voies publiques-Mobilité de la ville, en particulier la volonté de mettre fin au passage en transit a été clairement exprimée dans plusieurs courriers adressés au bourgmestre, aux échevins et au directeur général. Lors de différents exposés publics, la SNCB a toujours confirmé sa volonté de mettre fin à ce transit dangereux et illégal à l'occasion de la réorganisation des parkings. La SNCB rappelle qu'une alternative existe via le Boulevard du Nord et la dalle au niveau du *Travel Center*.

La SNCB précise qu'elle ne reviendra pas sur cette décision qui remettrait en cause la sécurité des accès à son parking vu que les riverains disposent d'autres passages sécurisés et que la police

bemiddelen in dit dossier?

11.03 Minister François Bellot: De NMBS wil de toegang tot haar parking en het traject van de zachte transportmiddelen tussen de wijken aan weerszijden van het station in alle veiligheid laten verlopen. Er is een openbare doorgang ter hoogte van het Travel Center en de NMBS heeft het voetpad naar "Pont de Louvain" verbreed.

Voetgangers en fietsers maakten regelmatig gebruik van de in- en uitgangswegen van de ondergrondse parking van het station, die niet voor hen bestemd zijn en creëerden op deze manier een gevaarlijke situatie. De politie had de NMBS laten weten dat ze aansprakelijk zou zijn bij ongevallen. De verbodsborden voor voetgangers en fietsers werden niet gerespecteerd.

De NMBS heeft daarop het gevaarlijke gebruik van de hellingbanen van de parking fysiek onmogelijk gemaakt. Er bevindt zich een oversteekplaats voor voetgangers langs de kant van de Boulevard du Nord.

Er is hier geen sprake van het schrappen van een toegang tot het station, maar van de handhaving van het verbod om de hellingbaan van de parking als doorgang te gebruiken. Verscheidene voetgangers werden al aangereden. Er werden heel wat klachten ingediend wegens glasbreuk, beschadigingen en diefstal. De parking loopt op die manier schade op.

Ik heb vernomen dat de beslissing om die toegang te sluiten al sinds lang werd aangekondigd aan de lokale autoriteiten en dat men die informatie ook liet aanplakken. De NMBS heeft de vaste bedoeling paal en perk te stellen aan het gevaarlijke en onwettelijke gebruik van de ondergrondse parking als doorgang

risque d'incriminer sa responsabilité en cas d'accident.

Les aménagements en mode doux qui intègrent le nouveau parking Saint-Luc dans son environnement urbain ont été pris en charge dans le cadre de l'établissement de ce nouveau parking de 480 places sur la dotation SPF. Les contrôles d'accès et portiques sécurisés routier et piéton ont été pris en charge par la filiale B-Parking de la SNCB, chargée de l'exploitation de l'ensemble des parkings du réseau. Le coût de ces équipements est estimé à 130 000 euros.

11.04 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je regrette que vous vous contentiez de relayer ici la réponse que vous a fournie la SNCB, sans chercher à trouver une solution qui pourrait rencontrer à la fois le souci de sécurité des usagers du parking de la SNCB et le souci de mobilité des usagers faibles. Les solutions mises en oeuvre, avec la possibilité élargie d'utilisation du pont de Louvain pour les piétons, ou du hall de la gare en tant que tel, ne sont pas suffisantes par rapport aux besoins des personnes concernées.

Je pense, monsieur le ministre, qu'il est possible, si vous y mettez votre poids, de remettre l'ensemble des interlocuteurs autour de la table, de chercher des solutions complémentaires, soit par l'aménagement, dans le parking, d'un couloir qui serait accessible uniquement aux piétons, en répondant à l'objectif de sécurisation du parking et de son accès, soit par l'aménagement d'un autre passage par-dessus les voies, en lien avec le nouveau parking Saint-Luc que vous avez cité.

Je vous demande donc, monsieur le ministre, de remettre les interlocuteurs autour de la table et de chercher une solution qui rejoigne les intérêts et attentes de l'ensemble des citoyens. La fermeture de ce parking et le placement d'agents de sécurité aux entrées de celui-ci donnent une image assez déplorable de la SNCB pour les nombreux Namurois qui utilisaient ce passage à des fins de mobilité douce.

11.05 Gwenaëlle Grovonius (PS): Monsieur le ministre, merci pour vos réponses, même si, tout comme mon collègue, je dois bien avouer que je regrette que vous vous contentiez uniquement de nous relayer ici la position que l'on connaît et qui est celle de la SNCB sur ce passage. Comme mon collègue, j'aimerais aussi vous encourager à réinviter les acteurs autour de la table pour trouver une solution. Des solutions alternatives existent et ont été proposées à un moment. Certaines pourraient satisfaire le plus grand nombre à condition que la SNCB accepte d'entendre, de chercher elle aussi une solution, et de ne pas purement et simplement camper sur ses positions.

Monsieur le ministre, nous vous appelons conjointement à essayer de jouer ce rôle de ministre, à remettre les gens autour de la table et à trouver une solution pour les Namurois.

11.06 François Bellot, ministre: Je le ferai, mais à la seule condition que l'autorité locale en charge de la sécurité garantisse qu'aucun acte de vandalisme ne sera commis sur le parking, qui est un domaine

en zal niet op die beslissing terugkomen.

De ingrepen om de nieuwe Saint-Lucparking af te stemmen op de zachte weggebruikers en in te passen in zijn stedelijke omgeving werden gefinancierd met de FOD-toelage. De toegangscontroles en de poortjes, waarvan de prijs op 130.000 euro wordt geraamd, kwamen voor rekening van de NMBS-dochter B-Parking.

11.04 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen): Ik betreur dat u zich beperkt tot het voorlezen van het antwoord van de NMBS, zonder een oplossing te zoeken voor de veiligheid van de gebruikers van de NMBS-parking en voor de mobiliteit van de zwakkere reizigers. De gekozen oplossingen volstaan niet.

Men moet opnieuw met de partners om de tafel gaan zitten.

De sluiting van de parking en de veiligheidsagenten aan de toegangen geven een beroerd beeld van de NMBS aan de vele inwoners van Namen die deze onderdoor-gang gebruiken voor milieuvriendelijk vervoer.

11.05 Gwenaëlle Grovonius (PS): Net als mijn collega wil ik u ertoe aansporen de partners opnieuw om de tafel te brengen. Er bestaan alternatieve oplossingen, maar de NMBS moet ervoor openstaan.

11.06 Minister **François Bellot**: Ik zal dat doen, maar alleen op voorwaarde dat de lokale overheid

privé de la SNCB, et qu'aucun incident n'aura lieu avec les gens qui traversent. C'est l'autorité locale qui est chargée de la sécurité sur un lieu public, pas la SNCB.

Donc, si la responsabilité de celle-ci devait être engagée à la suite d'un accident, ce serait anormal dès l'instant où l'autorité locale a été prévenue de l'existence d'incidents. On ne peut pas accepter des incendies, des déprédations ou d'autres problèmes simplement parce qu'on utilise le parking. Ce n'est pas de la responsabilité de la SNCB.

Je suis prêt à en rediscuter, et j'en ai déjà parlé aux autorités locales, mais le devoir de surveillance d'un espace public ne relève pas de la responsabilité de la SNCB. De plus, les autorités concernées ont été prévenues à plusieurs reprises des incidents sans qu'elles trouvent de solution adéquate. C'est en effet à la suite d'un acte un peu plus grave que la décision a été prise formellement.

garandeert dat er geen vandalisme meer gepleegd wordt en er geen incidenten meer plaatsvinden.

De lokale overheid is verantwoordelijk voor de veiligheid van een openbare plaats, niet de NMBS. Het zou abnormaal zijn dat de NMBS aansprakelijk zou worden gesteld voor een ongeval, terwijl de lokale overheid op de hoogte was van bepaalde incidenten.

Ik ben bereid dit opnieuw te bespreken. De betrokken autoriteiten werden verscheidene keren geïnformeerd over de incidenten, maar hebben geen adequate oplossing gevonden. Naar aanleiding van een iets ernstiger feit werd er een formele beslissing genomen.

11.07 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je prends acte d'une demi-ouverture de votre part. Je peux donc considérer qu'à votre initiative, une nouvelle réunion pourrait avoir lieu entre la SNCB et les autorités de la Ville. Simplement, je voudrais vous rappeler que des propositions ont été formulées par celles-ci pour rejoindre les intérêts et les attentes des usagers qui traversent cet espace, qui est peut-être privé, mais qui est considéré *de facto* par les citoyens comme public. Je pense qu'il importe que les gares soient intégrées dans leur milieu de vie. Or, à ce stade, la SNCB ne les a pas suivis.

Si une bonne volonté consistant à prendre en compte les intérêts des uns et des autres se manifeste, peut-être trouvera-t-on une solution. À tout le moins, la volonté de dialoguer est nécessaire. Si vous pouviez user de votre poids de ministre pour que le dialogue reprenne et que les propositions de la Ville de Namur, notamment, soient envisagées sérieusement, je pense que ce serait positif. Je vais donc me réjouir de la poursuite du dialogue et de la recherche de solutions.

11.08 Gwenaëlle Grovonius (PS): Monsieur le ministre, je rejoins mon collègue.

En tout cas, je souligne votre ouverture. Nous serons évidemment attentifs à ce qu'elle se traduise par des actes concrets dans les prochaines semaines.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 13292 van mevrouw Vanheste is uitgesteld. Dit geldt ook voor vraag nr. 13294 van mevrouw Matz en de vraag nr. 13305 van mevrouw Jadin.

12 Question de M. Marcel Cheron au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les hypothèses de travail d'Infrabel visant la fermeture de lignes" (n° 13371)

11.07 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen): Er zou dus op uw initiatief een nieuwe vergadering kunnen worden belegd tussen de NMBS en het stadsbestuur. Het stadsbestuur heeft voorstellen gedaan voor dat terrein, dat inderdaad privé-eigendom is, maar door de inwoners beschouwd wordt als een openbare ruimte. Tot nu toe is de NMBS echter niet op die voorstellen ingegaan.

Het zou een goede zaak zijn dat u uw invloed als minister zou aanwenden opdat de dialoog weer vlot zou worden getrokken en de voorstellen van het stadsbestuur van Namen onder de loep zouden worden genomen.

11.08 Gwenaëlle Grovonius (PS): Ik noteer uw open houding. We zullen erop toezien dat die de komende weken zal worden omgezet in daden.

12 Vraag van de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de werkhypotheses van Infrabel betreffende de sluiting van lijnen" (nr. 13371)

12.01 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Monsieur le président, monsieur le ministre, le 6 septembre 2016 est apparu étonnamment dans la presse le contenu d'un courrier de M. Cornu, qui est toujours là, à M. Lallemand qui, lui aussi, est toujours là. C'était un peu facile. Alors, je me suis permis de le dire. Le premier s'étonnait de voir Infrabel poser des hypothèses de travail liées à la fermeture, à la mise à voie unique ou à la désélectrification de certaines lignes. Ces hypothèses sont liées, une fois de plus, au plan d'économies imposé en début de législature par le gouvernement à la SNCB et Infrabel. Après avoir gratté les fonds de tiroir, et en l'absence de directives précises, Infrabel va très loin dans sa recherche pour faire face à ces économies, souvent en opposition avec vos lignes directrices, en tout cas celles qui apparaissent.

J'y vois la conséquence de plusieurs énormes problèmes de fond.

Premièrement, ce sont les économies imposées à la SNCB et Infrabel. J'y reviens car c'est quand même l'élément important.

Deuxièmement, la réforme des structures de la SNCB sous l'ancienne législature est un véritable échec en termes d'harmonisation. Il suffit de voir l'état des relations entre les deux CEO et non pas les CFO. Les deux sociétés ne communiquent pas vraiment sur l'essentiel, se concurrençant l'une l'autre. Je ne parle pas ici du dossier des redevances d'infrastructure qui nous donnent des plaidoyers assez pathétiques.

Enfin, c'est le début des problèmes liés au sous-investissement dans le maintien de capacité depuis 2009. Je n'y reviens pas longuement car j'ai déposé une proposition de résolution qui est intervenue en séance plénière de la Chambre avant l'été. Le retard annoncé par l'école polytechnique de Lausanne et différents bureaux d'études commence à se faire sentir dans le maintien de capacité: l'élémentaire, les caténaires, les voies, etc. Le coût d'entretien des voies explose et il sera bientôt impossible d'assumer ce poste sur certaines lignes, déjà classées discrètement en catégorie "C" par Infrabel, justifiant à l'époque une diminution de leur entretien.

Monsieur le ministre, j'ai de nombreuses questions que j'ai résumées. Quelles sont les lignes concernées par les hypothèses d'Infrabel? Ces hypothèses ont-elles un lien avec le plan de transport 2017 qui se prépare d'ores et déjà? Les pistes de travail d'Infrabel étaient-elles connues du gouvernement ou de la cellule d'investissement ferroviaire qui a récemment été créée par la loi?

Que ferez-vous pour combler le retard et le sous-investissement dans le maintien de capacité? N'est-il pas temps de réorganiser ces deux entreprises pour qu'elles travaillent enfin de concert et de conserve, dans un esprit de coopération?

12.01 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): In een brief die in de pers is verschenen, verwonderde de heer Cornu zich erover dat Infrabel overweegt sommige lijnen te sluiten, enkelsporig te maken of van het elektriciteitsnet af te koppelen. Die werkhypotheses houden verband met het door de regering opgelegde besparings-plan. Infrabel gaat echter zeer ver in zijn zoektocht naar bezuinigingen en vaak gaat het spoor-bedrijf daarmee zelfs in tegen uw richtlijnen, terwijl die besparingen net door de regering worden opgelegd.

Bovendien is de hervorming van de onderdelen van de NMBS een fiasco. De beide spoorbedrijven concurreren elkaar en de betrekkingen tussen de beide CEO's zijn stroef.

Tot slot laten de magere investeringen die sinds 2009 in het capaciteitsbehoud werden gedaan, zich stilaan voelen. Binnenkort wordt het onmogelijk om de kosten van het onderhoud van de sporen op sommige lijnen te dragen. Die lijnen werden trouwens al discreet bij de categorie C ondergebracht, waardoor een verminderd onderhoud gerechtvaardigd is.

Op welke lijnen hebben die werkhypotheses van Infrabel betrekking? Houden ze verband met het vervoersplan 2017 dat in voorbereiding is? Droegen de regering of de onlangs opgerichte Investeringscel voor het spoor kennis van die werkhypotheses van Infrabel?

Welke acties zal u ondernemen om sneller en meer te investeren in het behoud van de capaciteit? Zou het niet verstandig zijn beide ondernemingen te reorganiseren om de geest van samenwerking te garanderen?

12.02 François Bellot, ministre: Cher collègue, conformément au contexte budgétaire, des efforts significatifs sont demandés à Infrabel et à la SNCB, afin d'augmenter la productivité dans les deux sociétés. Dans la mesure où cela doit également s'accompagner du maintien d'une prestation de service au client qui soit maximale, le choix des mesures que chacune des sociétés prendra pour ce faire est cruciale.

In fine, les efforts doivent être portés par une vision commune aux deux entreprises et au gouvernement, de la mobilité ferroviaire au service des usagers. C'est dans ce contexte que des discussions ont lieu afin de dégager des stratégies qui convergent.

La divulgation de courriers qui font partie du débat mené entre les deux sociétés ne constitue toutefois pas la manière la plus productive pour aboutir à ces stratégies conciliables. Je condamne ce type de pratique avec la plus grande fermeté.

Je puis vous indiquer que mon intention demeure de maintenir l'intégrité et surtout, une capacité suffisante de l'infrastructure. Il me paraît important que les investissements nécessaires et l'entretien programmé puissent, par ailleurs, permettre de maintenir la qualité de l'entiereté du réseau à niveau, aussi bien des lignes principales que des lignes rurales.

L'infrastructure ferroviaire doit permettre qu'une offre significative puisse être assurée. Ce sont ces garanties que je souhaite inscrire dans le prochain contrat de gestion d'Infrabel et de la SNCB.

La conclusion d'un contrat de gestion ponctue un accord entre l'État et la société. Ce contrat porte sur un ensemble d'éléments, parmi lesquels les moyens octroyés, l'offre minimum, la qualité de l'offre et les futurs investissements.

En ce qui concerne ce dernier point, je continue à porter mon attention sur le maintien d'une capacité suffisante de l'infrastructure ferroviaire.

La hauteur de la future redevance d'utilisation de l'infrastructure est un élément essentiel dans le modèle financier pour Infrabel et la SNCB. Je souhaite développer une approche partagée entre les deux sociétés en termes d'objectifs et de prise en compte des usagers.

Par conséquent, des objectifs similaires et cohérents se retrouveront dans les deux contrats de gestion. Ma volonté est que la redevance d'infrastructure ne constitue plus un frein au développement de l'offre ferroviaire supplémentaire, que ce soit en termes de trains-kilomètres ou de politique d'arrêts. Une position de principe a été fixée. J'attends d'Infrabel des propositions qui aillent dans ce sens et qui respectent les prescrits de la directive européenne 2012/34 de l'Union européenne.

12.03 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, en premier lieu, je voudrais me réjouir de la condamnation ferme que vous venez de faire de ce qu'on a appelé des "méthodes de négociation" entre Infrabel et la SNCB, qui n'échappent pas aux observateurs attentifs. Ce genre de courriers ne se retrouvent jamais par hasard dans la presse. On le voit dans le monde politique. Manifestement, la SNCB et Infrabel ont hérité de ces "bonnes

12.02 **Minister François Bellot**: Er worden aanzienlijke inspanningen verwacht van Infrabel en de NMBS om de productiviteit te verhogen, zonder in te boeten op de kwaliteit van de dienstverlening. U begrijpt dat het belangrijk is om weloverwogen keuzes te maken.

Deze inspanningen moeten gedragen worden door een gedeelde visie van beide ondernemingen en de regering, ten dienste van de reizigers. Er worden besprekingen gevoerd om gelijkgerichte strategieën uit te werken. In deze context is de onthulling van brieven die tot het debat horen, contraproductief en ik veroordeel deze dan ook.

Ik wil ervoor zorgen dat de capaciteit van de infrastructuur op alle lijnen volstaat, zowel op de grote als op de kleine lijnen.

Ik wens dat het volgende beheerscontract van Infrabel en de NMBS een afdoend aanbod garandeert en mijn aandacht gaat voortdurend uit naar een afdoende capaciteit van de spoorinfra-structuur.

Ik wil dat Infrabel en de NMBS een gezamenlijk plan van aanpak uitwerken wat de doelstellingen en de belangen van de reizigers betreft.

Er zullen dus vergelijkbare doelstellingen opgenomen worden in de twee beheerscontracten. De infrastructuurvergoeding mag geen rem meer vormen voor de uitbreiding van het aanbod, qua treinkilometers of beleid inzake de stopplaatsen. Ik verwacht van Infrabel voorstellen in die zin in, die stroken met de Europese richtlijn 2012/34.

12.03 **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): Ik ben blij te horen dat u het lekken van briefwisseling in de pers krachtig veroordeelt. De NMBS en Infrabel hebben de good practices uit de politieke wereld blijkbaar overgenomen, wat de grenzen van

pratiques". Votre condamnation est tout à fait souhaitable, mais en creux, cela montre quand même les limites des réformes de structure. Je n'en dirai pas plus dans la réplique.

Deux, je me réjouis aussi de comprendre que vous ne soutenez en rien le contenu de la missive, parce qu'il y a la forme et le contenu. J'attends, vous le savez, avec impatience. C'est un mot qui revient souvent. À la SNCB, il faut être patient pour le train, pour l'attendre, pour le prendre; mais aussi pour les contrats de gestion, pour le plan prioritaire d'investissement. J'ai appris à attendre. Je suis marathonien, vous savez. Cela ne me fait pas peur: j'aime la durée. Mais je ne voudrais pas finir en Woody Allen, comme je l'ai dit tout à l'heure.

Trois, je vois bien que c'est un des nœuds de conflit. Nous l'avons vu lors des auditions: c'était feutré, c'était gentil, c'était diplomatique, on se croyait au congrès de Berlin. Mais nous avons quand même bien compris Mme Billiau, M. Lallemand, M. Cornu. Nous voyons bien que le principal point d'achoppement, c'est les redevances d'infrastructure. Parce qu'au-delà de ce qui est souhaitable ...

Je me réjouis de vous entendre dire qu'il ne faut pas que les redevances d'infrastructure soient un frein en ce qui concerne l'offre, et en particulier la question des arrêts, la question des trains-kilomètres etc. Vous avez tout à fait raison, c'est un nœud essentiel. Mais la redevance d'infrastructure participe aussi à la méthodologie de financement des deux structures. C'est un monde fermé. Ce qui n'ira pas à l'une ira à l'autre. Il y a un souci global de financement général. J'imagine la difficulté, mais je me réjouis des principes que vous avez exprimés ici.

Enfin, je note un intérêt, en ce qui vous concerne, pour la problématique du maintien de capacité. C'est vraiment un enjeu très important. Nous en avons souvent parlé. M. Cornu a l'habitude de dire que 8 milliards ont été donnés à Infrabel ces dernières années pour aucun bénéfice pour le voyageur. C'est quand même en bonne partie vrai.

Je pense que la clé des futurs contrats de gestion se trouve là: la capacité de bien choisir des investissements qui ont un impact important sur la capacité d'accueillir mieux et en plus grand nombre les usagers du rail. C'est le *core business* de ces entreprises; j'ai l'impression qu'on l'a un peu oublié ces dernières années. Bref, monsieur le ministre, je suis beaucoup plus rassuré ici que pour la question du milliard pour le RER tout à l'heure.

Pour la suite, nous serons impatients dans la patience.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

13 Questions jointes de

- Mme Véronique Caprasse au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'installation du comité d'orientation RER" (n° 13379)

- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'état d'avancement du comité d'orientation RER" (n° 13686)

13 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Véronique Caprasse aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale

de structuurhervormingen toont.

Ik ben ook blij dat u de teneur van de brief geenszins steunt.

Ten derde zijn de infrastructuur-vergoedingen kennelijk het grootste struikelblok. Ik ben blij dat u vindt dat de infrastructuur-vergoedingen geen rem mogen vormen voor het aanbod, het beleid inzake de stopplaatsen, de treinkilometers, enz. De vergoeding is evenwel ook een onderdeel van de financiering van beide structuren. Het is een systeem van communicerende vaten.

Tot slot noteer ik dat u oog hebt voor het capaciteitsbehoud. De inzet is hoog. De heer Cornu stelt terecht dat Infrabel de afgelopen jaren 8 miljard euro heeft ontvangen, maar dat dat niet ten goede is gekomen aan de reiziger.

De sleutel voor de toekomstige beheerscontracten ligt in het vermogen om te kiezen voor investeringen die ervoor zorgen dat treinreizigers beter én in groteren getale van het spoornet gebruik kunnen maken. Dat is de corebusiness van deze ondernemingen. Dat waren we vergeten!

Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de oprichting van het GEN-oriëntatiecomité" (nr. 13379) - de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stand van zaken van het GEN-oriëntatiecomité" (nr. 13686)

13.01 Véronique Caprasse (DéFI): Monsieur le ministre, en vertu de l'accord institutionnel du 11 octobre 2011, il était prévu de créer au sein de la SNCB, une structure dans laquelle les trois Régions et le fédéral seront représentés pour gérer ensemble l'exploitation du RER de la SNCB. En exécution de l'accord pour la sixième réforme de l'État, a effectivement été constitué le comité d'orientation RER par une loi du 19 avril 2014 modifiant la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques. L'article 5 de la loi précise les missions dudit comité qui doit établir une proposition de plan quinquennal relative à l'exploitation du RER qui doit comprendre en tout cas les éléments suivants:

1. Une évaluation de la situation actuelle en matière d'exploitation du RER.
2. Les objectifs stratégiques et opérationnels relatifs à l'exploitation du RER avec un plan d'action comprenant la planification des actions à entreprendre, leur impact budgétaire, le personnel nécessaire et le timing pour leur réalisation pour les cinq prochaines années.
3. La planification détaillée, pour les cinq prochaines années, des actions à entreprendre en matière d'exploitation du RER.
4. Une explication détaillée des moyens financiers, des besoins en personnel et des délais projetés, requis pour chacune des actions visées au point 3.

Le rapport de gestion de la SNCB établi par le conseil d'administration et présenté à l'assemblée générale du 29 mai 2015 stipule que ce comité d'orientation n'avait pas pu encore être installé car les représentants des Régions n'ont pas été désignés au sein du conseil d'administration. Or, ils sont membres d'office du comité d'orientation. D'après les informations qui m'ont été communiquées récemment notamment au niveau de la Région bruxelloise, il appert que les représentants de celle-ci ont été désignés et leurs noms transmis à votre cabinet, mais que l'installation n'est pas encore effective.

Dans un dossier aussi essentiel qui alimente l'actualité depuis plusieurs mois, force est de constater qu'il n'y a pas que les chantiers du RER qui sont en retard, et qu'il est forcément dommageable qu'un comité d'appui aussi essentiel censé épauler les décideurs au sein de l'entreprise ne soit toujours pas en mesure d'être opérationnel, près de deux ans après l'adoption de la loi. En conséquence, monsieur le ministre, pouvez-vous me faire savoir quelles sont les raisons en droit et en fait qui justifient pareil retard dans l'installation du comité d'orientation RER? Dans quel délai raisonnable sera-t-il en état de fonctionner et quelles seront les missions qui lui seront allouées en priorité?

13.02 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, mijn vragen sluiten aan bij de vorige over het GEN-oriëntatiecomité.

Als ik mijn geheugen wat pijnig, meen ik mij te herinneren dat ik de wettekst in de vorige legislatuur mee ondertekend heb, net als collega Van den Bergh, omdat het een zeer dringende zaak was. Die wet moest te allen prijze goedgekeurd worden. Als dat de realisatie van het GEN voorthielp, wou ik dat graag doen. Maar om eerlijk te zijn zag

13.01 Véronique Caprasse (DéFI): In het institutionele akkoord van 11 oktober 2011 is de oprichting van een structuur gepland waarin de drie Gewesten en de federale overheid vertegenwoordigd zijn om de uitbating van het GEN te beheren.

Het GEN-oriëntatiecomité werd opgericht bij de wet van 19 april 2014. Dat oriëntatiecomité moet een voorstel voor een vijfjarenplan opstellen met een evaluatie van de actuele stand van de exploitatie van het GEN, de strategische en operationele doelstellingen met een actieplan, een gedetailleerde planning van de te ondernemen acties en een gedetailleerde uiteenzetting van de financiële middelen en termijnen.

In het jaarverslag dat de NMBS op 29 mei 2015 aan de algemene vergadering heeft voorgesteld, staat dat het oriëntatiecomité nog niet werd geïnstalleerd, in afwachting van de aanduiding van de vertegenwoordigers van de Gewesten. De vertegenwoordigers van het Brussels Gewest werden intussen aangesteld en hun namen werden aan uw kabinet bezorgd, maar het oriëntatiecomité werd nog niet opgericht en is dus nog steeds niet operationeel.

Wat zijn de redenen voor die vertraging? Binnen welke redelijke termijn zal dat comité operationeel worden en welke opdrachten zullen er prioritair aan worden toegewezen?

13.02 David Geerts (sp.a): Pourquoi la loi relative à ce comité d'orientation n'est-elle toujours pas entrée en vigueur? Lors de l'adoption de cette loi il y a quelques années, le dossier était considéré comme urgent. Quel est le calendrier prévu pour son entrée en

ik op dat moment het nut niet in dat zo vlug te doen. Hoe dan ook, wij hebben ons loyaal opgesteld en het voorstel mede-ingediend, omdat het belangrijk was voor de verschillende regeringspartijen.

Nu stel ik vast dat het comité een aantal jaar na datum nog steeds niet is opgestart. De urgentie moet toch een reden hebben gehad? Waarom werkt het comité nog steeds niet? Wat is de timing voor de effectieve inwerkingtreding van de tekst?

13.03 François Bellot, ministre: La mise en place du comité d'orientation RER dépend en effet, entre autres, de la proposition de candidats de la part des Régions. Ces propositions doivent être soumises dans le respect des parités linguistiques et de genre. Au stade actuel, le processus de désignation est en cours. Aucune date précise ne peut être avancée en ce moment.

Je puis ajouter que les Régions sont bien présentes, même avant l'adoption de la loi du 20 juillet de cette année. Elles étaient déjà représentées dans la cellule d'investissement. Elles y ont en effet été associées directement au moment de l'entrée en fonction du présent gouvernement. Nous nous voyons tous les mois et demi au sein du CEMM (Comité exécutif des ministres de la Mobilité), qui assure la transparence en ce qui concerne tous les projets SNCB qui sont mûrs ou les décisions à prendre.

Ik kan u evenwel verzekeren dat er sedert het aantreden van deze regering aanzienlijke vooruitgang is geboekt op het gebied van de commerciële positionering van het voorstedelijke spooraanbod, de zogenaamde S-aanbod in en rond Brussel.

13.04 Véronique Caprasse (DéFI): Monsieur le ministre, je vous remercie.

Je n'ai pas vraiment de réponse très conséquente. Nous allons attendre. Qu'allons-nous faire? Finalement, quel est votre pouvoir pour faire accélérer les choses?

13.05 François Bellot, ministre: (...)

13.06 Véronique Caprasse (DéFI): Oui, et après? Quel va être le suivi? Je m'étonne de votre réponse. Je ne suis pas satisfaite.

13.07 David Geerts (sp.a): Ik denk dat het gevolg zal zijn dat deze wetgeving dode letter blijft.

De **voorzitter**: Dat zal de toekomst uitwijzen.

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

vigueur?

13.03 Minister **François Bellot**: De voordracht van kandidaten van de Gewesten moet conform de taal- en genderpariteit gebeuren. De benoemingsprocedure is aan de gang, maar er kan nog geen datum worden vooropgesteld.

De Gewesten worden al sinds het aantreden van de huidige regering vertegenwoordigd in de investeringscel. Om de zes weken vergaderen we in het ECMM (Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit), dat de transparantie van de rijpe NMBS-projecten en van de te nemen beslissingen verzekert.

Depuis l'entrée en fonction du gouvernement actuel, des progrès substantiels ont bel et bien été enregistrés sur le plan du positionnement commercial de l'offre ferroviaire suburbaine, à savoir les lignes S à Bruxelles et dans la périphérie bruxelloise.

13.04 Véronique Caprasse (DéFI): Uw antwoord heeft niet veel om het lijf. Wat wordt er in dit dossier gedaan? We wachten af.

13.07 David Geerts (sp.a): En conséquence, cette législation restera lettre morte.

Le **président**: L'avenir nous le dira.

De vraag nr. 13401 van de heer Piedboeuf wordt omgezet in een schriftelijke vraag, evenals de vraag nr. 13404 van mevrouw Cassart-Mailleux.

Les questions n^{os} 13401 de M. Piedboeuf et 13404 de Mme Cassart-Mailleux sont transformées en questions écrites.

14. Samengevoegde vragen van

- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de inkomensderving voor de NMBS-personeelsleden die te laat op het werk aankomen als gevolg van een treinvertraging" (nr. 13421)

- mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het loonverlies voor het NMBS-personeel dat door een treinvertraging te laat aankomt op het werk" (nr. 13687)

14. Questions jointes de

- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la perte de salaire du personnel de la SNCB arrivant en retard au travail à la suite d'un retard de train" (n° 13421)

- Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la perte de salaire du personnel de la SNCB arrivant en retard au travail à la suite du retard de train" (n° 13687)

14.01 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, volgens bepaalde berichten zouden NMBS-personeelsleden die te laat komen op het werk doordat de trein vertraging heeft, dit niet meer mogen aanrekenen als werktijd. Die tijd zou worden afgetrokken van de vakantiedagen, zeggen sommige werknemers mij. Ik ben onlangs in Mechelen sociale promoties gaan geven en men heeft mij bevestigd dat dit zo is. Er wordt bijkomend gesteld dat iemand die herhaaldelijk te laat komt nog premies verliest.

14.01 David Geerts (sp.a): Il semble que le personnel de la SNCB qui arrive tardivement au travail en raison d'un retard de train ne pourra plus considérer ce retard comme du temps de travail, ce laps de temps étant retiré des jours de vacances ou des primes.

Kloppen deze beweringen? Wat zijn de verschillen in vergelijking met de voorgaande regeling?

Confirmez-vous cette information? Cette mesure est-elle applicable à l'ensemble du personnel des chemins de fer? Quel est le temps de travail ainsi perdu? À partir de quel retard des primes sont-elles supprimées? Quel a été le résultat de la concertation du 6 septembre avec les syndicats? Pourquoi n'opte-t-on pas pour la flexibilité du temps de travail?

Geldt deze maatregel voor al het spoorwegpersoneel, zowel de werknemers van de NMBS als van Infrabel, of enkel voor de werkplaatsen?

Heeft men ooit het verlies van arbeidstijd gemiddeld per werknemer berekend? Over hoeveel gaat het dan?

Welke premies worden niet uitgekeerd en hoeveel treinvertragingen worden hier in rekening gebracht om over te gaan tot een intrekking van een premie?

Welke afspraken zijn er voortgevloeid uit het overleg tussen vakbonden en directie op 6 september 2016?

Tot slot, ik begrijp iets niet. Bij elke organisatie met een beetje flexibele arbeidstijd kan men, indien men 's morgens later begint, 's avonds wat langer werken. Dan heeft men heel deze reglementering niet nodig.

Ik wacht uw antwoord graag af.

14.02 Gwenaëlle Grovonius (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, les ateliers de Malines et de Salzinnes sont concernés par un nouveau système de comptabilisation des retards.

14.02 Gwenaëlle Grovonius (PS): In de werkplaatsen van Mechelen en Salzinnes werd een nieuw systeem ingevoerd dat bijhoudt hoe vaak de werknemers te laat op het werk

Ainsi, les personnes qui vont travailler en train et arrivent en retard à

cause de celui-ci ne peuvent plus comptabiliser ces minutes dans leur temps de travail. Une heure de début de travail est fixée, pour ne pas faire attendre le reste de l'équipe, et les minutes de retard sont déduites des jours de vacances. Ce système peut paraître à tout le moins paradoxal compte tenu du fait que la SNCB pénalise ses employés pour un retard qui est à imputer à ses propres services.

Monsieur le ministre, comment doit-on interpréter ce nouveau système de comptabilisation des retards en vigueur dans les deux ateliers? Doit-on y voir une expérience qui serait éventuellement étendue à l'ensemble du personnel des ateliers et du personnel administratif?

Quelles sont les justifications invoquées par ces deux ateliers pour motiver ce changement interpellant et difficilement compréhensible au niveau de la comptabilisation des retards?

Y a-t-il eu une concertation préalable avec les représentants des travailleurs?

Enfin, même si nous comprenons une certaine autonomie des ateliers en matière de management, pour peu bien sûr que cela se fasse systématiquement dans le cadre de la concertation, n'est-il néanmoins pas dommageable pour les cheminots d'avoir une différenciation en matière de comptabilisation des retards?

14.03 **Minister François Bellot:** Beste collega, in het raam van de verhoging van de productiviteit werd de tijdsbonificatie voor treinvertraging voor personeelsleden tewerkgesteld in het arbeidsstelsel met de variabele werktijden inderdaad afgeschaft vanaf 1 maart 2016.

Avant cette mesure, les retards de trains vécus par le personnel concerné de la SNCB étaient assimilés à du temps de travail. Cela n'était pas le cas de ceux qui arrivaient en retard à la suite d'un accident ou d'un incident sur la route. Cela n'est pas le cas pour n'importe quel travailleur dont l'employeur n'est pas la SNCB. Une telle différence de traitement est d'ailleurs étonnante, et le mot est faible.

Die maatregel werd genomen voor alle personeelsleden van de Belgische Spoorwegen die werken in een arbeidsstelsel met variabele werktijden, aangezien die voor de rest van het personeel al gold. Het gemiddeld verlies van arbeidstijd per personeelslid tewerkgesteld in variabele werktijden in 2015 betrof daardoor 2 uur en 31 minuten. Als wij dat optellen voor alle personeelsleden in de variabele werktijd, dan gaat het om 15 741,44 uren aan treinvertragingen in 2015.

De reglementering die dat regelt, wordt effectief toegepast. Een eventuele vertraging heeft echter geen impact op premies.

Op de vergadering van 6 september in Mechelen werd dat agendapunt niet behandeld.

komen. Personeel dat te laat aankomt door een treinvertraging, wordt gestraft hoewel deze vertraging te wijten is aan de diensten van de NMBS zelf.

Zal dit systeem worden uitgebreid tot het voltallige personeel van de werkplaatsen en het administratief personeel? Welke redenen roepen deze twee werkplaatsen in om deze wijziging te motiveren? Werd er vooraf overlegd met de vertegenwoordigers van de werknemers?

Is het wel verstandig om de vertragingen niet op dezelfde manier te registreren voor alle NMBS-personeelsleden?

14.03 **François Bellot,** ministre: La bonification de temps pour les retards de trains a en effet été supprimée à partir du 1^{er} mars 2016 pour les membres du personnel concernés par des horaires variables.

Vóór die maatregel werden treinvertragingen voor het NMBS-personeel gelijkgesteld met arbeidstijd, in tegenstelling tot vertragingen opgelopen door wie zich met andere vervoermiddelen naar het werk begaf. Dat verschil in behandeling was net zo vreemd.

Cette mesure s'applique à l'ensemble des membres du personnel des chemins de fer concernés par des horaires variables. Elle était déjà en vigueur pour le reste du personnel.

En 2015, il s'agissait en moyenne de 2 heures et 31 minutes de perte de temps de travail par membre du personnel. Les retards n'ont aucune incidence sur les primes.

Ce point n'a pas été abordé lors de la réunion du 6 septembre.

14.04 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, als ik het goed begrepen heb, is er geen inkorting op de premies. In het kader van de variabele werktijd dient een werknemer die 's morgens te laat is dat 's avonds te compenseren, wat mij wel logisch lijkt. Is dat een correcte interpretatie? Is alles wat daaromtrent de wereld ingestuurd is, zoals inkorting van vakantiedagen en dergelijke, niet meer van tel?

14.05 Minister François Bellot: Ja, het gaat alleen om de werktijd voor de bedienden met variabele werktijden. Dat is geen probleem.

14.06 David Geerts (sp.a): Volgens de informatie die ik gekregen heb, is de vergadering van 6 september vrij woelig verlopen. Op een bepaald moment zou daar sprake geweest zijn van een inkorting op premies, vakantiedagen en dergelijke. Alle personeelsleden die ik gesproken heb, begrijpen dat zij, als zij te laat zijn, hun werk 's avonds moeten compenseren. Blijkbaar zou die boodschap toch wel duidelijk gebracht moeten worden. In de werkplaatsen is dat momenteel niet duidelijk en er hangt grote spanning, die misschien vermeden kan worden of al vermeden had kunnen worden.

14.07 François Bellot, ministre: Pour nous, cela n'a pas été traité à la réunion du 6 septembre. C'est appliqué à l'ensemble du personnel de la SNCB, point. Il n'y a pas un atelier qui soit différencié des autres: c'est appliqué partout.

14.08 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, dat is de reden waarom ik de vraag hier stel.

Op die vergadering van 6 september, die zeer woelig is geëindigd, was op een bepaald moment de conclusie dat men onder de variabele werktijd, als men 's morgens te laat zou komen die uren 's avonds niet meer zou kunnen compenseren, zoals het steeds het geval was, en dat die uren zouden worden afgetrokken van de vakantiedagen.

Op dit moment moet u de opdracht geven om dat formeel weg te halen van HR Rail, zodat de spanning verdwijnt.

14.09 François Bellot, ministre: Il faut reposer une question.

14.10 Gwenaëlle Grovonius (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses. Il sera intéressant d'avoir les compléments d'informations demandés par mon collègue.

Je pense que, dans la mesure où nous avons affaire à un personnel qui utilise le moyen de transport de l'entreprise pour se rendre au travail, on ne peut pas tout à fait considérer que ce soit la même chose que pour tout le monde, contrairement à ce que vous mettez en évidence dans votre réponse. Je pense que ce serait justement peut-être aussi une manière de motiver l'entreprise à accroître sa productivité en agissant sur d'autres variables que celles qui touchent uniquement le personnel. Je ne considère pas que cette décision qui

14.04 David Geerts (sp.a): Confirmez-vous que le temps ainsi perdu peut être compensé en travaillant un peu plus longtemps le soir? Les primes et les jours de vacances ne sont donc pas réduits?

14.05 François Bellot, ministre: Tout à fait, il ne s'agit que de rattraper le temps de travail perdu.

14.06 David Geerts (sp.a): La réunion du 6 septembre a semble-t-il été houleuse. Il y aurait été question d'une réduction des primes et des jours de vacances. La plupart des travailleurs sont disposés à compenser le temps de travail perdu. Il conviendrait dès lors d'améliorer la communication.

14.07 Minister François Bellot: Wat ons betreft, werd dat niet behandeld op de vergadering van 6 september. Die regel is van toepassing op alle personeels-leden van de NMBS, punt.

14.08 David Geerts (sp.a): Lors de la réunion du 6 septembre, il a été conclu, à un moment donné, que les heures perdues seraient retranchées des jours de vacances. Le ministre doit veiller à ce que cette information soit immédiatement démentie par HR Rail.

14.09 Minister François Bellot: U zult daarover een nieuwe vraag moeten stellen.

14.10 Gwenaëlle Grovonius (PS): Ik kijk uit naar de extra informatie die door mijn collega werd gevraagd.

In dit geval gaat het om personeelsleden die het vervoermiddel van hun werkgever gebruiken om zich naar het werk te begeven. Hun situatie is dus niet vergelijkbaar met die van om het even welke andere werknemer. Door te werken op andere variabelen dan die waardoor

soit juste.

Je précise que, contrairement à ce que vous avez indiqué dans votre réponse, dans d'autres lieux, on n'agit pas de la même manière et on permet au personnel d'avoir une forme de flexibilité par rapport à des retards qui sont dus notamment aux transports en commun.

uitsluitend het personeel wordt geraakt, zou het bedrijf gemotiveerd kunnen worden zijn productiviteit te verhogen.

U zegt dat de beslissing die bij de NMBS werd genomen niet verschilt van wat elders gebeurt. Er zijn nochtans heel wat werkgevers die zich flexibel opstellen ten aanzien van de laattijdige aankomst van hun personeel als gevolg van vertragingen bij het openbaar vervoer.

14.11 François Bellot, ministre: À la SNCB?

14.12 Gwenaëlle Grovonius (PS): Non, pas à la SNCB mais vous avez indiqué que ce qui a été décidé à la SNCB aujourd'hui suivait l'exemple de ce qui se faisait partout ailleurs. Je connais de nombreux endroits où ce n'est pas le cas.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 13446 de Mme Lalieux est reportée.

De **voorzitter**: Vraag nr 13446 van mevrouw Lalieux wordt uitgesteld.

15 Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de verloederings van het station van Hasselt" (nr. 13491)

15 Question de M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la dégradation de la gare de Hasselt" (n° 13491)

15.01 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, ik heb uw voorganger verschillende keren gewezen op de ronduit bedroevende staat van het station in Hasselt. Het sterk verouderde gebouw is vuil, onveilig en amper toegankelijk voor senioren en mindervaliden. Er is dus nood aan een grondige renovatie. In haar antwoord destijds op mijn pleidooi voor vernieuwing en modernisering verwees zij naar het in opmaak zijnde meerjarig investeringsplan. Daarmee was de kous af. Enkele dagen geleden noteerde *Het Belang van Limburg* opnieuw klachten over verloederings, afbrokkelende wandtegels, versleten vloermatten en roltrappen die al wekenlang defect zijn.

Bent u op de hoogte van de erbarmelijke toestand van het station van Hasselt? Bent u het met mij eens dat een grondige renovatie niet langer kan uitblijven? Bent u bovendien bereid u te engageren om op korte termijn de nodige onderhouds- en renovatiewerken te laten uitvoeren met het oog op een moderner en toegankelijker station? Bent u bereid om daarvoor de nodige extra middelen vrij te maken?

In het vorige meerjareninvesteringsplan werd een bedrag van 42 miljoen euro bestemd voor verschillende projecten in en rond het station, vernieuwing en capaciteitsverhoging. Daarvan zou in 2013 400 000 euro geïnvesteerd zijn. Klopt dat bericht? Zo ja, waaraan werd dat bedrag dan gespendeerd? Ligt het plan voor een vernieuwing van het station van Hasselt zoals opgenomen in het

15.01 Wouter Raskin (N-VA): La gare d'Hasselt nécessite une rénovation en profondeur. L'édifice est très vétuste, sale, non sécurisé et difficilement accessible aux seniors et aux moins valides.

Est-il prévu d'entreprendre rapidement les travaux indispensables et de dégager des moyens supplémentaires à cette fin?

Dans le précédent plan pluriannuel d'investissements, un budget de 42 millions d'euros avait été dégagé pour financer une série de projets dans la gare et autour de celle-ci, dont 400 000 euros auraient été investis en 2013. Confirmez-vous cette information? À quoi cet argent a-t-il servi?

vorige meerjareninvesteringsplan nog steeds op tafel? Zal dat als dusdanig behouden blijven in het nieuwe plan?

15.02 Minister **François Bellot**: De NMBS laat mij weten dat ze zich er zeker van bewust is dat de onthaalinfrastructuur in het station van Hasselt niet optimaal is. In een vorige versie van het masterplan voor de stationsomgeving van Hasselt werd immers prioriteit gegeven aan de werken die nodig waren om aan te sluiten op het Spartacusproject, een Limburgs project met het oog op de uitbouw een aantal provinciale tramlijnen in de provincie met het station als knooppunt. De verbetering van het onthaal van de reizigers, de staat van de perrons en de toegang tot de perrons was slechts in een latere fase gepland.

De NMBS heeft daarom in de eerste helft van 2016 besloten om het project van het station in Hasselt te herbekijken. Prioriteit wordt gegeven aan investeringen die op relatief korte termijn kunnen bijdragen tot de verbetering van het comfort en het gemak van de reizigers. Werkzaamheden als perronvernieuwing, liften, roltrappen, zijn dan ook vooropgesteld vanaf 2019 in het voorstel van meerjareninvesteringsplan 2016-2020 van de NMBS.

Het totaalbedrag van de werkzaamheden is door de NMBS geraamd op 11,6 miljoen euro. De bedragen waarvan sprake is in uw vraag, zijn niet meer gangbaar voor de toekomstige renovatie van het station van Hasselt. Hierover is nog geen definitieve beslissing, onder meer omdat de meerjareninvesteringsplannen nog niet definitief vastgelegd zijn.

15.03 **Wouter Raskin** (N-VA): Mijnheer de minister, dank u voor uw antwoord.

Ik ben blij met uw erkenning dat de infrastructuur behoorlijk slecht is. U zegt dat die niet optimaal is; dat is zacht uitgedrukt, mijnheer de minister. De toestand is redelijk schandalig. Ik weet niet of u ooit in het station van Hasselt gepasseerd bent, maar u moet dat eens doen. Ik wil u gerust eens meenemen.

Het is terecht dat er in het vorige meerjareninvesteringsplan een behoorlijk bedrag werd uitgetrokken voor vernieuwing en renovatie. Ik begrijp dat een aantal infrastructuurwerken nog zal plaatsvinden. Wij zullen opvolgen of die voldoen. De werken mogen alleszins niet beperkt blijven tot het oplappen. In geen enkele andere provinciehoofdstad is het station er zo slecht aan toe. Het is voor ons, Limburgers, beschamend op die plek landgenoten te ontvangen.

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

Le **président**: La question n° 13506 de M. Foret est transformée en question écrite, ainsi que les questions jointes n° 13509 de M. Foret et n° 13723 de M. Geerts.

15.02 **François Bellot**, ministre: La SNCB est parfaitement consciente de ce problème. Dans une précédente version du mas-terplan pour Hasselt, priorité avait été donnée aux travaux nécessaires à la mise en œuvre du projet Spartacus, à savoir le développement d'un certain nombre de lignes de tram provinciales dont la gare devait assurer la jonction. L'amélioration de l'accueil des voyageurs et des quais a été planifiée dans une phase ultérieure. À partir de 2019, la SNCB investira quelque 11,6 millions d'euros dans l'amélioration de l'infrastructure au profit du confort des usagers.

Les montants avancés par M. Raskin pour la rénovation de la gare d'Hasselt ne sont plus d'actualité.

De **voorzitter**: Vraag nr. 13506 van de heer Foret en de samengevoegde vragen nrs 13509 en 13723 van de heren Foret en Geerts worden omgezet in schriftelijke vragen.

16 Question de M. Éric Massin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la construction d'un passage souterrain en gare ferroviaire de Lobbès" (n° 13519)

16 Vraag van de heer Éric Massin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de bouw van een voetgangerstunnel in het station Lobbès" (nr. 13519)

Je ne connais pas Lobbès. Où est-ce?

16.01 Éric Massin (PS): Monsieur le président, c'est juste à côté de Thuin.

Monsieur le ministre, le 28 octobre 2015, j'avais posé une question à celle qui vous a précédé, relative à un petit problème que rencontrait la gare de Lobbès et qui ne semblerait toujours pas réglé.

En effet, auparavant, la gare de Lobbès était dotée d'un passage souterrain permettant aux voyageurs d'accéder aux trois voies de la gare. Ce souterrain était surveillé par le chef de gare, qui assurait aussi la surveillance du passage des trains, etc.

Aujourd'hui, faute de moyens, le passage souterrain a été fermé. Tous les trains se voient contraints de s'arrêter sur la même voie, la voie 3. Les nombreux trains de fret – il y en a tout de même quelques-uns, sur la ligne Maubeuge-Charleroi qui passe par là – et les trains transportant des passagers sur la ligne 130A – c'est une liaison importante aussi de ce point de vue –, sont victimes d'un trafic certain et de ralentissements.

Mme Galant m'avait assuré qu'à plus long terme, la construction d'un couloir sous-voies devrait permettre de supprimer totalement la traversée à niveau qui le remplace actuellement, afin que le personnel ne doive plus assurer sa surveillance en semaine.

Monsieur le ministre, pourriez-vous nous donner des précisions concernant la construction de ce couloir sous-voies? Allez-vous dans le même sens que Mme Galant? La construction de celui-ci – elle prévue prochainement?

Mme Galant parlait de "long terme", pourriez-vous me donner une période précise à laquelle cette construction pourrait avoir lieu, afin que ce ne soit reporté aux calendres grecques? Je vous remercie déjà pour vos réponses.

16.02 François Bellot, ministre: Chers collègues, Lobbès est un point d'arrêt où montent quelque 194 voyageurs chaque jour de la semaine. Le bâtiment de gare est occupé par Infrabel au niveau du rez-de-chaussée uniquement, et ce jusqu'en 2019. L'étage du bâtiment est quant à lui insalubre et interdit d'accès. Pour l'instant, selon la SNCB, il semble que la commune ne soit pas en mesure de déterminer à quoi le bâtiment sera affecté, mais les discussions devraient avoir lieu dans le courant de 2018. Il est à noter que le projet de couloir sous-voies avec parking est lié à l'aménagement de la rue de l'Abbaye et du pont de la route régionale par le SPW et Infrabel. Je ne connais pas les lieux.

Compte tenu du fait que le PPI est en cours d'élaboration, et qu'une concertation est nécessaire entre les différents partenaires concernés par le dossier, à savoir la commune, la SNCB, le SPW et Infrabel, il ne m'est pas possible pour l'instant de vous donner un *timing* concernant les travaux en question.

16.01 Éric Massin (PS): Op 28 oktober 2015 heb ik een vraag gesteld over een probleem betreffende het station Lobbès, dat blijkbaar nog altijd niet is opgelost.

Vroeger was er in dat station een ondergrondse doorgang naar de drie perrons, waarover de stations-chef toezicht hield. Vandaag is die onderdoorgang bij gebrek aan middelen gesloten. Aangezien alle treinen nu op hetzelfde spoor moeten stoppen, lopen ze vertra-ging op.

Mevrouw Galant verzekerde mij dat er een onderdoorgang zou worden aangelegd, zodat de gelijkvloerse spoorovergang volledig kan verdwijnen en het personeel er op weekdagen geen toezicht meer over hoeft te houden.

Beschikt u over nadere informatie? Wanneer zou de aanleg van die onderdoorgang precies kunnen worden aangevat?

16.02 Minister François Bellot: Het gelijkvloers van het stations-gebouw van Lobbès wordt tot in 2019 gebruikt door Infrabel. De bovenverdieping van het gebouw is gebruiksongeschikt en mag niet betreden worden. Volgens de NMBS kan de gemeente geen beslissing nemen over de bestemming van het gebouw, maar zouden er in 2018 besprekingen worden gevoerd.

Het project van de onderdoorgang met parkeergelegenheid hangt samen met de inrichting van de rue de l'Abbaye en de aanleg van de brug op de gewestweg door de SPW

(Service public de Wallonie) en Infrabel.

Aangezien het MIP in voorbereiding is en de gemeente, de NMBS, de SPW en Infrabel met elkaar moeten overleggen, kan ik u geen tijdspad voor de werken meedelen.

16.03 **Éric Massin** (PS): Monsieur le ministre, tout d'abord, je ne vous ai rien demandé au sujet du bâtiment, mais je vous remercie pour vos informations. Ce n'était pas du tout l'objet de ma question.

S'agissant de l'objet de ma question, il me semble un peu facile de me renvoyer vers le SPW et vers la commune. Il s'agit ici de l'accès aux voies ferrées, pas de l'accès à la route. Si vous me rembarrez vers ces instances, j'en prends acte et en ferai part aux riverains et usagers.

Je vous remercie de votre réponse.

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

De **voorzitter**: Mijnheer de minister, het volgende punt is mijn vraag nr. 13543 over ongevallen aan overwegen in de havens. Ik stel voor deze vraag om te zetten in een schriftelijke vraag en uw antwoord schriftelijk te krijgen, zo winnen wij wat tijd.

16.03 **Éric Massin** (PS): Het is nogal gemakkelijk om me naar de SPW en de gemeente door te verwijzen. Het betreft hier de toegang tot de sporen, niet tot de straat. Ik zal het doorgeven aan de treinreizigers en de omwoners.

Le **président**: La question n° 13543 de M. Van den Bergh est transformée en question écrite.

17 **Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de premievermindering en negatieve evaluatie bij werknemers van Infrabel (rang 3) en werknemers van centrale werkplaatsen bij deelname aan een staking" (nr. 13545)**

17 **Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la réduction de prime et l'évaluation négative des travailleurs d'Infrabel (rang 3) et des travailleurs des ateliers centraux lors de la participation à une grève" (n° 13545)**

17.01 **David Geerts** (sp.a): Mijnheer de minister, in de eerste helft van dit jaar was er sociale onrust bij het spoor, wat zich vertaalde in een aantal aangekondigde stakingen, met name op 31 mei en 24 juni. Die stakingen verliepen conform het protocol. Nu blijkt echter dat personeelsleden van bepaalde rangen bij Infrabel en sommige werknemers van de centrale werkplaats van de NMBS na een stakingsdeelname toch een premievermindering hebben gekregen. Bovendien kregen sommigen, volgens mijn informatie, de aanduiding in hun personeelsdossier dat zij gestaakt hebben, wat een gevolg schijnt te hebben op het verdere verloop van de carrière.

Kloppen die beweringen? Hoeveel werknemers bij Infrabel, meer bepaald van rang 3 van de dienst I-TMS, hebben deelgenomen aan de aangekondigde stakingsdagen in 2016? Hoeveel van hen hebben een verandering gezien van hun premiecoëfficiënt na deelname aan de stakingen? Wat is de exacte reden voor die premievermindering? Hoeveel mensen hebben een opmerking gekregen in hun personeelsdossier? Wat is de impact daarvan op hun carrière? Wordt daarmee het recht op staken niet onderuitgehaald?

17.01 **David Geerts** (sp.a): Les chemins de fer ont été touchés par plusieurs grèves en mai et juin 2016. Alors que ces grèves se sont déroulées conformément au protocole, plusieurs membres du personnel ont reçu une prime plus faible après leur participation à ce mouvement social. Par ailleurs, la participation à la grève a été mentionnée dans le dossier personnel de certains cheminots.

Confirmez-vous ces informations? Combien de membres du personnel des rangs 3 du service I-TMS d'Infrabel ont participé aux grèves? Combien ont vu leur prime réduite? Combien ont reçu une mention dans leur dossier? Quelle est l'incidence de cette démarche sur la suite de

leur carrière? Ne vide-t-on pas ainsi le droit de grève de sa substance?

17.02 Minister **François Bellot**: Mijnheer de voorzitter, ik ben als dusdanig niet op de hoogte van de concrete bewering, doch Infrabel en de NMBS wijzen mij erop dat de productiviteitspremies rekening houden met het aantal uren prestaties, alsook met de individuele beoordelingscoëfficiënt van elke medewerker. Een vermindering van de hoogte van een individuele productiviteitspremie kan dus verband houden met een vermindering van het aantal prestatie-uren en/of met een vermindering van de beoordelingscoëfficiënt.

Infrabel laat mij weten dat begin juni 11 medewerkers van rang 3 van de dienst I-TMS op de aanwezigheidslijsten stonden als hebbende gestaakt op 24 en/of 31 mei 2016, de aangekondigde stakingsdagen in de periode mei-juni 2016. Negen medewerkers hebben hun premiecoëfficiënt zien dalen. Er is evenwel geen enkele aanduiding dat dit verband zou houden met hun afwezigheid wegens staking en dat er derhalve sprake zou zijn van een feitelijke beperking van het stakingsrecht. Niemand van de 11 medewerkers heeft een opmerking gekregen in zijn of haar personeelsdossier.

De NMBS laat mij weten dat er sprake is van een vermindering van de productiviteitspremie voor 191 medewerkers in mei 2016 en voor 111 medewerkers in juni 2015. Gelet op het feit dat de vermindering verschillende oorzaken kan hebben, is het evenmin duidelijk of dit geheel of ten dele verband houdt met een afwezigheid wegens staking. Hoe dan ook beklemtoont de NMBS-directie dat in dit verband geen instructies van hogerhand werden gegeven.

De vermindering van de productiviteitspremies zijn evenwel niet te verwarren met tuchtsancties, die soms naar aanleiding van wilde stakingen aan personeelsleden zijn opgelegd en waarvan in het personeelsdossier wel melding wordt gemaakt.

17.03 **David Geerts** (sp.a): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor zijn antwoord.

Voor alle duidelijkheid, ik spreek hier niet van wilde stakingen, maar alleen over stakingen conform het gesloten protocol.

We zullen het verder opvolgen in bijkomende schriftelijke vragen, want er is toch de indruk gewekt dat er effectief verminderingen van de premiecoëfficiënt zijn geweest bij Infrabel wegens deelname aan stakingen.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 13584 van mevrouw Van Camp wordt omgezet in een schriftelijke vraag, alsook vraag nr. 13594 van mevrouw Cassart-Mailleux.

17.02 **François Bellot**, ministre: Je n'ai pas connaissance de ces allégations.

Le niveau de la prime de productivité est déterminé par le nombre d'heures de prestations et par le coefficient d'évaluation de chaque collaborateur. Onze collaborateurs de rang 3 du service I-TMS d'Infrabel ont participé à la grève du 24 et/ou 31 mai. Neuf collaborateurs ont vu le coefficient de leur prime diminuer, mais rien n'indique que cela a un rapport avec la grève. Aucun des onze collaborateurs n'a fait l'objet d'une remarque dans son dossier.

La prime de productivité a diminué pour 191 collaborateurs en mai 2016 et pour 111 collaborateurs en juin. On ne peut pas déterminer avec certitude si cette diminution est à mettre en rapport avec l'absentéisme pour cause de grève. Aucune instruction en ce sens n'a en tout cas été donnée par la hiérarchie.

La diminution des primes de productivité ne doit pas non plus être confondue avec les sanctions disciplinaires prises à la suite de grèves sauvages. Celles-ci sont bel et bien mentionnées dans le dossier du personnel.

17.03 **David Geerts** (sp.a): Je continuerai à suivre ce dossier, car on a tout de même l'impression que la participation à la grève a conduit à une diminution de la prime.

Le **président**: Les questions n^{os} 13584 de Mlle Van Camp et 13594 de Mme Cassart-Mailleux sont transformées en questions écrites.

18 Samengevoegde vragen van

- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de ontslagen bij Eurostation" (nr. 13595)

- mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het collectieve ontslag van een deel van het personeel bij Eurostation" (nr. 13719)

18 Questions jointes de

- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les licenciements chez Eurostation" (n° 13595)

- Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le licenciement collectif d'une partie du personnel d'Eurostation" (n° 13719)

18.01 David Geerts (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, enkele dagen geleden vernamen wij dat er bij Eurostation 40 van de 172 banen op de tocht staan. De reden is dat het bedrijf natuurlijk te kampen heeft met een gevoelige daling van de omzet wegens de verminderde prestaties van vastgoedprojecten, onder andere door de NMBS zelf.

Zeer concreet, heeft deze intentie effectief te maken met het besparingspakket van drie miljard opgelegd door de regering-Michel? Welke projecten die het bedrijf in het meerjarig investeringsplan 2013-2025 had voorzien vallen er nu weg waardoor de NMBS zich genoodzaakt voelt af te slanken bij Eurostation?

Kan de impact van het bedrag van een miljard euro, waarover wij daarstraks hebben gediscussieerd, voor enig perspectief kunnen zorgen voor Eurostation?

Worden er nog andere jobs bedreigd door de verschillende besparingen? Ik denk aan de 150 banen bij TUC RAIL.

18.02 Gwenaëlle Grovonius (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, le conseil d'administration d'Eurostation a annoncé son intention de procéder au licenciement collectif d'une partie de son personnel. Le conseil justifie ce licenciement par une baisse sensible du chiffre d'affaires de la société, baisse qui devrait s'accroître au cours des prochaines années, compte tenu de la diminution du nombre de missions.

Compte tenu de l'ampleur du licenciement (plus de 20 % du personnel, soit une quarantaine de personnes), une procédure d'information et de consultation est entamée. Monsieur le ministre, j'ose espérer qu'Eurostation ne souhaite pas procéder à des licenciements secs. Elle pourrait recourir à la prépension. Pour ce faire, elle doit obtenir le statut d'entreprise en restructuration, ce qui relève du ministre des Affaires sociales. Elle pourrait également envisager le transfert d'une partie de son personnel vers le Groupe SNCB ou l'une de ses filiales.

Monsieur le ministre, quelles sont les intentions d'Eurostation en matière de licenciement? Envisage-t-elle le recours à la prépension? Dans l'affirmative, combien de travailleurs seraient-ils concernés? Avez-vous eu un contact avec votre collègue Kris Peeters concernant une éventuelle obtention du statut d'entreprise en restructuration? Existe-t-il une possibilité de transfert interne du personnel d'Eurostation afin de limiter au maximum les licenciements secs?

18.01 David Geerts (sp.a): Chez Eurostation, 40 des 172 emplois sont menacés.

Faut-il y voir un lien avec les 3 milliards d'euros d'économies imposées par le gouvernement Michel? Quels sont les projets de l'entreprise inscrits dans le plan d'investissement pluriannuel 2013-2015 qui passeront à la trappe? Le milliard d'euros supplémentaire évoqué tout à l'heure pourrait-il ouvrir des perspectives à l'entreprise? D'autres emplois sont-ils menacés par toutes ces économies?

18.02 Gwenaëlle Grovonius (PS): De raad van bestuur van Eurostation heeft zijn voornemen aangekondigd om over te gaan tot het collectieve ontslag van meer dan 20% van het personeel (een veertigtal werknemers) wegens een continue daling van de omzet door de vermindering van het aantal projecten.

Ik hoop dat het hier niet over naakte ontslagen gaat. Wat is Eurostation van plan? Wordt er overwogen gebruik te maken van een brugpensioenregeling? Zo ja, voor hoeveel werknemers? Daartoe moet Eurostation eerst door de minister van Sociale Zaken als onderneming in herstructurering worden erkend. Hebt u contact gehad met de heer Peeters? Behoren interne transfers in de NMBS-Groep of naar één van de dochterondernemingen tot de mogelijkheden?

18.03 Minister **François Bellot**: Mijnheer de voorzitter, collega's, verschillende evoluties hebben een rol gespeeld bij de formulering van de intentie tot ontslagen bij Eurostation.

Un certain nombre de projets importants ont été terminés ou arrêtés dans la période 2014-2015, ou se termineront en 2016. De même, la majorité des projets inscrits dans l'accord de coopération avec Infrabel ont été réalisés ou arrêtés au cours des années écoulées. Infrabel confie dorénavant ses nouveaux projets à TUC RAIL, qui est sa propre filiale.

En ce qui concerne le plan d'investissement pour la période 2016-2020, il faut encore attendre de savoir quels projets de gares seront repris dans le plan. Dans le cadre des prochains investissements, la priorité sera donnée à l'offre de transport, c'est-à-dire aux services aux voyageurs. Dès lors, les projets immobiliers concerneront des fonctionnalités spécifiques des gares, comme par exemple le rehaussement des quais.

Il ne sera plus question de grands projets de gares, où le prestige primait parfois sur les besoins réels des voyageurs. Dans la mesure où il est possible que plus de 10 % du personnel soit concerné, la procédure d'information et de consultation a été engagée, conformément aux dispositions légales.

Deze procedure loopt nog en derhalve is het nu te vroeg om nadere details, bijvoorbeeld inzake brugpensioen, te kunnen meedelen.

Pour ce qui concerne TUC RAIL, Infrabel m'informe que, pour le moment, toutes les hypothèses sont examinées afin que la société mère puisse aussi continuer à assumer conjointement avec TUC RAIL les missions dont Infrabel sera chargée.

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

Ik ben, zowel in de meerderheid als in de oppositie, altijd een bescheiden man geweest wat de stations en alle grote projecten betreft. Men moet terdege investeren, maar wel in de zaken die belangrijk zijn voor de mensen. Alle andere prestigeprojecten moet men maar een beetje achterwege laten.

18.05 **Gwenaëlle Grovonius** (PS): Monsieur le ministre, merci pour ces réponses.

En ce qui concerne les développements liés aux investissements de

18.03 **François Bellot**, ministre: Différents événements ont joué un rôle dans la formulation d'une intention de procéder à un licenciement chez Eurostation.

Een aantal grote projecten zijn tussen 2014 en 2016 voltooid. De meeste projecten die voorzien waren in het samenwerkings-akkoord met Infrabel zijn gereali-seerd of stopgezet. Infrabel ver-trouwt thans zijn nieuwe projecten toe aan zijn eigen dochteronder-neming TUC RAIL.

We weten nog niet welke stationsprojecten er zullen worden meegenomen in het investerings-plan 2016-2020. De prioriteit zal niet meer aan prestige gegeven worden, maar aan de dienstver-kening aan de reizigers. De projecten betreffen dus functionele werken zoals de verhoging van de perrons.

Het zou kunnen gaan over meer dan 10% van het personeel. De informatie- en consultatieproce-dure is dus opgestart, overeen-komstig de wettelijke bepalingen.

La procédure est toujours en cours. Il est dès lors trop tôt pour fournir déjà d'autres détails, par exemple en matière de prépension.

Infrabel informeert me dat alle hypothèses worden onderzocht opdat het moederbedrijf samen met TUC RAIL de opdrachten zou kunnen blijven vervullen waarmee Infrabel zal worden belast.

18.04 **David Geerts** (sp.a): Il convient d'investir un maximum, mais dans les projets destinés à améliorer les services aux voyageurs.

18.05 **Gwenaëlle Grovonius** (PS): Ik deel de mening van mijn collega over de prestige-investeringen. Ik hoop echter dat men met de situatie

prestige, je ne peux évidemment que partager l'avis de mon collègue. Néanmoins, ici, il s'agit de personnes. J'espère que la situation de chacune de ces personnes pourra être prise en compte de la meilleure manière qui soit.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 13600 van mevrouw Grovonius werd reeds behandeld onder punt 18 van de agenda. Vraag nr. 13611 van mevrouw Lahaye-Battheu wordt uitgesteld, alsook vraag nr. 13630 van mevrouw Poncelet.

van de mensen rekening zal houden.

Le **président**: Les questions n^{os} 13611 de Mme Lahaye-Battheu et 13630 de Mme Poncelet sont reportées.

19 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 nieuwe regelgeving betreffende de speed pedelecs" (nr. 13652)

19 Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la nouvelle réglementation relative aux vélos électriques rapides" (n° 13652)

19.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, gisteren is er gecommuniceerd over de nieuwe regelgeving aangaande de *speed pedelecs*. Het koninklijk besluit daarover is een tweetal weken geleden in het *Belgisch Staatsblad* verschenen, op 9 september, als ik mij niet vergis. Het treedt in werking vanaf 1 oktober. Het koninklijk besluit zorgt ervoor dat de reglementering nu duidelijk wordt. Die voertuigen hebben in de voorbije maanden eigenlijk in onzekerheid gereden, want zij hadden geen plaats in de wegcode. Dat verandert nu.

19.01 Jef Van den Bergh (CD&V): L'arrêté royal définissant la nouvelle réglementation relative aux *speed pedelecs* a été publié récemment au *Moniteur belge* et ces nouvelles règles entreront en vigueur le 1^{er} octobre. Ces véhicules, tout comme les cyclomoteurs, seront munis d'une plaque d'immatriculation plus petite.

Vanaf 1 oktober zullen de *speed pedelecs* ook een kleinere nummerplaat krijgen, waardoor er ook een einde komt aan de onduidelijkheid daaromtrent. Dat geldt evenzeer voor de bromfietsen die een dergelijke nummerplaat moeten krijgen.

Le ministre envisage-t-il d'organiser une campagne d'information supplémentaire, de sorte à sensibiliser les acheteurs potentiels et les vendeurs aux nouvelles règles? Des dispositions transitoires seront-elles prévues en ce qui concerne l'immatriculation et les nouvelles dimensions des plaques d'immatriculation des *speed pedelecs* et des cyclomoteurs? Quelles sont les adaptations à apporter au permis de conduire provisoire AM ou à l'examen pour l'obtention de celui-ci pour les personnes qui utilisent un *speed pedelec*? Comment se déroulent les discussions avec les Régions à ce sujet?

Ondertussen horen wij kritiek van uw Vlaamse collega-minister. Ik vond dat enigszins merkwaardig, want de opmerkingen die hij formuleerde, zaten niet vervat in het advies van de Vlaamse regering en in die zin vond ik die kritiek wat ongelukkig.

Een andere element is de duidelijke Europese richtlijn, volgens dewelke *speed pedelecs* niet anders dan onder de bromfietsen gecategoriseerd kunnen worden. Persoonlijk vind ik dat ook ongelukkig, omdat daardoor onzekerheid ontstaat omtrent de fietsvergoeding voor gebruikers van *speed pedelecs*. Ik denk dat het goed zou zijn om die onzekerheid zo snel mogelijk uit de wereld te helpen.

Mijnheer de minister, plant u nog een extra informatiecampaagne, naast de persconferentie van gisteren, over de nieuwe regelgeving voor potentiële bestuurders en verkopers? De sleutel ligt volgens mij bij het goed informeren van de verkopers, zodat zij de nieuwe regels goed kennen.

En vertu du nouvel arrêté royal, les *speed pedelecs* peuvent circuler sur des voies réservées, indiquées par le signal bleu F99. Cela signifie-t-il que tous les signaux F99a et F99c devront être remplacés?

Komt er een overgangsregeling voor de uitrusting van de *speed pedelecs* en de facto ook de bromfietsen voor de inschrijving en de nieuwe nummerplaten? Vanaf 1 oktober is dat verplicht, maar ik neem aan dat niet alle *speed pedelecs* vanaf 1 oktober uitgerust

kunnen zijn met een nummerplaat.

Zijn er specifieke aanpassingen nodig aan het voorlopig rijbewijs AM of het rijexamen AM voor bestuurders die met een *speed pedelec* rijden? Zo ja, welke aanpassingen zijn er nodig en vanaf wanneer zullen die operationeel zijn? Hoe verloopt het contact met de Gewesten daarover?

Tot slot, *speed pedelecs* zijn volgens het nieuw koninklijk besluit toegelaten op voorbehouden wegen. Dat zijn met name de wegen aangeduid door het blauw vierkante F99-bord. Artikel 29 van het koninklijk besluit voorziet in een F99-bord met een logo van de *speed pedelecs*. Mijn vraag luidt of alle bestaande borden F99a en F99c vervangen zullen moeten worden om duidelijk te maken dat ook een *speed pedelec* een plaats krijgt op die wegen. Zo ja, tegen wanneer zal dat moeten gebeuren?

19.02 Minister **François Bellot**: Mijnheer Van den Bergh, er werd hiertoe door mijn administratie een brochure opgesteld die reeds werd verstuurd naar alle fietshandelaren. Ook het BIVV zal ze via zijn netwerk verspreiden. Daarnaast is het ook mogelijk de brochure te raadplegen op de website van de FOD Mobiliteit en Vervoer, samen met een aantal antwoorden op veelgestelde vragen.

Zoals het gebruikelijk is naar aanleiding van een wijziging van het verkeersreglement, heeft mijn administratie tevens alle *stakeholders* waaronder politie en Justitie, op de hoogte gebracht van de nieuwe regelgeving, die op 1 oktober in werking zal treden. De overgangperiode die geldt voor het inschrijven van *speed pedelecs*, is identiek aan die voor bromfietsen, meer bepaald tot 11 december 2016. Er wordt evenwel bekeken of een verlenging noodzakelijk is.

Indien in het verleden al een nummerplaat werd aangevraagd, zal de persoon in kwestie zelf het initiatief moeten nemen om een nieuwe nummerplaat aan te vragen. Het is immers onmogelijk om het aantal ingeschreven *speed pedelecs* te filteren uit het totale aantal ingeschreven bromfietsen.

In de toekomst zal dat wel mogelijk zijn.

De kennis en vaardigheden die zijn bepaald voor het verkrijgen van een rijbewijs AM voor het besturen van een klassieke bromfiets zijn evengoed van toepassing op de bestuurders van *speed pedelecs*. Niettemin kunnen de Gewesten de opleiding en de manier waarop de kennis en vaardigheden worden getest, naar goeddunken aanpassen.

Naast het overleg waarin de wet voorziet, werden de Gewesten van bij het begin nauw betrokken bij het opstellen van de regelgeving met betrekking tot de *speed pedelecs*. Daarenboven is mijn indruk dat de Gewesten zich intussen zeer goed bewust zijn van de bevoegdheden die hen door de laatste staatshervorming zijn toegekend.

Zoals bepaald in artikel 22^{quinquies} en artikel 22^{octies} zijn bestuurders van *speed pedelecs* slechts toegelaten tot voorbehouden wegen indien het daartoe bestemde symbool op de verkeersborden

19.02 **François Bellot**, ministre: Une brochure rédigée par mon administration a déjà été envoyée à tous les marchands de vélos et l'IBSR les distribuera également. La brochure est également accessible sur le site internet du SPF Mobilité et Transport. Par ailleurs, toutes les parties pre-nantes, parmi lesquelles la police et les autorités judiciaires, ont été informées de la nouvelle réglementation. La période transitoire pour l'immatriculation des *speed pedelecs* et des cyclomoteurs court jusqu'au 11 décembre 2016. Si une plaque minéralogique a déjà été demandée dans le passé, l'intéressé devra lui-même en demander une nouvelle. Dans une phase ultérieure, il sera possible de déterminer le nombre de *speed pedelecs* immatriculés parmi les cyclomoteurs immatriculés.

Les connaissances et les aptitudes requises pour obtenir le permis de conduire AM pour la conduite d'un cyclomoteur, le sont également pour la conduite d'un vélo électrique rapide. Les Régions sont toutefois compétentes pour modifier à leur guise les formations en la matière et la manière dont celles-ci sont évaluées. Elles ont été étroitement associées à l'élaboration de la réglementation, et ce, dès le début.

Les conducteurs de vélos électriques rapides ne peuvent emprunter que les voies réservées indiquées par le panneau F99. Il appartient aux

van het type F99 is aangebracht. De keuze – geen verplichting – om bestuurders van *speed pedelecs* al dan niet toe te laten tot voorbehouden wegen komt toe aan de wegbeheerders. Er is bijgevolg geen sprake van een tijdsperiode waarin de borden zouden moeten worden aangepast.

19.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoorden, die een en ander verduidelijken. Ze bieden ook voldoende antwoord op vragen in verband met de campagne en dergelijke.

Ik heb één bemerking over de voorbehouden wegen. Deze wegen zijn bij uitstek geschikt om met zulke fietsen bepaalde afstanden af te leggen. Het zijn rustige wegen, lange wegen dikwijls, landbouwwegen. Net daar moet men wachten tot de borden vervangen zijn vooraleer men reglementair over die wegen kan rijden met een *speed pedelec*. Dat kan enige tijd in beslag nemen. Bovendien jagen wij zo de wegbeheerders opnieuw op kosten. Ik vraag mij af – hetzelfde geldt voor de fietsvergoeding voor gebruikers van *speed pedelecs* – of geen eenvoudigere oplossingen bedacht konden worden, waarbij deze aparte categorie van bromfietsen voor bepaalde zaken automatisch gelijkgesteld wordt aan fietsen.

Ik meen dat wij eens goed moeten bekijken of wij het voor de wegbeheerders niet gemakkelijker kunnen maken om het gebruik van *speed pedelecs* op bepaalde wegen toe te laten.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter:** Vraag nr. 13659 van collega Vanden Burre wordt uitgesteld. Hetzelfde geldt voor vraag nr. 13671 van mevrouw Temmerman.

gestionnaires de la route d'opérer les choix en la matière. Il n'est donc pas question dans ce cas d'un délai dans lequel les panneaux devraient être modifiés.

19.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Ces voies souvent peu fréquentées sont idéales pour effectuer certains déplacements au moyen de telles bicyclettes mais il faudra attendre le remplacement des panneaux pour pouvoir les emprunter. Ne faudrait-il dès lors pas simplifier la tâche des gestionnaires de la route en autorisant la circulation des vélos électriques rapides sur certaines voies?

Le **président:** Les questions n^{os} 13659 de M. Vanden Burre et 13671 de Mme Temmerman sont reportées.

20 Question de Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'impact des travaux sur les navetteurs namurois" (n° 13680)

20 Vraag van mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de impact van de werken op de pendelaars die via Namen reizen" (nr. 13680)

20.01 Gwenaëlle Grovonius (PS): Monsieur le ministre, les navetteurs namurois sont à nouveau malmenés. Après la suppression des premiers et derniers trains de la journée, après un allongement du temps de parcours de quinze minutes entre Namur et Bruxelles, après la suppression du Thalys, et alors que les travaux du RER stagnent toujours, ce sont d'autres travaux qui sont entrepris. Bien entendu, ces travaux doivent se faire – je ne les remets pas en cause –, car ils sont importants pour sécuriser les voies et les protéger des éboulements. Cependant, cela commence à faire vraiment beaucoup pour les Namurois!

Monsieur le ministre, j'aimerais vous poser les questions suivantes. Pouvez-vous m'indiquer le calendrier précis de ces travaux, qu'il s'agisse de la sécurisation des parois à proximité de Namur, mais aussi des travaux à Neufchâteau? Quatre trains de pointe par jour vont être supprimés sur la ligne 161, de même que quatre trains par

20.01 Gwenaëlle Grovonius (PS): De geplande werken in Neufchâteau en de geplande beveiligingswerken van de rotswanden langs de sporen zijn natuurlijk noodzakelijk, maar ze zullen het leven van de Naamse pendelaars eens te meer zuur maken.

Wat is de precieze timing van de werken? Op lijn 161 zullen dage-lijks vier piekurtreinen geschrapt worden, en ook op de lijn Brussel-Luxemburg verdwijnen er vier treinen. Welke maatregelen worden er genomen om ervoor te zorgen dat

jour pour la ligne Bruxelles-Luxembourg pendant la durée de ces travaux. Quelles sont les mesures prises pour limiter l'impact sur la fréquentation des autres trains et s'assurer que les passagers puissent continuer à voyager dans les meilleures conditions de confort possible?

Enfin, les prévisions d'Infrabel indiquaient que ces travaux devraient provoquer cinq minutes de retard entre Ottignies et Bruxelles. Après plusieurs jours de mise en œuvre, ces prévisions se confirment-elles? Disposez-vous d'informations sur les retards enregistrés ces derniers jours?

20.02 François Bellot, ministre: Chère collègue, tout d'abord pour Neufchâteau, il s'agit d'un éboulement très important de talus ayant subi des inondations exceptionnelles au mois de juin. Les travaux de consolidation ont été entrepris dans l'urgence pour maintenir les deux voies en service moyennant une limitation de vitesse des trains. Les travaux définitifs vont débuter la semaine prochaine et se termineront à la mi-octobre.

Le délai entre les événements déclencheurs et les travaux est lié au respect des différentes étapes prévues par la loi sur les marchés publics.

Par ailleurs, jusqu'au 15 octobre, ces travaux imposent la suppression de quatre trains directs IC+ assurant la relation entre Bruxelles et Luxembourg et la limitation de deux trains au parcours Bruxelles-Libramont. Pour ces deux derniers trains, des correspondances à Libramont de et vers Arlon sont possibles en cinq minutes. Les voyageurs empruntant généralement les IC+ supprimés peuvent prendre les trains IC classiques Bruxelles-Luxembourg.

Pour Beauvallon, le planning prévu et annoncé par Infrabel via les multiples canaux, et notamment par la presse, est suivi. La phase actuelle en cours se terminera en mai 2017. La phase suivante doit se dérouler entre juin et novembre 2017.

Pour rappel, début septembre ont débuté les travaux de grande envergure sur la ligne 161 Namur-Bruxelles. Infrabel va construire un caisson en béton pour protéger les voies d'un risque majeur d'éboulement. Ces travaux d'une durée de dix mois dans la première phase imposent une mise à voie unique du trafic ferroviaire sur une distance d'environ six kilomètres.

Même si la SNCB et Infrabel ont tout mis en œuvre pour limiter au maximum l'impact pour les voyageurs, des adaptations au service des trains sont inévitables. Ainsi, quatre trains de pointe sont supprimés entre Namur et Bruxelles: P4606 de 06 h 09 et P8601 de 16 h 09 au départ de Bruxelles-Midi, P7600 de 06 h 39 et P7602 de 07 h 39 au départ de Namur. Des alternatives existent pour les voyageurs via des trains circulant moins de dix minutes avant ou après les trains supprimés, ce qui limite l'impact et les désagréments pour les clients.

À noter que trois trains omnibus circulant entre Mont-Saint-Guibert, Blanmont-Chastre, Ernage et Namur sont également limités à Rhisnes, où des bus de substitution circulent entre Namur et Rhisnes. Dans les deux cas, des études ont été effectuées afin d'éviter une suroccupation des trains.

de reizigers zich in de best mogelijke omstandigheden kunnen verplaatsen?

Volgens Infrabel zouden die werken een vertraging van 5 minuten met zich brengen tussen Ottignies en Brussel. Klopt dat?

20.02 Minister François Bellot: In Neufchâteau is er sprake van een ernstige verzakking van het talud als gevolg van de uitzon-derlijke overstromingen in juni. Er werden dringende verstevigings-werken uitgevoerd om de sporen in dienst te houden, in combinatie met een snelheidsbeperking voor de treinen. De definitieve werken starten volgende week en zullen medio oktober klaar zijn.

De tijd die verlopen is tussen het optreden van de schade en de werken heeft te maken met de inachtneming van de verschillende fasen waarin de wet betreffende de overheidsopdrachten voorziet.

Door deze werkzaamheden worden er vier IC+-treinen tussen Brussel en Luxemburg geschrapt tot 15 oktober – de reizigers kunnen de klassieke IC-trein nemen – en zijn er maar twee treinen Brussel-Libramont – de reizigers moeten in Libramont amper vijf minuten wachten op hun aansluiting.

De voor Beau Vallon aange-kondigde planning wordt geres-pecteerd. De huidige fase eindigt in mei 2017 en de volgende in november 2017.

Infrabel bouwt een overdekte sleuf op de lijn Namen-Brussel om de sporen te beschermen tegen een reëel risico op verzakkingen. Tijdens deze werkzaamheden, tien maanden voor de eerste fase, moet het treinverkeer over een afstand van zes kilometer op een enkel spoor worden gebracht. Alles wordt in het werk gesteld om de impact voor de reizigers zoveel mogelijk te beperken, maar er zijn nu

À côté des canaux de communication habituels (affiches et écrans en gare, brochures, site internet, *Route Planner*), la SNCB a tenu à informer en deux phases (fin juin et début septembre) les écoles des régions concernées et les communes ainsi que la presse nationale et régionale.

En ce qui concerne les retards entre Namur et Bruxelles, Infrabel nous donne les éléments suivants. La ponctualité de la ligne 161, après la mise en œuvre du chantier Beauvallon, service à voie unique sur la 161 entre Rhisnes et Namur à partir du 5 septembre 2016 jusqu'en juin 2017 était de, la semaine 36 (du 5 au 11 septembre), de 90,4 et la semaine 37, de 89,9. Sur base de ces chiffres, Infrabel assure que ses prévisions concernant les retards provoqués par les différents chantiers sur les lignes 161 et 162 sont réalistes.

Infrabel prévient qu'il est incorrect de dire qu'elle a prévu cinq minutes de retard entre Ottignies et Bruxelles. Certains travaux, dont ceux réalisés sur la 161, impliquent une réduction de vitesse autorisée. L'impact de ces ralentissements a été inclus dans les horaires et s'élève à trois minutes pour la section Ottignies-Bruxelles Nord.

eenmaal bepaalde aanpas-singen nodig. Er worden vier piekurentreinen tussen Namen en Brussel geschapt. Er zijn alterna-tieven, meer bepaald treinen die tien minuten voor of na de geschapte treinen in het station stoppen.

Drie stoptreinen worden beperkt tot Rhisnes, vanwaar vervangende bussen vertrekken naar Namen.

Er werden studies uitgevoerd om te voorkomen dat de treinen overvol zouden zitten.

Naast de gebruikelijke informatie-kanalen (affiches en schermen in de stations, brochures, website, *Route Planner*) nam de NMBS ook contact op met de scholen in de buurt, met de betrokken gemeen-ten en de pers.

Sinds de werken ter hoogte van Beau Vallon van start gingen, evolueerde het stiptheidspercen-tage 90,4% tussen 5 en 11 sep-tember naar 89,9% de daaropvol-gende week. De voorspellingen van Infrabel zijn dus realistisch.

Er werd in de uurregeling rekening gehouden met de vertragingen als gevolg van de werken: het gaat om 3 minuten op het traject Ottignies - Brussel-Noord.

20.03 Gwenaëlle Grovonius (PS): Merci, monsieur le ministre, pour ces éléments de réponse.

J'ai peut-être été distraite, mais je n'ai pas entendu: y a-t-il eu, à un moment donné, des compensations, pour éviter que certains navetteurs pâtissent d'une moindre qualité de confort, étant donné les suppressions de trains? Peut-être cela n'est-il pas nécessaire. Si les choses sont prises en main et gérées de manière efficace, que demander de plus? Que ces travaux ne s'éternisent pas aussi longtemps que ceux du RER, peut-être ...

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

De **voorzitter**: De vragen nrs 13691 en 13692 van mezelf worden omgezet in schriftelijke vragen.

20.03 Gwenaëlle Grovonius (PS): Werden de reizigers gecompenseerd voor het onge-mak dat ze door de afgeschafte treinen hebben ondervonden? Als de zaken worden aangepakt en efficiënt worden geregeld, wat kan men dan nog meer verlangen?

Le **président**: Les questions n^{os} 13691 et 13692 de M. Van den Bergh sont transformées en questions écrites.

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.02 uur.
La réunion publique de commission est levée à 17.02 heures.*