



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

08-02-2017

Namiddag

Mercredi

08-02-2017

Après-midi

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

Afkortingen bij de nummering van de publicaties :		Abréviations dans la numérotation des publications :	
DOC 54 0000/000	Parlementair stuk van de 54 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer	DOC 54 0000/000	Document parlementaire de la 54 ^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden	QRVA	Questions et Réponses écrites
CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)	CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral (couverture verte)
CRABV	Beknopt Verslag (witte kaft)	CRABV	Compte Rendu Analytique (couverture blanche)
CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (witte kaft)	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) (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

Samengevoegde vragen van	1
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het aantal seinvoorbijrijdingen in 2016" (nr. 16140)	1
- de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toename van het aantal seinvoorbijrijdingen" (nr. 16148)	1
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de seinvoorbijrijdingen" (nr. 16501)	1
<i>Spreekers: David Geerts, Wouter Raskin, Jef Van den Bergh, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Vraag van mevrouw Daphné Dumery aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het dragen van persoonlijke LED-verlichting in het verkeer" (nr. 16170)	6
<i>Spreekers: Daphné Dumery, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Vraag van mevrouw Daphné Dumery aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de variabele snelheden op onze snelwegen" (nr. 16172)	7
<i>Spreekers: Daphné Dumery, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Samengevoegde vragen van	8
- de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het proefproject met flitscamera's aan overwegen" (nr. 16143)	8
- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "flitspalen aan spoorwegovergangen" (nr. 16491)	8
<i>Spreekers: Wouter Raskin, Sabien Lahaye-Battheu, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Vraag van de heer Tim Vandenput aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en	11

SOMMAIRE

Questions jointes de	1
- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le nombre de franchissements de signaux en 2016" (n° 16140)	1
- M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'augmentation du nombre de franchissements de signaux" (n° 16148)	1
- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les franchissements de signaux" (n° 16501)	1
<i>Orateurs: David Geerts, Wouter Raskin, Jef Van den Bergh, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Question de Mme Daphné Dumery au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le port d'éclairage LED personnel dans la circulation" (n° 16170)	6
<i>Orateurs: Daphné Dumery, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Question de Mme Daphné Dumery au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les vitesses variables sur nos autoroutes" (n° 16172)	7
<i>Orateurs: Daphné Dumery, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Questions jointes de	8
- M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le projet pilote relatif aux radars à hauteur des passages à niveau" (n° 16143)	8
- Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "des radars aux passages à niveau" (n° 16491)	8
<i>Orateurs: Wouter Raskin, Sabien Lahaye-Battheu, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Question de M. Tim Vandenput au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société	11

de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de parking aan het station Groenendaal op lijn 161" (nr. 16162)

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

Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le parking de la gare de Groenendaal sur la ligne 161" (n° 16162)

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

Samengevoegde vragen van
- de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stiptheid van de treinen bij de NMBS" (nr. 16388)

- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stiptheidscijfers" (nr. 16413)

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stiptheid van de treinen in 2016" (nr. 16484)

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

Questions jointes de
- M. Jean-Jacques Flahaux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la ponctualité des trains à la SNCB" (n° 16388)

- Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les statistiques de ponctualité" (n° 16413)

- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la ponctualité des trains en 2016" (n° 16484)

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

Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de integratie van TUC RAIL en Eurostation" (nr. 16213)

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

Question de Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'intégration de TUC RAIL et Eurostation" (n° 16213)

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

Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de samenwerking tussen Eurostation en de nv Hasselt Stationsomgeving" (nr. 16216)

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 Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la collaboration entre Eurostation et la SA Hasselt Stationsomgeving" (n° 16216)

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

Vraag van mevrouw Els Van Hoof aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de Parkwegbrug te Heverlee" (nr. 16252)

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

Question de Mme Els Van Hoof au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le Parkwegbrug à Heverlee" (n° 16252)

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

Vraag van mevrouw Els Van Hoof aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische

Question de Mme Els Van Hoof au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la

Spoorwegen, over "de netheid van het Leuvense station" (nr. 16407)

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

propreté de la gare de Louvain" (n° 16407)

Orateurs: Els Van Hoof, 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 "doelgerichte acties voor voertuigen van meer dan 3,5 ton" (nr. 16341)

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

21

Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les actions ciblées pour les véhicules de plus de 3,5 tonnes" (n° 16341)

21

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 "het meerjareninvesteringsplan en de grote stations" (nr. 16357)

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

23

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 plan pluriannuel d'investissement et les grandes gares" (n° 16357)

23

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
- mevrouw Daphné Dumery aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de problematische registratie van elektrische fietsen" (nr. 16361)

24

Questions jointes de
- Mme Daphné Dumery au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'enregistrement problématique des vélos électriques" (n° 16361)

24

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de inschrijving van speedpedelecs gekocht vóór maart 2014" (nr. 16463)

24

- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'enregistrement des speed pedelecs achetés avant mars 2014" (n° 16463)

24

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

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

Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het aantal nieuwe aanwervingen door de NMBS in december 2016" (nr. 16362)

27

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 nombre de nouveaux engagements à la SNCB en décembre 2016" (n° 16362)

27

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

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

Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de sluiting van de loketten in het station Tubeke" (nr. 16175)

29

Question de M. Jean-Jacques Flahaux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la fermeture des guichets en gare de Tubize" (n° 16175)

29

Sprekers: Jean-Jacques Flahaux, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij

Orateurs: Jean-Jacques Flahaux, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des

der Belgische Spoorwegen

Chemins de fer Belges

- | | | | |
|---|----------------|---|----------------|
| <p>Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toegankelijkheid van de perrons in het station Tubeke" (nr. 16389)</p> <p><i>Sprekers:</i> Jean-Jacques Flahaux, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p> | 31 | <p>Question de M. Jean-Jacques Flahaux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les quais de la gare de Tubize et leur accessibilité" (n° 16389)</p> <p><i>Orateurs:</i> Jean-Jacques Flahaux, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p> | 31 |
| <p>Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de lijnmanagers voor lijn 96" (nr. 16390)</p> <p><i>Sprekers:</i> Jean-Jacques Flahaux, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p> | 33 | <p>Question de M. Jean-Jacques Flahaux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les managers de ligne sur la ligne 96" (n° 16390)</p> <p><i>Orateurs:</i> Jean-Jacques Flahaux, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p> | 33 |
| <p>Vraag van mevrouw Véronique Caprasse aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het opbreken door Infrabel van de sporen op de site van Saint-Gobain" (nr. 16442)</p> <p><i>Sprekers:</i> Véronique Caprasse, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p> | 35 | <p>Question de Mme Véronique Caprasse au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le démontage par Infrabel de l'accès ferroviaire au site de Saint-Gobain" (n° 16442)</p> <p><i>Orateurs:</i> Véronique Caprasse, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p> | 35 |
| <p>Vraag van de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de ontoegankelijkheid van de openbare toiletten in het station Doornik" (nr. 16481)</p> <p><i>Sprekers:</i> Paul-Olivier Delannois, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p> | 36 | <p>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 "l'inaccessibilité des toilettes publiques en gare de Tournai" (n° 16481)</p> <p><i>Orateurs:</i> Paul-Olivier Delannois, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p> | 36 |
| <p>Vraag van de heer Veli Yüksel aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het aantal treinbegeleiders per trein" (nr. 16443)</p> <p><i>Sprekers:</i> Veli Yüksel, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p> | 38 | <p>Question de M. Veli Yüksel au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le nombre d'accompagnateurs par train" (n° 16443)</p> <p><i>Orateurs:</i> Veli Yüksel, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p> | 38 |
| <p>Samengevoegde vragen van</p> <p>- de heer Servais Verherstraeten aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de elektrificatie van de lijn Mol-Hamont-Weert" (nr. 16462)</p> <p>- de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over</p> | 39
39
39 | <p>Questions jointes de</p> <p>- M. Servais Verherstraeten au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'électrification de la ligne Mol-Hamont-Weert" (n° 16462)</p> <p>- M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'électrification de</p> | 39
39
39 |

"de elektrificatie van de spoorlijn Mol-Hamont-Weert" (nr. 16465)

- de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de subsidieaanvragen bij Connecting Europe Facility" (nr. 16497)

Sprekers: **Servais Verherstraeten**, voorzitter van de CD&V-fractie, **Wouter Raskin**, **François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Vraag van mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de ticketautomaten" (nr. 16412)

Sprekers: **Sabien Lahaye-Battheu**, **François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Vraag van de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het gebruik van de nieuwe technologieën door Infrabel" (nr. 16492)

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

Vraag van de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het protest tegen het doorvoeren van de one man car op lijn 132" (nr. 16494)

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

Vraag van de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de prijsstijgingen bij de NMBS" (nr. 16495)

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

Vraag van de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de recente incidenten aan spooroverwegen" (nr. 16496)

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

la ligne ferroviaire Mol-Hamont-Weert" (n° 16465)

- M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les demandes de subvention auprès de Connecting Europe Facility" (n° 16497)

Orateurs: **Servais Verherstraeten**, président du groupe CD&V, **Wouter Raskin**, **François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Question de Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les distributeurs de tickets" (n° 16412)

Orateurs: **Sabien Lahaye-Battheu**, **François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Question de M. Gautier Calomne au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'usage des nouvelles technologies par Infrabel" (n° 16492)

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

Question de M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la protestation contre la mise en œuvre du système one man car sur la ligne 132" (n° 16494)

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

Question de M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'augmentation des tarifs à la SNCB" (n° 16495)

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

Question de M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les incidents récents survenus aux passages à niveau" (n° 16496)

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

Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het gebruik van drones bij de afhandeling van ongevallen" (nr. 16511)

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

52

Question de M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'utilisation des drones pour constater les accidents" (n° 16511)

52

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

Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het nationale onderzoek inzake mobiliteit en verkeersveiligheid" (nr. 16512)

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

53

Question de M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'enquête nationale sur la mobilité et la sécurité routière" (n° 16512)

53

Orateurs: **Emir Kir, 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 8 FEBRUARI 2017

Namiddag

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

du

MERCREDI 8 FÉVRIER 2017

Après-midi

De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.24 uur en voorgezeten door de heer Jef Van den Bergh.

La réunion publique de commission est ouverte à 14.24 heures et présidée par M. Jef Van den Bergh.

De **voorzitter**: De minister heeft laten weten dat hij om 17 u 15 moet vetrekken. Wij zullen onze werkzaamheden dan beëindigen.

01 **Samengevoegde vragen van**

- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het aantal seinvoorbijrijdingen in 2016" (nr. 16140)
- de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toename van het aantal seinvoorbijrijdingen" (nr. 16148)
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de seinvoorbijrijdingen" (nr. 16501)

01 **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 "le nombre de franchissements de signaux en 2016" (n° 16140)
- M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'augmentation du nombre de franchissements de signaux" (n° 16148)
- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les franchissements de signaux" (n° 16501)

01.01 **David Geerts** (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, deze vragen, van mij en van andere collega's, over het aantal seinvoorbijrijdingen worden gesteld omdat wij hebben gemerkt dat er vorig jaar op de hoofdsporen 91 reizigers-, goederen- en werktreinen voorbij een rood sein zijn gereden. Dat is één minder dan in 2015, maar 2015 was dan ook het jaar met het hoogste aantal seinvoorbijrijdingen. Ik was verwonderd dat het cijfer nog steeds zo hoog is, al weet ik natuurlijk wel dat er een verbeterde meting is ten opzichte van vroeger.

De voorbije jaren zijn er tal van investeringen gebeurd. Toch stelt men vast dat er iets meer reizigerstreinen door het rood sein reden, namelijk 50 in 2016 ten opzichte van 47 in 2015, en dat er meer treinen op een gevaarlijk punt tot stilstand kwamen, namelijk 42 ten opzichte van 40. Dat staat ook in de schriftelijke neerslag van mijn vraag. Het risico dat verbonden is aan het voorbijrijden van het rood sein is gekend, denk maar aan Saint-Georges-sur-Meuse.

01.01 **David Geerts** (sp.a): En 2016, 91 trains de voyageurs, de marchandises et de travaux ont franchi un signal d'arrêt rouge sur les lignes principales, soit 1 de moins qu'en 2015. Parmi ceux-ci figuraient en 2016 50 trains de voyageurs, contre 47 en 2015. En 2016, 42 trains se sont également arrêtés à un point dangereux, contre 40 en 2015.

Le ministre peut-il commenter ces chiffres? Le système TBL1+ était-il installé sur toutes les lignes où les trains se sont arrêtés à un point dangereux? Quand est-il du déploiement du système ETCS?

Mijnheer de minister, kunt u duidelijkheid geven over het aantal seinvoorbijrijdingen? Volgens onze kranten waren er 42 kritieke seinvoorbijrijdingen in 2016. Was er overal TBL1+ op deze lijnen aanwezig? Wat kan men nog bijkomend doen om deze stijgende tendens tegen te gaan? Hoe zit het met de uitrol van het ETCS?

Qu'en est-il du contrôle de l'utilisation d'un GSM? Le formulaire à remplir en cas d'irrégularités ne peut-il être simplifié?

Ik heb een specifieke vraag gesteld naar het gebruik van een gsm, aangezien wij daarover één specifieke aanbeveling hebben geschreven in de commissie-Buizingen. Is daar controle op, wordt er campagne gevoerd en dergelijke?

Ik heb ook nog een vraag die ik al meermaals heb gesteld, ook aan uw voorgangers, over het formulier dat bij onregelmatigheden moet worden ingevuld. Volgens mijn gegevens zou dat nog steeds 15 minuten duren. Bij voorgaande vragen werd telkens gezegd dat dit vereenvoudigd zou kunnen worden.

01.02 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik zal niet alle geciteerde cijfers van de heer Geerts herhalen.

Het is inderdaad zo dat het aantal seinvoorbijrijdingen door reizigerstreinen het afgelopen jaar alweer is toegenomen. Met de goederentreinen ging het daarentegen iets beter, daar daalde het aantal seinvoorbijrijdingen. De cijfers blijven echter weinig geruststellend want na de daling in 2013, piekte het aantal seinvoorbijrijdingen opnieuw in 2015 en de cijfers van 2016 blijven op hetzelfde niveau. Ook de stijging van het aantal treinen dat op risicovolle plaatsen tot stilstand komt, wordt voorlopig geen halt toegeroepen. Collega Geerts verwees al naar het laatste spoorongeval. Dit moet ons dan ook zorgen baren.

Vandaar de volgende vragen.

De goederentreinen doen het opmerkelijk beter dan de reizigerstreinen. Waarin ligt het verschil, mijnheer de minister? Is dit enkel het gevolg van campagnes rond verhoogde waakzaamheid? Zo ja, plant Infrabel soortgelijke campagnes om bestuurders van reizigerstreinen te sensibiliseren?

Al jaren ligt het aantal seinvoorbijrijdingen erg hoog. De huidige maatregelen lijken vooralsnog onvoldoende vruchten af te werpen. Welke bijkomende maatregelen plant Infrabel om een kentering teweeg te brengen?

Ten slotte, bij hoeveel seinvoorbijrijdingen moest een veiligheidssysteem ingrijpen? Kunt u eventueel ook zeggen in hoeveel gevallen TBL1+ of ETCS aanwezig was?

01.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, ik zou zelf ook een aantal bijkomende vragen willen stellen.

De collega's hebben al een aantal cijfers meegegeven die wij in de media hebben kunnen lezen. In een reactie wees Infrabel erop dat menselijke fouten, zoals vermoeidheid en verstrooidheid bij de treinbestuurder, de belangrijkste oorzaken zijn van de seinvoorbijrijdingen. Het bedrijf kondigt een verbetering van de werkomgeving aan, bijvoorbeeld met de installatie van een

01.02 Wouter Raskin (N-VA): En effet, davantage d'incidents impliquant des trains de voyageurs ont été enregistrés par rapport à 2015. Les chiffres relatifs aux trains de marchandises étaient, quant à eux, plus favorables. Depuis la diminution enregistrée en 2013, la situation s'est toutefois détériorée, également en ce qui concerne le nombre de trains qui se sont arrêtés dans des zones à risque.

Pourquoi les trains de marchandises respectent-ils plus les signaux que les trains de voyageurs? Cette donnée sera-t-elle prise en considération dans d'éventuelles campagnes de sensibilisation? Quelles sont les mesures additionnelles prévues par Infrabel en vue de réduire ce nombre d'incidents toujours extrêmement élevé? À combien de reprises un système de sécurité a-t-il dû être activé à la suite d'un franchissement de signal? Dans combien d'incidents le TBL1+ ou l'ETCS a-t-il été déclenché?

01.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Dans un communiqué, Infrabel souligne que les franchissements de signaux sont principalement la conséquence d'erreurs humaines telles que la fatigue et l'inattention des conducteurs de train. Le ministre peut-il nous en dire plus sur le

geautomatiseerd systeem dat zou toelaten dat een treinbestuurder gemakkelijker het betrokken seinhuispersoneel kan bereiken via GSM-R. Dit systeem zou nog dit jaar operationeel worden. Ik had hierover enige verduidelijking gewild.

Ik verwijs ook nog naar een antwoord van uw voorganger in deze commissie, waarbij zij aankondigde dat de NMBS, samen met Infrabel, aan de opstelling van een actualisatie van het actieplan Seinvoorbijrijdingen voor de periode 2016-2020 werkte. Er zou ook een kritische prestatie-indicator, een KPI, worden uitgewerkt die zou kunnen worden opgenomen in de beheerscontracten. Wat is de stand van zaken inzake de actualisering van dit actieplan? Werd er reeds een KPI uitgewerkt dat kan worden opgenomen in de komende beheerscontracten?

Bij hoeveel seinvoorbijrijdingen was er een veiligheidssysteem aanwezig en om welk systeem ging het dan? Werkten de veiligheidssystemen in deze situaties naar behoren?

Verstrooidheid is een belangrijke oorzaak. Wordt daarop toegezien? Collega Geerts verwees al naar het gsm-gebruik. Wordt dit gesanctioneerd? Hoeveel sancties werden er al opgelegd voor bijvoorbeeld het gebruik van een gsm tijdens het rijden?

Vermoeidheid kan te maken hebben met zware en onregelmatige reeksen die treinbestuurders voor hun rekening moeten nemen. Worden er stappen ondernomen om treinbestuurders daarin te begeleiden? Worden er ook stappen gezet om de reeksen regelmatig te maken, zodanig dat de wissels niet zo bruusk zijn als momenteel soms het geval is?

Wat is de stand van zaken over de geplande uitrol van het ECTS bij respectievelijk de NMBS en Infrabel? Wordt de voorziene planning nog gehaald?

Infrabel spreekt over een geautomatiseerd systeem via GSM-R voor een betere communicatie. Kunt u daarbij wat meer toelichting geven? Is het GSM-R-netwerk overal in ons land voldoende krachtig om er extra systemen op te laten draaien? Is de dekking over het hele spoornetwerk volledig genoeg? Is het voldoende beschermd tegen externe aanvallen?

01.04 François Bellot, ministre: Monsieur le président, chers collègues, chaque jour, en moyenne, 3 600 trains de voyageurs et 400 trains de marchandises circulent sur les voies principales du réseau ferroviaire belge. Sur un total annuel d'environ 1 300 000 trains et environ 10 200 signaux actifs, 91 trains ont dépassé un signal rouge au cours de l'année 2016, soit un de moins qu'en 2015. Il s'agit donc plus ou moins d'une stabilisation par rapport à 2015. Ces résultats doivent conforter les entreprises ferroviaires et Infrabel dans leur volonté d'implémenter au plus vite le système de sécurité ETCS et de prendre des mesures supplémentaires pour réduire le nombre de dépassements de signaux.

Sur 91 dépassements de signaux, on dénombre 42 dépassements de signaux avec atteinte du premier point potentiel dangereux. Il ne s'agit pas nécessairement du cas critique. Sur ces 42 cas, 23 signaux étaient équipés de TBL1+, les autres sont majoritairement des petits

système de contact automatique via le GSM-R entre le conducteur de train et le personnel de la cabine de signalisation qui devrait être mis en service cette année?

Quel est l'état d'avancement du plan d'action franchissements des signaux pour la période 2016-2020? Un indicateur de performance (KPI) a-t-il déjà été défini? Lors de combien d'incidents la présence de systèmes de sécurité a-t-elle été établie et quel était le type de ceux-ci? Ont-ils également fonctionné correctement? Que fait-on pour lutter contre le problème de l'inattention des conducteurs de train?

La fatigue peut être due à des plannings lourds et irréguliers. Les conducteurs de trains bénéficient-ils d'un encadrement à cet effet et cherche-t-on à mettre en place une plus grande régularité dans leur planning? Où en est le déploiement prévu du système ECTS à la SNCB et chez Infrabel? Le ministre peut-il expliquer le fonctionnement du système automatisé via GSM-R, qui doit améliorer les communications? Ce réseau est-il suffisamment puissant dans l'ensemble du pays pour pouvoir supporter des systèmes supplémentaires?

01.04 Minister François Bellot: In 2016 reden 91 van de 1.300.000 treinen voorbij een rood sein, dat is één minder dan in 2015. Die status quo moet een aanmoediging zijn voor de implementatie van het European Train Control System (ETCS) en voor het nemen van bijkomende maatregelen om de problematiek van de voorbijgereden seinen te beperken.

In 2016 hebben 42 treinen het eerste potentieel gevaarlijke punt bereikt en 23 daarvan waren

signaux d'arrêt pour lequel le risque est beaucoup plus faible, la vitesse maximale autorisée étant de 40 km/h.

Pour ce qui est de TBL1+, la SNCB relève 36 cas de dépassements de signaux après intervention de TBL1+. D'une part, conformément au programme prévu, la mise en œuvre de TBL1+ a été finalisée sur le réseau belge en 2015. TBL1+ permet de freiner automatiquement tout train franchissant un signal rouge ou approchant un signal fermé à une vitesse supérieure à 40 km/h à 300 mètres du signal. En cas d'atteinte du premier point potentiellement dangereux, la vitesse est donc nettement réduite.

D'autre part, l'ETCS reste la garantie du plus haut niveau de sécurité du trafic ferroviaire. À ce jour, 24 % des voies principales, soit 1 540 km, sont équipés de l'ETCS ou équivalent. Ce dispositif contrôle en permanence la vitesse du train, prend le pas sur le conducteur en cas de survitesse ou de comportement inadapté et provoque un freinage d'urgence en cas de nécessité. Pour ce qui concerne le matériel roulant, l'ETCS est activé sur 31 % du matériel de traction au 21 novembre 2016. L'entièreté du matériel roulant devrait être équipé pour 2023.

La mise en œuvre tant de TBL1+ que de l'ETCS s'inscrit dans le cadre du masterplan commun d'Infrabel et de la SNCB.

Les facteurs à l'origine des dépassements de signaux sont divers. Comme causes principales, on relève des facteurs humains tels que la distraction ou une mauvaise estimation de la situation de la part du conducteur ou de l'agent en cabine de signalisation.

Une diminution significative du nombre de dépassements de signaux constatés pour les trains de marchandises a été enregistrée. Les trains de voyageurs et les trains de travaux ont, au contraire, connu une augmentation du nombre de dépassements de signaux.

De NMBS laat weten dat een groot deel van de seinvoorbijrijdingen in 2016 werd veroorzaakt door beroepscategorieën die geen besturingspersoneel zijn, zoals technici in de werkplaatsen en rangeerpersoneel in de bundels. Daarenboven waren in de locatie (...) rijtuigen goed voor 13 % van de seinvoorbijrijdingen. De oorzaak hiervan is een herschikking in de exploitatiewijze van deze sites.

Infrabel dit qu'on ne peut pas imputer la diminution relevée pour les trains de marchandises à une seule campagne de sensibilisation. Cela étant, en 2016, Infrabel a en effet mené une campagne de sensibilisation à destination et en collaboration avec des opérateurs ferroviaires actifs en Belgique. Des journées d'information, de rencontres et d'exercices de simulateur permettent aussi d'améliorer encore la communication entre conducteurs, agents présents en cabine de signalisation et personnel sur le terrain. Il est prévu de poursuivre la sensibilisation de la même manière en 2017.

uitgerust met het systeem TBL1+ dat de snelheid vermindert van treinen die een rood sein voorbij rijden of die een gesloten sein naderen met een snelheid van meer dan 40 km/u. In 36 gevallen reden de treinen voorbij het sein nadat TBL1+ in werking getreden was. ETCS garandeert het hoogste veiligheidsniveau van het treinverkeer, 24% van de hoofdsporen en 31 % van het tractiemateriaal is uitgerust met dit systeem. In 2013 zal het systeem overal geïnstalleerd zijn.

De problematiek van de voorbijgereden signalen is vooral te wijten aan menselijke fouten.

Het aantal seinvoorbijrijdingen is significant gedaald voor de goederentreinen, maar is gestegen voor de reizigers- en de werktreinen.

Une grande partie des dépassements de signaux en 2016 a été causée par d'autres membres du personnel que les conducteurs, par exemple des techniciens ou du personnel chargé des manœuvres. De plus, 13 % des dépassements de signaux se sont produits à Forest, du fait du nouveau mode d'exploitation sur les sites à cet endroit.

Volgens Infrabel is de daling van het aantal seinvoorbijrijdingen bij goederentreinen niet uitsluitend te danken aan de sensibiliseringscampagne. Informatiedagen en simulatieoefeningen dragen ook bij tot een verhoging van de veiligheid. In 2017 zal men op dezelfde manier blijven sensibiliseren.

La SNCB a mis en place un plan de lutte contre les dépassements de signaux, dont les aspects les plus importants sont repris dans l'annexe I qu'on vous remettra.

Ik zal u bijlage 1 van het actieplan ter voorkoming van seinvoorbijrijdingen van de NMBS bezorgen, waarin de belangrijkste maatregelen staan.

De actieplannen ter voorkoming van seinvoorbijrijdingen van Infrabel en de NMBS worden op regelmatige basis bijgestuurd op grond van de aard van de seinvoorbijrijdingen, ook worden de bijkomende mogelijkheden van TBL1+NG (nieuwe generatie) bestudeerd. Deze verbeterde TBL1+-versie zal het naderen van een gesloten stopsein met een gecontroleerde remcurve ondersteunen.

Les plans d'action sont régulièrement adaptés en fonction de la nature des dépassements de signaux. La version TBL1+ améliorée entraînera le déclenchement d'un freinage contrôlé à l'approche d'un signal fermé. Des sanctions sont prévues en cas d'utilisation abusive de dispositifs multimédias pendant la conduite. Les problèmes relatifs à l'infrastructure sont immédiatement notifiés par téléphone au régulateur de la ligne sur la base du formulaire E360.

De NMBS benadrukt voorts dat het oneigenlijk gebruik van multimedia-apparatuur tijdens het rijden duidelijk is gereguleerd en dat inbreuken worden gesanctioneerd. De onderrichting ter zake wordt regelmatig herhaald.

Wat betreft het melden van onregelmatigheden aan de infrastructuur, laat de NMBS mij weten dat dit in realtime gebeurt aan de lijnregelaar via het formulier E360. Deze telefonische procedure duurt ongeveer vijf tot tien minuten. De stelling dat de procedure E360 wegens omslachtigheid bestuurders zou ontmoedigen om onregelmatigheden te melden, kan Infrabel bevestigen noch ontkennen daar dit tot de verantwoordelijkheid en het veiligheidsbeheerssysteem van de infrastructuurgebruiker behoort.

In bijlage 2 vindt u meer gedetailleerde informatie over de huidige procedure voor het melden van onregelmatigheden aan de infrastructuur en hoe deze procedure in de nationale veiligheidsvoorschriften VVESI beschreven staat.

Infrabel m'informe qu'en ce qui concerne le réseau GSM-R, il couvre toutes les lignes voyageurs du réseau Infrabel et les lignes principales du réseau. En outre, il est protégé contre le *hacking* et est isolé du réseau internet. Contrairement au réseau radio-analogique, ces communications sont cryptées.

Het Global System for Mobile Communication – Railway (GSM-R) bestrijkt heel het reizigersnet van Infrabel en bijna alle hoofdlijnen van het net. Het staat los van het internet en is beschermd tegen hacking: de communicatie wordt versleuteld.

01.05 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, ik zal naar de bijlagen kijken.

Ik ga er absoluut mee akkoord dat, rekening houdend met het aantal kilometers en het aantal treinen, de trein een zeer veilig vervoersmiddel is. Wij moeten deze vragen echter stellen, omdat er zeer veel geld is geïnvesteerd in en heel veel moeite is gedaan voor de beveiliging. Vandaar dat dit onderwerp permanent onder de aandacht moet blijven.

01.05 David Geerts (sp.a): J'étudierai les annexes. Le train reste en effet un moyen de transport très sécurisé, mais vu les investissements réalisés en matière de sécurisation, ce point doit continuer à faire l'objet d'une attention permanente.

01.06 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, u hebt verwezen naar een aantal bijlagen. Die zullen wij in alle rust bekijken.

Ik sluit mij aan bij collega Geerts, in die zin dat het inderdaad niet zo is dat het verschrikkelijk onveilig is op het spoor, maar dat de volgehouden oefening, opvolging en actieplannen waarnaar u verwijst,

01.06 Wouter Raskin (N-VA): Nous examinerons les annexes à tête reposée. Cette question mérite en effet qu'on lui accorde une attention constante, a fortiori parce que la mise en œuvre de

absoluut de nodige aandacht verdienen.

Vanmorgen bracht ik een zeer boeiend bezoek aan de mensen van Infrabel, waar men ons nog eens toelichting heeft gegeven bij de veiligheidssystemen. Wij hebben het ook uitgebreid gehad over de ETCS-implementatie, die er zit aan te komen en ons in dit kader ook enkele stappen vooruit zal helpen. De deadline 2022-2023 zal echter niet worden gehaald, onder andere door procedures van bedrijven die meedingen naar de gunning en uitbesteding. Dat zijn zaken die u noch Infrabel in de hand hebben. Daar moeten wij mee leven, maar het wil wel zeggen dat het probleem morgen niet opgelost zal zijn en dat de uitrol van ETCS langer zal duren dan verwacht. Inmiddels moeten wij absoluut prioritair aandacht blijven geven aan het probleem van de seinvoorbijrijdingen.

certaines systèmes de sécurité dépend de procédures d'adjudication.

01.07 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, ik sluit mij aan bij de replieken van mijn collega's.

01.07 Jef Van den Bergh (CD&V): Je me rallie aux répliques de mes collègues.

De **voorzitter**: De bijlagen zijn ondertussen door het commissiesecretariaat via e-mail bezorgd aan de vraagstellers.

Le **président**: Le secrétariat de la commission a entre-temps transmis les annexes par courriel aux auteurs des questions.

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

02 Vraag van mevrouw Daphné Dumery aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het dragen van persoonlijke LED-verlichting in het verkeer" (nr. 16170)

02 Question de Mme Daphné Dumery au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le port d'éclairage LED personnel dans la circulation" (n° 16170)

02.01 Daphné Dumery (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, u zult het ook reeds gezien hebben in het verkeer, er zijn mensen die zichzelf belichten door led-verlichting aan te brengen. Wij zien vooral in studentensteden dat op de persoon zelf, op de rugzak of ergens anders, led-verlichting is aangebracht. Zichzelf meer in de schijnwerpers plaatsen in donkere tijden is misschien niet slecht.

02.01 Daphné Dumery (N-VA): De plus en plus de personnes se déplacent en rue munies d'un dispositif d'éclairage de type LED.

Mijnheer de minister, ik vraag mij natuurlijk af of dit al dan niet kan en mag.

Le port d'éclairages clignotants de toutes les couleurs est-il autorisé? Existe-t-il des restrictions pour certaines catégories d'usagers?

Is led-verlichting in alle kleuren en met verschillende frequentie, constant aan of flikkerend, eigenlijk toegelaten in het verkeer, in die zin dat de voorwaarde is dat het op de persoon is bevestigd en niet op het voertuig? Kan dat? Bestaan daarop uitzonderingen? Mag dat in bepaalde gevallen niet?

Zijn er bepaalde categorieën van weggebruikers die uitgesloten zijn van het gebruik van dergelijke led-verlichting?

Als wij zien welke variaties er allemaal mogelijk zijn, zijn er bepaalde kleuren uitgesloten? Bestaat daarover reglementering?

02.02 Minister François Bellot: (...) in het verkeersreglement geen verplichtingen voor wat betreft het gebruik van lichten. Dit heeft tot

02.02 François Bellot, ministre: Pour les piétons, il n'y a aucune

gevolg dat zij gebruik mogen maken van alle kleuren van de regenboog om zich beter zichtbaar te maken in het verkeer.

Voor fietsers is de situatie anders. Volgens het huidige verkeersreglement is het verboden voor fietsers om andere lichten te gebruiken dan dewelke in het verkeersreglement zelf zijn voorzien, namelijk vooraan een wit licht en achteraan een rood licht. Deze lichten mogen zowel worden aangebracht op de persoon als op de fiets.

Het voorgaande heeft tot gevolg dat bijkomende led-lichten volgens een strikte lezing van het verkeersreglement niet toegelaten zijn. Echter, omdat die extra lichten de zichtbaarheid en dus ook de veiligheid van zwakke weggebruikers ten goede komt, wordt dit momenteel gedoogd. Op voorwaarde natuurlijk dat ook de verplichte verlichting wordt gebruikt.

In het kader van de werkgroep tot herziening van de wegcode is dat punt reeds aan bod gekomen. In de aanbevelingen werd opgenomen dat bestuurders van rijwielen bijkomend zouden mogen gebruikmaken van laterale signalisatiemiddelen. Op die manier zou op een legale manier gebruikgemaakt kunnen worden van bijkomende led-verlichting in een kleur naar keuze.

02.03 Daphné Dumery (N-VA): Ik dank u voor uw duidelijk antwoord, mijnheer de minister.

Het zal heel wat fietsers, en vooral studenten, geruststellen dat verlichting in alle kleuren van de regenboog gedoogd wordt, zolang de veiligheid nagestreefd wordt.

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

03 Vraag van mevrouw Daphné Dumery aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de variabele snelheden op onze snelwegen" (nr. 16172)

03 Question de Mme Daphné Dumery au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les vitesses variables sur nos autoroutes" (n° 16172)

03.01 Daphné Dumery (N-VA): Mijnheer de minister, we hebben het hier al eerder gehad over het invoeren van variabele snelheden, zoals dat in andere landen al gebeurde.

Het verslag van de studie hierover zou eind 2016 beschikbaar zijn. Ik denk dat we allemaal zitten te wachten op de resultaten van die studie.

Mijn vragen hierover zijn dan ook de volgende.

Zit u op dezelfde lijn als uw voorganger op het vlak van dynamisch verkeersmanagement? Hebt u meer informatie over de resultaten en bevindingen van die studie? Hebt u op korte termijn een plan?

03.02 Minister François Bellot: Het plaatsen van dynamische signalisatie is een bevoegdheid van de wegbeheerders. Voor

restriction. Ils peuvent se rendre plus visibles en portant toutes les couleurs de l'arc-en-ciel.

Pour les cyclistes, en revanche, il est interdit d'utiliser d'autres éclairages que ceux imposés par le code de la route: blanc à l'avant et rouge à l'arrière. Ces éclairages peuvent être apposés sur le vélo mais également sur le cycliste. Des éclairages LED supplémentaires ne sont pas autorisés *stricto sensu* mais étant donné que leur utilisation améliore la sécurité, ils sont tolérés à condition toutefois que l'éclairage obligatoire soit également présent.

Les recommandations en vue d'une révision du code de la route prévoient de légaliser l'éclairage LED latéral, dans une couleur au choix.

02.03 Daphné Dumery (N-VA): Cette réponse rassurera de nombreux cyclistes.

03.01 Daphné Dumery (N-VA): L'étude relative à l'instauration de vitesses variables sur les autoroutes devait être disponible fin 2016.

Le ministre partage-t-il la vision de sa prédécesseur à cet égard? Que dit l'étude et quels sont les projets?

03.02 François Bellot, ministre: La signalisation dynamique

autosnelwegen zijn dat de Gewesten.

Ook al is het niet mijn bevoegdheid, zelf ben ik een groot voorstander van dynamisch verkeersmanagement, temeer omdat dit kan worden ingebed in een slimme verkeersomgeving, waarbij tal van ITS-toepassingen – ISA, *real time traffic information* enzovoort – kunnen worden gebruikt. Dynamisch verkeersmanagement laat toe om in te spelen op de reële situatie op de wegen, wat de verkeersveiligheid en de mobiliteit ten goede komt.

De resultaten van de studie van het BIVV naar de impact van variabele snelheden op autosnelwegen op de mobiliteit, de verkeersveiligheid en het milieu zijn nog niet beschikbaar. De vraag of het verhogen van de maximumsnelheid op autosnelwegen een optie is, zal pas op een onderbouwde manier beantwoord kunnen worden als het onderzoek van het BIVV afgerond is.

ressortit à la compétence des gestionnaires de la voie publique, en l'occurrence les Régions. Personnellement, je suis tout à fait favorable à la gestion dynamique de la circulation routière. Des applications IT adéquates permettent de rendre l'environnement de circulation plus intelligent et, dès lors, plus sûr.

Les résultats de l'étude réalisée sur le sujet par l'IBSR ne sont pas encore disponibles. Il est dès lors trop tôt pour se prononcer sur une instauration généralisée de la signalisation dynamique.

03.03 Daphné Dumery (N-VA): Bedankt voor uw duidelijk antwoord, mijnheer de minister.

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

04 Samengevoegde vragen van

- de heer **Wouter Raskin** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het proefproject met flitscamera's aan overwegen" (nr. 16143)

- mevrouw **Sabien Lahaye-Battheu** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "flitspalen aan spoorwegovergangen" (nr. 16491)

04 Questions jointes de

- M. **Wouter Raskin** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le projet pilote relatif aux radars à hauteur des passages à niveau" (n° 16143)

- Mme **Sabien Lahaye-Battheu** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "des radars aux passages à niveau" (n° 16491)

04.01 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, Infrabel start met een proefproject met flitscamera's aan spoorwegovergangen. Bedoeling van dit project is om gemakkelijker weggebruikers te identificeren die een gesloten overweg oversteken. Dat moet de veiligheid verhogen.

Kunt u wat meer toelichting geven bij het proefproject? Hoe lang zal het proefproject duren? Wanneer worden de eerste resultaten verwacht?

Waarom werd voor de specifieke locatie in Oudegem gekozen? Is het de bedoeling om in de toekomst ook andere overwegen uit te rusten met flitscamera's?

Hoe verhoudt de installatie van flitscamera's aan overwegen zich tot de doelstelling van Infrabel om zoveel mogelijk overwegen af te schaffen? Wat is de stand van zaken van dit laatste project?

04.01 Wouter Raskin (N-VA): Infrabel lance un projet pilote consistant à installer des radars à hauteur des passages à niveau dans l'objectif d'identifier les usagers de la route qui franchissent les barrières fermées.

Le ministre peut-il expliquer ce projet? Pourquoi avoir choisi Auderghem? Comment ce projet se goupille-t-il avec l'objectif de supprimer le plus possible de passages à niveau? Où en est-on à cet égard?

04.02 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mijnheer de minister, Infrabel communiceerde dat er in 2016 45 ongevallen aan overwegen

04.02 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): On déplore

gebeurden, waarbij vier mensen het leven lieten en acht mensen gewond raakten. Gisteren is in mijn streek jammer genoeg nog een ongeval gebeurd aan een overweg, waarbij een vrouw van 53 het leven liet. Die ongevallen blijven toch wel heel regelmatig voorkomen.

Infrabel heeft ook meegedeeld dat er in 2015 ook 45 ongevallen aan overwegen zijn gebeurd, met 11 doden. Het aantal gewonden verviervoudigde het afgelopen jaar tot acht. Die ongevallen zorgen ook voor vertragingen op het spoor. Dat is een eerste punt wat betreft de cijfers van ongevallen aan overwegen.

Ten tweede, zoals mijn collega al heeft gezegd, start er een proefproject met flitspalen aan overwegen. De eerste camera's om nummerplaten te registreren aan overwegen zijn intussen misschien al geïnstalleerd in Dendermonde. Wie dan nog de rode lichten aan een spooroverweg negeert en wordt geflitst, riskeert een boete van 220 tot 2 750 euro en een rijverbod van minstens acht dagen.

Ondertussen wordt ook verder werk gemaakt van het afschaffen van gevaarlijke spooroverwegen.

Tot slot, eind 2015 antwoordde uw voorgangster op mijn schriftelijke vraag over dit thema dat Infrabel had beslist om struikelmatten te installeren ter hoogte van de overwegen gelegen aan een station of een onbewaakte stopplaats waar dikwijls gebruik wordt gemaakt van de overweg om de perrons sneller te bereiken. In 2014 werden in dit verband twee pilootprojecten gevoerd, een aan de overweg van het station van Wavre en een aan de overweg van het station van Wevelgem. In 2015 zouden drie overwegen bijkomend worden uitgerust met struikelmatten, meer bepaald Viane-Moerbeke, Sint-Agatha-Berchem en Dinant. Het zou de bedoeling zijn van Infrabel om uiteindelijk 70 overwegen uit te rusten met struikelmatten, met een geraamde kostprijs van 840 000 euro.

Ik heb in dit verband vier vragen.

Ten eerste, kunt u de evolutie schetsen in het aantal ongevallen aan spoorwegovergangen de laatste vijf jaar, met vermelding van het aantal doden en gewonden en eventueel de vertraging die werd veroorzaakt? Zijn er kritieke plaatsen waar er structureel meer ongevallen gebeuren?

Ten tweede, wat werd reeds beslist, respectievelijk staat er gepland, voor camera's? Op welke locaties? Wat is het budget? Wat is de timing?

Ten derde, kunt u de evolutie schetsen inzake het aantal overwegen de afgelopen vijf jaar? Hoeveel zijn er in die periode afgeschaft? Kunt u de locaties melden?

Ten vierde, met betrekking tot de struikelmatten, hoeveel overwegen zijn hiermee reeds uitgerust? Wat is de planning voor dit jaar en de komende jaren? Werden de resultaten van deze struikelmatten inzake ongevallen al gemeten?

45 accidents survenus sur les voies ferrées en 2016. Le bilan de ces accidents est de quatre morts et huit blessés. En 2015, le nombre de morts s'élevait à onze.

Le ministre peut-il esquisser l'évolution du nombre d'accidents survenus sur les passages à niveau au cours des cinq dernières années? Certains endroits sont-ils plus accidentogènes que d'autres?

Le ministre peut-il nous en dire un peu plus sur le projet pilote relatif aux radars à hauteur des passages à niveau? Quel est le budget y afférent et suivant quel calendrier ce projet sera-t-il mis en œuvre?

Entre-temps, la suppression des passages à niveau se poursuit. Fin 2015, Infrabel a par ailleurs décidé d'équiper les passages pour piétons traversant la voie et se trouvant à hauteur d'une gare ou d'un arrêt de dispositifs au sol destinés à entraver la marche. Combien de passages à niveau ont-ils été supprimés au cours des cinq dernières années? Combien de passages pour piétons ont-ils été équipés de ces dispositifs au sol? En a-t-on évalué les résultats? Quelle est la suite du programme?

04.03 Minister **François Bellot**: Het afschaffen van overwegen blijft een prioriteit en is de beste maatregel om de veiligheid ter zake te verhogen. Sedert de oprichting van Infrabel in 2005 werden al meer

04.03 **François Bellot**, ministre: Depuis 2005, plus de 300 passages à niveau ont été

dan 300 overwegen afgeschaft. In 2016 werden 22 overwegen afgeschaft. In 2017 voorziet Infrabel in de afschaffing van 21 overwegen, waarvan negen in Wallonië en 12 in Vlaanderen. De gemiddelde kostprijs voor de afschaffing van een overweg schommelt rond de 1,2 miljoen euro.

Wat het proefproject met flitscamera's betreft, dat is confidentieel. In het belang van het welslagen van het proefproject kan hierover momenteel niet worden gecommuniceerd. Ik kan enkel meedelen dat het project thans nog in een premature fase zit. Het zal zeker nog enkele weken duren vooraleer de camera's operationeel zullen zijn. De overweg in Oudergem is een hotspot en is bijgevolg een geschikte locatie om een proefproject te testen, teneinde een nog betere veiligheid aan overwegen te bekomen.

Wat de aanwezigheid van struikelmatten, betreft, tot 1 januari 2017 werden vijf overwegen uitgerust met anti-trespaspanelen, in Waver, Veurne, Wevelgem, Viane-Moerbeek en Lessen. In 2017 is gepland dat 14 overwegen met anti-trespaspanelen zullen worden uitgerust. In totaal heeft Infrabel een lijst van 70 overwegen opgesteld waar de aanleg van anti-trespaspanelen in het vooruitzicht worden gesteld. De planning voor de uitrusting van die overwegen loopt over meerdere jaren. In 2017 werd de efficiëntie van de anti-trespaspanelen gedurende drie maanden geëvalueerd na de installatie ervan ter hoogte van de overweg in Waver. Infrabel heeft een vermindering van 98 % kunnen vaststellen van gevallen van spoorlopen via de overweg naar de perrons van het station.

Alle gevraagde cijfers zal ik u in een bijlage bezorgen.

supprimés, dont 22 en 2016. Cette année, 21 autres seront supprimés: 9 en Wallonie et 12 en Flandre. La suppression d'un passage à niveau coûte environ 1,2 million d'euros.

Dans l'intérêt du projet, les informations relatives au recours à des radars dans le cadre du projet pilote sont confidentielles. Il faudra en tout cas attendre plusieurs semaines encore avant que les radars deviennent opérationnels. Le passage à niveau situé à Auderghem constitue un endroit approprié pour ce projet dès lors qu'il s'agit d'un *hotspot*.

Des dispositifs d'interdiction de traverser sont installés à cinq passages à niveaux, à Wavre, Deurne, Wevelgem, Viane, Moerbeek et Lessines. Quatorze autres passages à niveaux en seront équipés en 2017. Infrabel a établi une liste de 70 passages à niveaux où de tels tapis anti-intrusion seront placés au cours des prochaines années. Après l'installation du dispositif à Wavre, l'on a pu constater que le nombre de personnes circulant sur les voies pour atteindre les quais a diminué de 98 %. Je communiquerai tous les chiffres à notre commission.

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

Het plan voor de afschaffing van de overwegen blijft prioritair. Ik denk dat het een goede zaak is. Ondertussen lijkt dit een zinvol project te zijn, maar u kunt er vandaag nog weinig uitleg over geven. Laat ons hopen dat de aanwezigheid van camera's als positief wordt geëvalueerd. Dat zou toch een aantal mensen daarvan kunnen afhouden, gezien de zware boetes die daarop staan. Dat zal ook leiden tot minder vertraging. Ik kan mij ook indenken dat het Infrabel minder gerechtskosten zal kosten als er minder discussies en rechtszaken zijn over de verantwoordelijkheid van de aansprakelijkheid bij spoorwegovertreiding.

04.05 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw gedetailleerde antwoord.

In verband met het afschaffen van overwegen heb ik genoteerd dat er voor dit jaar 21 op de agenda staan. De gemiddelde kostprijs van 1,2 miljoen euro is vrij aanzienlijk. Ik meen echter dat het afschaffen

04.04 Wouter Raskin (N-VA): Espérons que la présence de radars aura des effets positifs. La diminution des litiges en matière de responsabilité civile dans le cadre d'accidents ferroviaires épargnera bien des frais judiciaires à Infrabel.

04.05 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Le coût moyen de la suppression d'un passage à niveau est considérable, mais il s'agit de la meilleure manière d'éviter les accidents. J'espère

de meest efficiënte manier is om dergelijke verschrikkelijke ongevallen te voorkomen. Ik hoop dan ook dat die 21 kunnen worden gerealiseerd tegen de door u vermelde prijs.

qu'Infrabel poursuivra sur la voie empruntée, notamment par l'installation de tapis anti-intrusion.

In verband met de struikelmatten dank ik u voor de info. De efficiëntie is inderdaad gemeten in Waver en het leverde een resultaat op van 98 % minder spoorlopen. Ook hier meen ik dat wij verder moeten op de ingeslagen weg en de prioritaire maatregelen dit jaar moeten worden uitgevoerd.

Samen met u hoop ik dat dergelijke ongevallen fel kunnen verminderen. Gisteren viel er in mijn streek nog een dode te betreuren bij een ongeval aan een overweg.

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

05 Vraag van de heer Tim Vandenput aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de parking aan het station Groenendaal op lijn 161" (nr. 16162)

05 Question de M. Tim Vandenput au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le parking de la gare de Groenendael sur la ligne 161" (n° 16162)

05.01 Tim Vandenput (Open Vld): Mijnheer de minister, elke ochtend zie ik dat wagens parkeren op de te kleine parking van het station Groenendaal aan de lijn 161 Ottignies-Brussel. Elke ochtend zie ik nog veel meer wagens die de parking voorbijrijden omdat die vol is en doorrijden naar de ring of via Bosvoorde hun weg vinden in het Brussels Gewest.

05.01 Tim Vandenput (Open Vld): Le parking de la gare de Groenendael est trop petit. Ma commune de Hoeilaart cherche depuis des années à mettre sur pied un projet de parking. Nous négocions à cet effet avec la SNCB, l'ANB, l'AWV, les TEC et De Lijn. La SNCB ne parvient pas à décider si elle participera ou non à l'investissement dans un parking autour de la gare. Elle rejette la proposition de la commune de racheter le terrain.

Ik ben blij dat er een oplossing is gevonden – u hebt hierover reeds een vraag van mij beantwoord – om op termijn meer treinen te laten rijden op die lijn. Die treinen zullen echter pas vol zitten als er heel veel passagiers zijn. Die passagiers moeten ook hun wagens kunnen parkeren rond alle stations, ook in Groenendaal.

La SNCB se retranche derrière l'excuse du plan pluriannuel d'investissement attendu. Je trouve inconcevable qu'elle ne puisse pas présenter un plan d'investissement qui donne la priorité à des parkings autour de gares RER. Ce faisant, elle perd des usagers et des bénéfices et voit son image ternie.

In dat kader zijn wij als gemeentebestuur van Hoeilaart al jaren actief bezig om alle actoren rond de tafel te brengen die nodig zijn om een parkingproject op poten te zetten. Dat zijn NMBS, ANB, AWV/MOW, TEC, De Lijn en ook de gemeente. Dat zijn zeer veel actoren, dat kunt u hier samen met mij vaststellen.

La SNCB participera-t-elle à l'investissement dans un vaste parking à la gare de Groenendael, qui se trouve sur la ligne 161?

De NMBS is hier de slechte leerling van de klas. Al meer dan een jaar kan de maatschappij geen beslissing nemen die heel eenvoudig is, namelijk: gaat de NMBS mee investeren in zo'n parking bij het station of niet? Als ik de beleidstoelichting lees die u vorig jaar in de commissie gaf, dan is het antwoord zeer eenvoudig: ja, hierin moet geïnvesteerd worden. U bent immers ook een voorstander van grote parkings rond die GEN-stations. Eind 2015 stelde ik zelfs een vraag om de gronden van de NMBS te kopen als gemeente. Hierop werd ook niet positief gereageerd vanuit de NMBS. Het excuus dat ik telkens hoor is het uitblijven van een goedgekeurd meerjareninvesteringsplan, een MIP. Dat antwoord kreeg ik nogmaals via e-mail op 20 januari 2017.

Mijnheer de minister, ik vind het ongelooflijk dat een organisatie zoals de NMBS geen investeringsplan kan voorleggen waarin parkings rond

GEN-stations prioriteit krijgen. De NMBS verliest hierdoor veel passagiers. De omzet is ook lager dan wat er gerealiseerd zou kunnen worden en het imago wordt famous geraakt door het uitblijven van investeringen in die parkings.

Ik heb maar een vraag.

Zal de NMBS mee investeren in een grote parking aan het station van Groenendaal op lijn 161?

Ik kijk uit naar uw antwoord.

05.02 Minister **François Bellot**: De NMBS laat me weten dat ze u hierover op 20 januari al een antwoord bezorgde.

De NMBS heeft het project voor de parking aan het station Groenendaal inderdaad opgenomen in haar lijst van voorgestelde investeringen. Het project staat in haar versie ingepland voor 2019-2020. De investeringscel zal hier uitsluitend over geven. Voor een deel van het te besteden budget zullen de Gewesten binnen de investeringscel ook nog hun prioriteit naar voren mogen schuiven.

De NMBS is betrokken bij het project rond de samenwerkingsovereenkomst met betrekking tot de stationsomgeving van Groenendaal. In afwachting van duidelijkheid over het investeringsplan, laat de NMBS weten dat ze nog steeds bereid is om deel te nemen aan de aangekondigde werkgroepen. De NMBS informeert me dat ze haar terreinen voor parkings aan haar stations zo veel mogelijk in eigendom wenst te houden.

Mocht het project voor de parking aan het station Groenendaal uiteindelijk toch niet worden goedgekeurd, dan kunnen alternatieve oplossingen worden gezocht.

05.03 **Tim Vandenput** (Open Vld): Dank u wel, mijnheer de minister, voor uw duidelijk antwoord.

Ik ben natuurlijk zeer blij om te horen dat de uitvoering gepland is in 2019-2020, onder voorbehoud natuurlijk van de goedkeuring van het investeringsplan en de bevestiging van de investeringscel.

Ik heb zelf ondertussen vorige week het initiatief genomen om alle partijen rond de tafel te brengen op het gemeentehuis in Hoeilaart op vrijdag 24 februari. De uitnodigingen daarvoor zijn onderweg. Ik hoop echt om daar een principiële akkoord te krijgen van alle partijen om die broodnodige parking aan te leggen.

Ik dank u voor uw toelichting en voor uw steun.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

06 Questions jointes de

- M. Jean-Jacques Flahaux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la ponctualité des trains à la SNCB" (n° 16388)

- Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les statistiques de ponctualité" (n° 16413)

- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale

05.02 **François Bellot**, ministre: La SNCB me signale qu'elle vous a fourni une réponse en la matière le 20 janvier. La SNCB a mentionné le parking sur sa liste d'investissements proposés. Le projet est programmé pour 2019-2020. La cellule d'investissement se prononcera définitivement dès lors que les Régions lui auront communiqué leurs priorités. Dans l'intervalle, la SNCB est disposée à participer aux groupes de travail annoncés. La SNCB vous a également indiqué qu'elle souhaite rester propriétaire d'un maximum de parkings proches des gares. Si le parking de la gare de Groenendaal ne devait pas être approuvé, la SNCB rechercherait des solutions de remplacement.

05.03 **Tim Vandenput** (Open Vld): Je me réjouis d'entendre que l'exécution du projet est déjà programmée, moyennant l'accord de la cellule d'investissement. Entre-temps, j'ai pris moi-même l'initiative de réunir toutes les parties concernées à Hoeilaart le 24 février.

des Chemins de fer Belges, sur "la ponctualité des trains en 2016" (n° 16484)**06 Samengevoegde vragen van**

- de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stiptheid van de treinen bij de NMBS" (nr. 16388)
- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stiptheidscijfers" (nr. 16413)
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stiptheid van de treinen in 2016" (nr. 16484)

06.01 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): "Stiptheid treinen historisch hoog" stond op 2 februari 2016 op de voorpagina van *De Standaard*. In 2015 slaagde immers 90,9 % van de treinen erin maximaal 5 minuten en 59 seconden te laat te zijn. Er werd toen verwezen naar de invoering van het nieuwe transportplan, met betrouwbaarder materiaal en sensibiliseringsacties voor het personeel om de treinen op tijd te laten vertrekken in het vertrekstation. De cijfers werden de dag ervoor toegelicht in onze Kamercommissie door de CEO's van NMBS en Infrabel.

De berichtgeving van begin januari van dit jaar was minder rooskleurig. De stiptheid was opnieuw onder de 90 % gezakt. Over heel 2016 reed 89,2 % van de treinen op tijd of met een vertraging van minder dan zes minuten. De vertragingen zijn volgens NMBS en Infrabel te wijten aan onder andere vertragingen door derden, met name spoorlopers, bommeldingen of politie-interventies. De vertragingen door het bedrijf zelf, zoals stroomstoringen, zouden het afgelopen jaar stabiel zijn gebleven.

Ook in 2013 hebben we in onze commissie de stiptheid uitgebreid besproken. Op 6 november 2013 gaven de stiptheidsmanagers een uitgebreide toelichting over de aan de gang zijnde acties en de acties op korte en middellange termijn. Een pijnpunt bij vertragingen blijft de communicatie naar de reizigers.

Daarover heb ik de volgende vragen:

Kunt u een gelijkaardige, weliswaar beknoptere toelichting geven bij de stiptheidscijfers van vorig jaar, en meerbepaald over de oorzaken van de mindere resultaten?

Kunt u een korte evaluatie maken van de genomen maatregelen sinds 2013?

Erkent u dat de communicatie met de reiziger bij vertragingen nog veel beter kan? Zo ja, welke initiatieven werden er al genomen en welke plant u nog?

06.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, ik sluit me aan bij de vragen van mevrouw Lahaye-Battheu.

De belangrijkste vraag is of het actieplan Stiptheid uit 2013 een update verdient. Het is betreurenswaardig om vast te stellen dat er na de verbetering tot begin 2016 – begin 2016 zaten we op het niveau van 2006, het beste niveau sinds tien jaar – opnieuw een achteruitgang was en dat de situatie opnieuw die van enkele jaren geleden is. Ik hoop dat die snel kan worden rechtgetrokken.

06.01 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): En 2016, 89,2 % des trains étaient à l'heure ou avaient un retard inférieur à 6 minutes. En 2015, ce pourcentage atteignait encore 90,9 %. L'augmentation du nombre de retards serait due à des éléments extérieurs, en particulier des personnes circulant sur les voies, des alertes à la bombe ou des interventions policières.

Le ministre peut-il expliquer brièvement les chiffres de ponctualité de 2016? Comment évalue-t-il les mesures qui ont été prises depuis 2013? La communication avec le voyageur en cas de retard est encore loin d'être parfaite. Quelles initiatives ont-elles déjà été prises et lesquelles vont l'être?

06.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Je me joins aux questions de Mme Lahaye-Battheu. Alors que début 2016, nous étions au meilleur niveau depuis dix ans, voilà que les chiffres se détériorent à nouveau. J'espère qu'il sera possible de redresser rapidement la situation.

Le Plan d'action ponctualité de 2013 doit-il être actualisé?

06.03 François Bellot, ministre: Monsieur le président, je vais répondre à plus de questions qu'à celles qui viennent de m'être posées, parce que certains de leurs auteurs sont absents.

En 2016, la ponctualité des trains s'est élevée à 89,2 %. Bien qu'elle soit plus faible qu'en 2015 qui, avec un taux de 90,9 %, fut une année exceptionnellement bonne, il apparaît clairement que celui de 2016 est le deuxième meilleur résultat de ces huit dernières années.

De fait, les chiffres de la ponctualité sur le réseau pour la période 2009-2016, sont les suivants: 2009, 88,9 %; 2010, 87,5 %; 2011, 87 %; 2012, 87,2 %; 2013, 85,6 %; 2014, 88,2 %; 2015, 90,9 % et, finalement, 2016, 89,2 %.

Si la SNCB et Infrabel travaillent sur les causes internes affectant la ponctualité et qui résultent aussi bien d'incidents d'infrastructure que d'avaries en termes de matériel, elles ne disposent pas de toutes les informations, car le contexte sécuritaire et l'augmentation des causes tierces ne leur facilitent pas la tâche. S'agissant donc de ces causes internes, depuis 2013, les deux sociétés s'efforcent de réduire le nombre d'incidents d'infrastructure et d'avaries au matériel roulant, de planifier au mieux les travaux destinés à en diminuer les effets sur la ponctualité et de faire preuve de plus de rigueur lors des premiers départs des trains.

In januari 2017 hebben Infrabel en de NMBS, op mijn initiatief, lijnmanagers aangeduid. Zij werden ermee belast de stiptheidsproblemen op te volgen en concrete voorstellen te formuleren. In dat verband verwijs ik naar het antwoord dat ik op mondelinge vraag nr. 16390 heb gegeven.

En ce qui concerne la réalisation des correspondances, un temps d'attente maximal est attribué par train dans les gares de correspondance et est déterminé de commun accord par la SNCB et Infrabel. Son attribution et sa longueur dépendent du type de train et des perturbations que l'attente peut engendrer, par exemple en fonction de la fréquentation de la ligne et des alternatives en cas de correspondance manquée.

Un projet pilote de délai d'attente supplémentaire est en cours dans les gares de Ciney, Marloie, Libramont et Mons. Une évaluation mensuelle est prévue.

En ce qui concerne la dernière correspondance de la journée, elle est toujours assurée, quitte à mobiliser un Taxibus ou un taxi si le train en correspondance ne peut plus attendre.

Quant aux éléments externes impactant la ponctualité, tels que les alertes à la bombe, le phénomène d'intrusion sur les voies (le *trespassing*) et les incidents graves (criminalité), ils ont évolué de manière exponentielle. Ainsi, ces éléments ont augmenté de 50 % si on compare les dix premiers mois de 2015 avec ceux de 2016. La

06.03 Minister François Bellot: In 2016 reed 89,2% van de treinen op tijd. Dat percentage is minder goed dan in 2015 – dat met 90,9% een uitzonderlijk jaar was – maar is het tweede beste resultaat van de afgelopen 8 jaar.

De veiligheidscontext en de toename van het aantal oorzaken te wijten aan derden maken de taak van de NMBS en Infrabel er niet makkelijker op. Sinds 2013 zetten beide bedrijven zich in om het aantal incidenten met de infrastructuur en defecten aan het rollend materieel te verlagen, plannen ze de werkzaamheden zo goed mogelijk in en zien ze strenger toe op de eerste vertrekken van de treinen.

Des managers de ligne ont été désignés en janvier 2017. Leur rôle consiste à assurer le suivi des problèmes de ponctualité et à formuler des propositions concrètes. Je renvoie à cet égard à ma réponse à la question orale n° 16390.

Er wordt een maximale wachttijd per trein toegekend in de overstapstations, op grond van het treintype en de verstoringen van het treinverkeer die als gevolg van het wachten kunnen ontstaan. Er loopt een pilotproject in verband met extra wachttijd in Ciney, Marloie, Libramont en Bergen.

De laatste aansluiting van de dag wordt altijd verzekerd, ook al moet er daarvoor een taxibusje of een taxi worden ingezet als de aansluitende trein niet langer kan wachten.

Het aantal bommeldingen, gevallen van spoorlopen en zware incidenten lag in 2016 50% hoger dan in 2015. De NMBS en Infrabel

SNCB et Infrabel s'attellent à réduire l'impact de ces incidents liés aux tiers, notamment les accidents de personnes, les intrusions et les vols de câbles.

Les jours de grève ont aussi fortement pénalisé le trafic en 2016 et ont fait exploser le nombre de trains supprimés: 8 419 trains ont été supprimés pour les grèves annoncées et 10 758 trains supprimés pour les grèves non annoncées. Cela fait un total de l'ordre de 22 000 trains supprimés sur l'année 2016 pour les grèves sur un total de 38 000 trains supprimés.

En matière de ponctualité, des objectifs clairs en matière d'amélioration de la ponctualité seront demandés dans la lignée de l'amélioration de 2014 et 2015.

En ce qui concerne la communication en cas de retard, le comité de direction de la SNCB a approuvé, le 21 novembre 2016, la stratégie Information-Voyageurs 2016-2020, portant notamment sur une meilleure communication entre les services opérationnels concernés, une amélioration de la qualité du contenu des annonces, une adaptation des moyens techniques afin de la rendre plus performante et une sensibilisation du personnel opérationnel sur l'importance de la qualité de l'information à fournir aux voyageurs.

Enfin, la ponctualité brute pour le mois de janvier, mesurée fin janvier, a été significativement augmentée par rapport aux mois de novembre et de décembre 2016, pour lesquels on observait une dégradation de la ponctualité. L'année 2017 a donc commencé sous les meilleurs auspices.

stellen alles in het werk om de impact van die incidenten door toedoen van derden te beperken.

De stakingsdagen hebben het treinverkeer ernstig verstoord in 2016. Er werden in totaal 38.000 treinen afgeschaft, 22.000 daarvan als gevolg van de stakingen.

Er zullen duidelijke doelstellingen voor de verbetering van de stiptheid worden gevraagd, in het verlengde van de verbetering in 2014 en 2015.

Het beleidsplan inzake de informatieverstrekking aan de reizigers voor de periode 2016-2020, dat in november 2016 werd goedgekeurd, heeft betrekking op een betere communicatie tussen de betrokken operationele diensten, een betere inhoud van de mededelingen, de aanpassing van de technische middelen en de sensibilisering van het personeel voor het belang van adequate reizigersinformatie.

De niet-geneutraliseerde stiptheidscijfers voor de maand januari 2017 zijn significant beter dan die voor de maanden november en december 2016.

06.04 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor zijn antwoord.

06.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Ik sluit mij aan bij die woorden van dank.

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

07 Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de integratie van TUC RAIL en Eurostation" (nr. 16213)

07 Question de Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'intégration de TUC RAIL et Eurostation" (n° 16213)

07.01 Inez De Coninck (N-VA): Mijnheer de minister, volgens de strategische visie van deze regering inzake het spoor was het de bedoeling TUC RAIL en Eurostation samen te smelten tot één onderneming.

Dit past in een zekere logica, met name het verminderen van het

07.01 Inez De Coninck (N-VA): La vision stratégique du gouvernement tendait à l'intégration de TUC RAIL et Eurostation en une seule entreprise.

aantal dochterondernemingen. Het zou er ook voor zorgen dat de kennis van beide ondernemingen samengevoegd wordt. Het zou bovendien een mooie doorstart zijn voor Eurostation, dat de afgelopen jaren geplaagd werd door allerlei schandalen. Men zou ook het bouwheerschap van alle spoorweginfrastructuur delegeren aan TUC RAIL-Eurostation.

Vandaar de volgende vragen.

Hoe ver staat de regering met de integratie van TUC RAIL en Eurostation tot één dochteronderneming?

Wanneer wordt het bouwheerschap van alle spoorweginfrastructuur gedelegeerd aan TUC RAIL?

Ik wil ook verwijzen naar ons voorstel van resolutie dat als doel heeft de stations over te dragen aan de infrastructuurbeheerder Infrabel. Volgens ons zou dit de eenvoud, de logica en het goed beheer van de stations ten goede komen. Aansluitend heb ik dus nog een derde vraag, mijnheer de minister. Wat is uw visie op het overdragen van de stations aan Infrabel?

Ik dank u alvast voor uw antwoorden.

07.02 Minister **François Bellot**: Beste collega, op 1 januari 2014, datum van de herstructurering van de spoorwegen en de overdracht van de filialen van de vroegere NMBS Holding naar Infrabel, telde Infrabel 23 dochterondernemingen, waarvan er 15 behoorden tot de consolidatieperimeter. Vandaag telt Infrabel 17 dochterondernemingen, waarvan er 11 behoren tot de consolidatieperimeter. Dit betekent een vermindering van 26 % ten opzichte van de situatie op 1 januari 2014.

Infrabel heeft de ambitie de organisatie van de Infrabelgroep nog verder te vereenvoudigen en deze zo transparant en efficiënt mogelijk te maken. Zo heeft Infrabel onder meer begin dit jaar de fusie tussen de naamloze vennootschap Ixilio en de naamloze vennootschap TUC RAIL goedgekeurd. De bedrijvigheid van TUC RAIL en Eurostation is zeer verschillend. De activiteiten van TUC RAIL zijn gelinkt aan de bedrijvigheid van de infrastructuurbeheerder, terwijl die van Eurostation gelinkt zijn aan de bedrijvigheden van het reizigersonthaal. Deze scheiding ligt in lijn met de bedrijvigheden van hun respectieve moedermaatschappij.

Ook al valt een fusie op termijn niet uit te sluiten, een dergelijke fusie zou in dit stadium een bijkomende verplichting tot samenwerken tussen de NMBS en Infrabel met zich brengen. Dit wens ik niet zolang de samenwerking tussen beide bedrijven met het oog op hun basisbedrijvigheden er niet beter op wordt.

07.03 Inez De Coninck (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, het is positief dat het aantal dochterondernemingen vermindert. Dat is ook conform de strategische visie van de huidige regering.

U hebt niet geantwoord op mijn vraag over die zin uit het strategisch plan, met name over het delegeren van het bouwheerschap van alle spoorweginfrastructuur aan TUC RAIL. Ik zal dat dossier dus blijven

Où en est le gouvernement dans l'exécution de ce projet? Quand la maîtrise d'œuvre de toutes les infrastructures ferroviaires sera-t-elle déléguée à TUC RAIL?

Nous avons préparé une proposition de résolution visant à transférer les gares à Infrabel. Quel est le point de vue du ministre à cet égard?

07.02 **François Bellot**, ministre: Le 1^{er} janvier 2014, Infrabel comptait 23 filiales, contre 17 aujourd'hui. Infrabel a l'ambition de poursuivre la simplification de son organisation et d'en renforcer le plus possible la transparence et l'efficacité. Au début de cette année, la fusion entre Ixilio et TUC RAIL a été approuvée.

Les activités de TUC RAIL et Eurostation sont très variées et les deux entreprises n'ont pas la même maison-mère. Même si une fusion n'est pas à exclure à terme, elle impliquerait à ce stade une obligation supplémentaire de coopération entre la SNCB et Infrabel. Tant que la coopération entre les deux entreprises ne s'améliore pas, une fusion n'est donc pas souhaitable.

07.03 Inez De Coninck (N-VA): Le ministre n'a pas répondu à toutes mes questions. Je continuerai de suivre ce dossier. Nous veillerons à ce que la vision qui a été approuvée par le gouvernement soit effectivement mise à exécution.

opvolgen en er eventueel nog vragen over indienen. Ik heb in mijn vraag immers naar onze visie daaromtrent verwezen. Ze is heel duidelijk en was ook deels in de strategische visie vervat. Die visie is door de regering goedgekeurd, wij zullen erop toezien dat ze wordt uitgevoerd.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

08 Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de samenwerking tussen Eurostation en de nv Hasselt Stationsomgeving" (nr. 16216)

08 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 collaboration entre Eurostation et la SA Hasselt Stationsomgeving" (n° 16216)

08.01 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, in 2003 werd de nv Hasselt Stationsomgeving opgericht. Hierin zijn zowel de stad Hasselt via het Autonoom Gemeentebedrijf als de NMBS via de Euro Immo Star vertegenwoordigd.

In 2004 en 2005 sloten de nv Hasselt Stationsomgeving en Eurostation een studiecontract voor de constructie van gebouwen, een ondergrondse parking en archieven in de nabijheid van het station van Hasselt. Ook rond de bouw van het justitiepaleis werd er samengewerkt.

Ik heb een aantal vragen.

Naar aanleiding van welke projecten hebben Eurostation of één van haar dochterondernemingen in het verleden samengewerkt met de nv Hasselt Stationsomgeving? Onder welke juridische vorm verliep die samenwerking?

Werden er verslagen opgemaakt van de gemeenschappelijke vergaderingen van Eurostation of één van haar dochterondernemingen en de nv Hasselt Stationsomgeving? Is het mogelijk om daar een kopie van te ontvangen?

Ten slotte, de nv Hasselt Stationsomgeving zou in vereffening zijn, klopt dat? Sedert wanneer, mocht dit het geval zijn en wat is de reden van de vereffening? Wat zijn de gevolgen hiervan voor de samenwerking met Eurostation en wat is de stand van zaken van die vereffening?

08.02 Minister François Bellot: De NMBS laat mij weten dat nv Hasselt Stationsomgeving op 10 december 2003 opgericht is en als doel heeft de coördinatie van de ontwikkelingen in de stationsomgeving van Hasselt en de omliggende gebieden.

Dit gebeurt onder meer door de processturing van de totale gebiedsontwikkeling, het uitwerken van een definitief concept voor de concrete realisatie van de bouwprojecten, de sturing en opvolging van

08.01 Wouter Raskin (N-VA): La SA Hasselt Stationsomgeving a été créée en 2003. La Régie communale autonome de Hasselt et Euro Immo Star de la SNCB y sont représentées. En 2004 et 2005, la SA Hasselt Stationsomgeving et Eurostation ont conclu un contrat d'étude pour la construction, à proximité de la gare de Hasselt, d'un immeuble comportant un parking souterrain et des archives. Ces entreprises ont également coopéré dans le cadre de la construction du palais de Justice.

Dans le cadre de quels projets et de quelle construction juridique Eurostation ou l'une de ses filiales ont-elles collaboré avec la SA Hasselt Stationsomgeving? Ces réunions communes ont-elles fait l'objet d'un procès-verbal? Pouvons-nous en obtenir une copie?

Est-il exact que la SA Hasselt Stationsomgeving soit en liquidation? Pourquoi? Quelle est la situation et quelles sont les répercussions sur la coopération avec Eurostation?

08.02 François Bellot, ministre: La SA Hasselt Stationsomgeving a été créée en 2003 dans le but de coordonner le développement des abords de la gare. Ses deux actionnaires sont la Régie communale autonome et Eurostation, chacun détenant

het masterplan en de coördinatie van de projecten.

50 % des parts.

De twee aandeelhouders zijn voor 50 % het Autonoom Gemeentebedrijf en voor 50 % Eurostation met als rechtsopvolger Euro Immo Star. Elk jaar wordt er een jaarverslag opgemaakt dat een onderdeel is van de jaarrekening. Die jaarrekening wordt gepubliceerd. Aangezien het gaat om private bedrijven kunnen er geen verslagen van vergaderingen ter beschikking worden gesteld.

Un rapport annuel est rédigé chaque année. Il s'agit d'un élément des comptes annuels, comptes qui sont publiés. S'agissant d'entreprises privées, la communication de procès-verbaux de réunions n'est pas autorisée.

De nv Hasselt Stationsomgeving is niet in vereffening.

La SA Hasselt Stationsomgeving n'est pas en liquidation.

08.03 Wouter Raskin (N-VA): Kunt u dat laatste even herhalen, ik heb het niet verstaan?

08.04 Minister François Bellot: De naamloze vennootschap Hasselt Stationsomgeving is niet in vereffening.

08.05 Wouter Raskin (N-VA): Ze is niet in vereffening, oké.

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

De **voorzitter:** De vragen nrs 16231, 16232, 16233, 16234 en 16235 van de heer Van Hecke vervallen. Dit waren omgezette schriftelijke vragen waarop de heer Van Hecke ondertussen een antwoord heeft ontvangen.

Le **président:** Les questions n^{os} 16231, 16232, 16233, 16234 et 16235 de M. Van Hecke sont supprimées.

09 Vraag van mevrouw Els Van Hoof aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de Parkwegbrug te Heverlee" (nr. 16252)

09 Question de Mme Els Van Hoof au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le Parkwegbrug à Heverlee" (n° 16252)

09.01 Els Van Hoof (CD&V): Mijnheer de minister, mijn vraag gaat over de Parkwegbrug in Heverlee.

09.01 Els Van Hoof (CD&V): Début mai 2016, Infrabel a estimé que les dégâts au Parkwegbrug, à Heverlee, étaient irréparables et qu'une étude devrait être menée en 2017 pour la construction d'un nouveau pont. Une construction temporaire serait prévue dans l'intervalle. Or il apparaît maintenant qu'il est absolument impossible de se rendre directement du hall des sports Sportoase au lieu-dit Parkabdij.

Eind april, begin mei 2016 was de conclusie van een onderzoek van Infrabel dat de zogenaamde Parkwegbrug in Heverlee onherstelbaar beschadigd was en dat de instabiliteitsproblemen van die aard waren dat het onverantwoord was de brug nog langer open te houden. Infrabel maakte toen bekend dat het een studie zou uitvoeren om een nieuwe brug te bouwen. Die studie moet eind dit jaar klaar zijn. Ondertussen zou er werk gemaakt worden van een voorlopige constructie die voetgangers en fietsers de mogelijkheid geeft zich richting Parkabdij van Heverlee te begeven.

L'étude prévue sera-t-elle réalisée dans les délais? Peut-on s'attendre à ce qu'elle soit présentée fin 2017, comme annoncé? Pourquoi n'y a-t-il pas de construction temporaire? Le ministre s'en occupera-t-il? Quelles mesures seront-elles prises et dans quel délai?

Meneer de minister, Leuvense wandelaars en fietsers hebben enige tijd geleden hun ongenoegen geuit over het feit dat er helemaal geen mogelijkheid meer is om van de Sportoase in Leuven rechtstreeks de oversteek te maken naar de Parkabdij. Dat is nochtans een belangrijke weg voor fietsers en wandelaars. Passanten hebben een tijdlang de geplaatste nadarhekken volgehangen met boodschappen die smeken om een oplossing opdat zij rechtstreeks richting Parkabdij kunnen wandelen.

Mijn vragen aan u zijn de volgende.

Hoe staat het met de voorziene studie over de bouw van een nieuwe brug op deze locatie? Bevestigt u dat deze studie op schema zit? Blijft de vooropgestelde oplevering van de studie tegen eind 2017 behouden?

Er werd gecommuniceerd dat er in afwachting van de studieresultaten een tijdelijke constructie zou komen. Momenteel is die er niet. Wat zijn hiervoor de redenen? Zal u werk maken van een tijdelijke constructie om deze rechtstreekse doorgang te verzekeren? Welke maatregelen zal u nemen? Wanneer zullen die operationeel zijn?

09.02 Minister **François Bellot**: Infrabel laat me weten dat de studie over de nieuwe brug uitgevoerd wordt. De vooropgestelde timing blijft behouden. De studie verloopt in nauw overleg met de stad Leuven en het Agentschap Onroerend Erfgoed.

In antwoord op de mondelinge vraag nr. 14586 van 20 oktober 2016 werd reeds meegedeeld dat de bouw van de tijdelijke constructie werd onderzocht. Op basis van dit onderzoek werd in samenspraak met de stad Leuven beslist om niet in een tijdelijke constructie te voorzien. De redenen hiervoor zijn de volgende. De taluds op die plaats zijn te steil en niet stabiel genoeg om een tijdelijke brug te ondersteunen. Als er een tijdelijke brug komt, moeten er nieuwe funderingen worden gemaakt om die te ondersteunen. Daarvoor is er ook een studie nodig evenals de opmaak van een bestek en het doorlopen van een aanbestedingsprocedure. De gerealiseerde tijdswinst wordt dus heel klein. Er dus wordt onmiddellijk gekozen voor een nieuwe brug.

De brug ligt in een beschermd landschap, daarom moet de tijdelijke brug op exact dezelfde locatie als de oude brug worden gebouwd. Ook de nieuwe brug moet op dezelfde locatie worden gebouwd. Dat maakt dat de tijdelijke brug moet worden weggenomen als de bouwwerken van de nieuwe brug starten.

09.03 **Els Van Hoof** (CD&V): Dank u wel voor uw antwoord.

Ik heb begrepen dat de werken en de studie op schema zitten, maar dat het sop de kool niet waard is om een tijdelijke brug aan te leggen. Ik zal dat op die manier meedelen aan de stad Leuven.

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

09.02 **François Bellot**, ministre: D'après Infrabel, l'étude relative au nouveau pont se poursuit comme prévu et l'échéancier annoncé est maintenu. L'étude se déroule dans le cadre d'une concertation intense avec la ville de Louvain et l'agence flamande du patrimoine, Agentschap Onroerend Erfgoed.

Il a déjà été communiqué, en réponse à la question orale n° 14586 du 20 octobre 2016, que la construction d'un ouvrage temporaire a été examinée mais qu'il a été décidé, en accord avec la ville de Louvain, de ne pas prévoir une telle construction. Les talus qui se trouvent à cet endroit sont trop escarpés et trop instables pour soutenir un pont temporaire.

La construction d'un pont provisoire impliquerait la réalisation de nouvelles fondations, ce qui nécessiterait également une étude, ainsi qu'un cahier des charges et une procédure d'adjudication. Le pont est en outre situé dans un site protégé, ce qui signifie que le pont provisoire doit être construit exactement au même endroit que l'ancien pont. Il en va d'ailleurs de même pour le nouveau pont.

09.03 **Els Van Hoof** (CD&V): Le jeu n'en vaut donc pas la chandelle. C'est ce que je communiquerai à la ville de Louvain.

10 Vraag van mevrouw Els Van Hoof aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de netheid van het Leuvense station" (nr. 16407)

10 Question de Mme Els Van Hoof au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la propreté de la gare de Louvain" (n° 16407)

10.01 **Els Van Hoof** (CD&V): Mijnheer de minister, mijn vraag betreft een vervolg op een vraag die ik zo'n tien maanden geleden stelde aan uw voorganger.

Tijdens een commissievergadering in april 2016 informeerde ik bij de minister naar de staat van het Leuvense station, omdat de netheid op dat moment te wensen overliet. De minister antwoordde destijds dat een aantal aanbestedingen lopende was en dat een aantal werkzaamheden spoedig zou worden opgestart.

Het Leuvense station werd het voorbije jaar inderdaad her en der aangepakt, onder andere de verlichting, maar verscheidene euvels blijven opduiken. De netheid is op sommige plaatsen bijvoorbeeld nog steeds niet wat het moet zijn en ondanks de investeringen van enkele jaren geleden beschikt het station nog steeds niet over toiletten in het stationsgebouw. De toiletten die vooralsnog moeten dienen, zijn de boxen die vlakbij spoor 1 staan.

Ik heb dan ook de volgende vragen, mijnheer de minister.

Wanneer is de afronding van de huidige, lopende werkzaamheden aan het Leuvense station voorzien? Welke andere werkzaamheden staan er nog gepland in 2017? Welke budgetten zijn daarvoor uitgetrokken?

Destijds stelde de minister dat het reinigen van de luifels in het station voorwerp uitmaakt van een lopend raamcontract met de firma ISS. Wat zijn de precieze modaliteiten van die overeenkomst? Hoeveel reinigingsmomenten worden dus in die overeenkomst voorzien en binnen welke periode, aangezien dit nog steeds niet gebeurd is? Wat is de kostprijs voor het reinigen van de luifels?

Net als vorig jaar stel ik de vraag of het opstellen van een systematisch onderhoudsplan hier soelaas kan bieden. Werd die optie onderzocht? Zo neen, waarom niet? Zo ja, wat waren de conclusies en tot welke concrete maatregelen of voorstellen heeft dat geleid?

Ondanks de grote investeringen van enkele jaren geleden, is er geen toilet aanwezig in de gebouwen van het Leuvense station. Zijn er plannen of voorstellen om dat te veranderen? Hoe concreet zijn die plannen?

10.02 Minister **François Bellot**: Mevrouw Van Hoof, de NMBS laat mij weten – goed nieuws – dat de werkzaamheden in maart 2017 zullen starten voor de aanleg van de definitieve perronverharding op perrons 1A, B en C, 1D, 1, 2 en 3. De kostprijs hiervan bedraagt ongeveer drie miljoen euro.

Het reinigen van de luifels kan pas plaatsvinden nadat de levenslijnen die op de luifels zijn aangebracht in overeenstemming met de huidige wetgeving zijn. Daartoe loopt nu een aanbestedingsprocedure. Het

10.01 **Els Van Hoof** (CD&V): J'avais déjà interrogé votre prédécesseur au sujet de l'état de la gare de Louvain en avril 2016. La propreté laisse toutefois encore à désirer et la gare ne dispose toujours pas de toilettes. Quand les travaux en cours seront-ils achevés? Quels autres travaux sont-ils encore prévus en 2017? Quels sont les budgets disponibles à cet égard?

Le nettoyage des auvents de la gare ferait également partie d'un contrat-cadre conclu avec l'entreprise ISS. Quelles sont les modalités de ce contrat? Combien d'épisodes de nettoyage sont-ils prévus et dans quels délais? Quel en est le coût?

L'élaboration d'un plan d'entretien systématique pourrait-elle constituer une solution? Cette option a-t-elle été étudiée? Quelles conclusions ont-elles été tirées et sur quelles mesures concrètes ont-elles débouché? Est-il prévu d'installer des toilettes dans cette gare?

10.02 **François Bellot**, ministre: La SNCB a fait savoir que les travaux de pose d'un revêtement définitif en dur sur les quais 1A, B et C, 1D, 1, 2 et 3 seraient entamés en mars 2017. Le coût de ces travaux s'élève à environ 3 millions d'euros.

onderhoudsplan voorziet in een jaarlijkse reiniging van de luifels.

Rondom het seinhuis zijn momenteel werkzaamheden in uitvoering, waaronder de oprichting van een sanitaire ruimte voor reizigers. De ingebruikname wordt gepland in het voorjaar van 2017. Op dat ogenblik zullen de sanitaire containers worden afgebroken en er wordt dan ook gestart met de aanleg van spoor C.

Le nettoyage des auvents ne pourra être effectué que lorsqu'il aura été satisfait aux prescriptions en matière de sécurité. Une procédure d'adjudication est en cours à cet effet. Le plan d'entretien prévoit un nettoyage annuel des auvents.

Des travaux sont en cours autour de la cabine de signalisation, notamment la création d'un espace sanitaire pour les voyageurs. La mise en service est prévue pour le printemps de 2017.

10.03 Els Van Hoof (CD&V): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord.

Uw mededeling over de vorderende werkzaamheden aan de verschillende perrons en aan het sanitair blok in het seinhuis is goed nieuws. In verband met de reiniging van de luifels moeten we de aanbesteding nog even afwachten. Vandaag komt het in ieder geval niet verzorgd over. Heel veel reizigers spreken mij daar om die reden over aan. Ik hoop dan ook dat die aanbesteding snel zal kunnen worden afgerond.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 16266 van mijzelf wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

Le **président**: Les questions n^{os} 16266 et 16284 de moi-même sont transformées en questions écrites.

Collega Geerts, onder agendapunt 25 staan vragen van u, samengevoegd met vragen van de heer Cheron, die later komt, omstreeks 16.00 uur. Wachten wij op de heer Cheron voor de behandeling van die vragen? (*Instemming*)

Vraag nr. 16284 van mijzelf wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

11 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "doelgerichte acties voor voertuigen van meer dan 3,5 ton" (nr. 16341)

11 Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les actions ciblées pour les véhicules de plus de 3,5 tonnes" (n° 16341)

11.01 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, ik volg in de andere commissies ook het Plan voor Eerlijke Concurrentie in de transportsector. Een aantal thema's valt onder de bevoegdheid van uw collega, de heer De Backer of onder de minister van Werk.

11.01 David Geerts (sp.a): Les véhicules de moins de 3,5 tonnes sont de plus en plus nombreux sur les routes. Ils ne doivent pas installer de tachygraphe et ne sont pas tenus de respecter les temps de conduite et de repos prescrits. Le conducteur ne doit pas non plus suivre de formation de capacité professionnelle comme les chauffeurs de camion.

Een van uw bevoegdheden is de actie voor meer controles op voertuigen van minder dan 3,5 ton. Wij zien dagelijks meer en meer kleinere bestelwagens op de weg. Dit leidt bij de sector tot de opmerking dat er sprake was van deloyale concurrentie. Sinds de kilometerheffing zie ik bij ons zelfs bestelwagens met aanhangwagens rijden. Dat maakt het zeer moeilijk om een beleid te voeren, ook op

gemeentelijk vlak. Voertuigen onder 3,5 ton moeten geen tachograaf installeren. Ze zijn niet gebonden aan de regels van rij- en rusttijden. Men moet ook geen vakbekwaamheidopleiding voor de chauffeurs volgen, in tegenstelling tot de vrachtwagenchauffeurs.

Ik weet wel dat een aantal bevoegdheden ter zake Europees zijn, maar in het Plan voor Eerlijke Concurrentie staat ook controle ingeschreven.

Hoeveel controles zijn er uitgevoerd sinds de inwerkingtreding van het Plan voor Eerlijke Concurrentie in de transportsector op bestelwagens in vergelijking met het totaal aantal controles ter bestrijding van sociale dumping in de transportsector? Hoeveel inbreuken zijn hier vastgesteld?

Wat is het Belgische standpunt betreffende de uitbreiding van de regels van rij- en rusttijden voor voertuigen onder 3,5 ton? Wat is het Belgische standpunt betreffende de uitbreiding van de regels inzake de vakbekwaamheid voor bestuurders van voertuigen onder 3,5 ton? Hoeveel bestelwagens zijn geïmmatriculeerd in 2014, 2015 en 2016 bij de DIV?

Combien de contrôles ont-ils été effectués sur des camionnettes dans le cadre de la lutte contre le dumping social depuis l'entrée en vigueur du Plan pour une concurrence loyale dans le secteur du transport? Combien d'infractions ont-elles été constatées?

Quelle est la position de la Belgique à l'égard d'une extension des règles en matière de temps de conduite et de repos et en matière de capacité professionnelle aux conducteurs de véhicules de moins de 3,5 tonnes? Combien de camionnettes ont-elles été immatriculées à la DIV en 2014, en 2015 et en 2016?

ijn aanvoelen is dat er een stijging zou kunnen zijn. Ik stel u deze vraag omdat ik de discussie dan verder kan voeren op basis van cijfers.

11.02 Minister **François Bellot**: Mijnheer de voorzitter, het ontwerp van meerjareninvesteringsplan van de NMBS voorziet in een onthaalbudget van ongeveer 600 miljoen euro voor de projecten ...

De **voorzitter**: Mijnheer de minister, ik denk dat u het antwoord op een verkeerde vraag geeft. Het gaat om punt 28 van onze agenda, zijnde vraag nr. 16341 van de heer Geerts over de acties voor voertuigen van meer dan 3,5 ton.

11.03 Minister **François Bellot**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Geerts, voor het Plan van Eerlijke Concurrentie in de transportsector dient een onderscheid te worden gemaakt tussen, enerzijds, gewone controles die niet specifiek op sociale dumping zijn gericht maar ook op de naleving van de administratieve regels en op de verkeersveiligheid en, anderzijds, controles op sociale dumping.

Op dit moment bestaat dat onderscheid nog niet. Er worden in de tweede helft van 2017 echter aanpassingen van de informaticatoepassingen in het vooruitzicht gesteld om de uitvoering en de registratie van dergelijke controles mogelijk te maken. Er kan dus ook nog geen onderscheid worden gemaakt tussen de controles op sociale dumping voor voertuigen van minder dan 3,5 ton en voor voertuigen van meer dan 3,5 ton.

Op 22 september 2016 was een gewone controle wel specifiek op de bestelwagens gericht, ongeacht of ze voor eigen rekening dan wel voor rekening van derden werden gebruikt. Er werden 526 voertuigen gecontroleerd, waarbij 122 inbreuken werden vastgesteld. Ze hadden echter niet noodzakelijk met praktijken van sociale dumping te maken.

In België hebben de sociale partners zich voorstander getoond van de uitbreiding van de rij- en rusttijdenregeling tot de voertuigen met een

11.03 **François Bellot**, ministre: Dans le cadre du Plan pour une concurrence loyale, une distinction doit être établie entre les contrôles axés sur le dumping social et les contrôles ordinaires du respect des règles administratives. Cette distinction n'existe pas encore. L'adaptation de l'application informatique qui sera effectuée dans la deuxième moitié de 2017 permettra un enregistrement séparé des différents contrôles.

À l'heure actuelle, il n'est pas encore possible de distinguer les contrôles de véhicules de moins de 3,5 tonnes et ceux de plus de 3,5 tonnes. Une action de contrôle spécifiquement axée sur les camionnettes s'est déroulée le 22 septembre 2016. À cette occasion, 526 véhicules ont été contrôlés et 122 infractions ont été

toegelaten maximummassa van minder dan 3,5 ton.

Aangezien het om een Europese regelgeving gaat, heeft België aan de Europese Commissie gevraagd om de haalbaarheid van de invoering van een dergelijke maatregel te onderzoeken. Een Belgisch standpunt werd ook ter kennis gebracht van diverse lidstaten die inzake vervoerspolitiek op dezelfde lijn zitten en dus medestander kunnen zijn om dit in het kader van de aangekondigde herziening van het Europese wegvervoerspakket te bepleiten. Ook voor de vakbekwaamheid van de bestuurders voor voertuigen van minder dan 3,5 ton zijn we aangewezen op een wijziging van de Europese regelgeving. Dit kan ter sprake worden gebracht op de diverse Europese fora en werkgroepen die het wegvervoerspakket moeten uitwerken en adviseren.

De gevraagde cijfers over de inschrijving van bestelwagens wordt u in een bijgaande tabel bezorgd. *(Een medewerkster van de minister overhandigt de heer Geerts de tabel)*

constatées, dont certaines sans rapport avec le dumping social.

Les partenaires sociaux sont favorables à l'extension de la réglementation relative aux temps de conduite et de repos. La Belgique a demandé à la Commission européenne d'examiner la faisabilité. Nous avons communiqué notre position aux États membres qui sont sur la même longueur d'ondes et qui pourraient être nos alliés lors de la révision du paquet européen de mesures relatives au transport routier. Nous pourrions également évoquer dans les forums européens l'extension de la réglementation relative aux certificats d'aptitude professionnelle dans le cadre de cette réforme.

Je fournirai à la commission les chiffres demandés concernant l'immatriculation de véhicules utilitaires.

11.04 David Geerts (sp.a): Ik stel deze vraag omdat ik in een communicatie van uw collega De Backer zag dat dit één van de elementen van het plan was dat gerealiseerd was. Nu blijkt dat er op het terrein toch nog een aantal maatregelen genomen moeten worden.

Ik vind het wel belangrijk dat u duidelijk zegt dat het standpunt van de Belgische regering is om medestanders te zoeken op Europees vlak. Ik denk immers dat het belangrijk is dat u daarin het voortouw neemt. Ik heb gehoord dat de bevoegde commissaris, een Bulgaar, ook in actie geschoten is, omdat het intussen ook doordringt dat er effectief een probleem is om ook onze transportsector leefbaar te houden.

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

11.04 David Geerts (sp.a): Je me réjouis d'entendre que nous recherchons des alliés au sein de l'Union européenne. Il est important que le ministre prenne l'initiative en la matière.

12 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het meerjareninvesteringsplan en de grote stations" (nr. 16357)

12 Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le plan pluriannuel d'investissement et les grandes gares" (n° 16357)

12.01 David Geerts (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, dit is een heel korte vraag.

De investeringsplannen van NMBS en Infrabel zouden rond zijn en ik krijg dan ook graag een overzicht van welke projecten al of niet zullen worden gerealiseerd.

12.01 David Geerts (sp.a): Les plans d'investissement de la SNCB et d'Infrabel seraient finalisés.

Quel budget sera consacré aux

Mijn vraag gaat specifiek over stationsprojecten en stopplaatsen. Hoeveel budget gaat er naar stationsprojecten en stopplaatsen? Welke stations zullen worden aangepakt? Wat is de huidige stand met betrekking tot de uitrol van de werken? Wat is de budgettaire raming?

12.02 Minister **François Bellot**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Geerts, het ontwerp meerjareninvesteringsplan van de NMBS voorziet in een onthaalbudget van ongeveer 600 miljoen voor de projecten die als onmisbaar worden beschouwd.

Voor een aantal van deze investeringen zijn evenwel ook investeringen van Infrabel nodig. In januari vond een vergadering plaats voor de coördinatie van het ontwerp meerjareninvesteringsplan van de NMBS en Infrabel. De raad van bestuur van Infrabel heeft echter totnogtoe het ontwerp van bedrijfsplan noch het meerjareninvesteringsplan goedgekeurd, waardoor op vandaag geen enkel nieuw element mag worden meegedeeld.

12.03 **David Geerts** (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik kan niet anders dan akte nemen van uw antwoord.

12.04 Minister **François Bellot**: Mijnheer Geert, net als u wachten wij op Infrabel.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 16360 van mijzelf wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

projets relatifs aux gares et aux points d'arrêt? Quelles gares sont concernées et quel est le calendrier prévu?

12.02 **François Bellot**, ministre: Le plan pluriannuel d'investissement de la SNCB est prêt. Le conseil d'administration d'Infrabel n'a pas encore approuvé le projet de plan d'entreprise, ni le plan pluriannuel d'investissement, de sorte qu'aucun élément ne peut, pour l'heure, être communiqué sur ces deux plans.

Le **président**: La question n° 16360 de M. Van den Bergh est transformée en question écrite.

13 **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw **Daphné Dumery** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de problematische registratie van elektrische fietsen" (nr. 16361)

- de heer **Jef Van den Bergh** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de inschrijving van speedpedelecs gekocht vóór maart 2014" (nr. 16463)

13 **Questions jointes de**

- Mme **Daphné Dumery** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'enregistrement problématique des vélos électriques" (n° 16361)

- M. **Jef Van den Bergh** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'enregistrement des speed pedelecs achetés avant mars 2014" (n° 16463)

13.01 **Daphné Dumery** (N-VA): Mijnheer de minister, sinds 1 oktober 2016 geldt er een nieuwe reglementering voor elektrische fietsen die 45 kilometer per uur halen. Dergelijke fietsen worden gelijkgesteld met bromfietsen categorie B en moeten bijgevolg een nummerplaat dragen en ingeschreven worden bij de Dienst Inschrijving Voertuigen. Wij zien dat de verkoop van zulke fietsen exponentieel stijgt, wat goed is, omdat meer mensen zich per fiets verplaatsen, ook over langere afstanden.

Enkele problemen moeten echter nog worden opgelost. Vooral rijzen er problemen omtrent de nodige attesten voor elektrische fietsen,

13.01 **Daphné Dumery** (N-VA): Depuis le 1^{er} octobre 2016, les vélos électriques atteignant la vitesse de 45 kilomètres par heure sont assimilés à des cyclomoteurs de catégorie B et doivent par conséquent être dotés d'une plaque minéralogique et être immatriculés auprès de la Direction pour l'Immatriculation des Véhicules. Certains

vooraleer de eigenaars ermee mogen rondrijden. De PVG/WVTA-attesten ontbreken bij sommige fietsen. De eigenaars van die fietsen worden voor de reglementering van het kastje naar de muur gestuurd. Nergens is er duidelijkheid, nergens krijgen zij een antwoord op de vraag hoe zij de registratie in orde kunnen brengen.

Mijnheer de minister, hoe verloopt de procedure voor een registratie of een poging tot registratie van een snelle elektrische fiets, zonder dat de betrokkene over een dergelijk attest beschikt?

Waar precies en om welke reden loopt die regularisatie spaak?

Beschikt u over cijfergegevens aangaande het aantal niet-registreerbare snelle fietsen, eventueel per gewest of per provincie?

Hoeveel nummerplaten werden er ondertussen al uitgereikt voor snelle elektrische fietsen?

Zult u het wettelijk kader herbekijken, aangezien wij nu al merken dat een en ander fout loopt?

13.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, ik sluit mij aan bij de vragen, zoals door collega Dumery verwoord.

Het gaat vooral over de inschrijving van de speedpedelecs gekocht vóór maart 2014. Dat blijkt moeilijk te zijn, aangezien die fietsen meestal niet over een Europees gelijkvormigheidsattest, een COC, beschikken, wat wel noodzakelijk is om die fietsen te kunnen inschrijven. Als de verkoper noch de invoerder, noch de fabrikant het COC-attest kan bezorgen, dan zit de eigenaar met een probleem, want dan kan hij zijn speedpedelec niet inschrijven en geen nummerplaat aanvragen.

Bij de diensten kan de vraag naar de juiste juridische situatie voor de betrokken persoon in dergelijke gevallen niet beantwoord worden. Duidelijkheid lijkt mij daarin wel op zijn plaats. De regularisatieperiode is ondertussen weliswaar verlengd tot eind dit jaar, maar dat biedt eigenlijk nog geen perspectief op oplossing voor die specifieke doelgroep.

Mijnheer de minister, bent u op de hoogte van die weliswaar specifieke, maar voor de betrokken eigenaars toch belangrijke problematiek?

Wat is de oplossing voor de inschrijving van speedpedelecs, gekocht vóór maart 2014, zonder dat attest? Welke stappen moeten de betrokken eigenaars zetten om in orde te zijn met de wetgeving?

Hoe wordt gegarandeerd dat die fietsen voldoen aan alle relevante technische en bestuursrechtelijke bepalingen?

Vindt er daadwerkelijk overleg plaats tussen de FOD Mobiliteit en de regionale homologatie-instanties? Is er al een oplossing voorhanden? Welke maatregelen moeten er genomen worden? Wat is de timing? Zal er nog overleg volgen?

13.03 Minister **François Bellot**: Ik zou eerst een kleine nuancering willen aanbrengen, in die zin dat snelle elektrische fietsen niet zijn

propriétaires de vélos ne disposent malheureusement pas des attestations requises pour l'enregistrement de leur vélo.

Comment procède-t-on à l'immatriculation dans de tels cas? À quel niveau se situe le problème? Le ministre dispose-t-il de chiffres concernant le nombre de vélos rapides impossibles à immatriculer? Combien de plaques minéralogiques ont-elles déjà été délivrées pour des vélos électriques rapides? Le ministre envisage-t-il d'adapter la loi?

13.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Le problème d'immatriculation concerne principalement les vélos électriques rapides achetés avant mars 2014 qui ne disposent généralement pas d'un certificat de conformité européen (COC), indispensable pour immatriculer ces vélos et demander une plaque minéralogique. Aucune clarification juridique ne peut être apportée.

Comment résoudre le problème? Comment garantir que tous les vélos concernés remplissent les différentes prescriptions techniques et administratives? Une concertation est-elle menée entre le SPF Mobilité et les instances d'homologation régionales? Comment et à quelle échéance ce problème sera-t-il résolu?

13.03 François Bellot, ministre: Les vélos électriques rapides

gelijkgesteld met de bromfietsklasse B, maar een aparte klasse vormen, met name speedpedelec, overeenkomstig artikel 2, punt 17 van de Wegcode.

De speedpedelecs, aangekocht vóór maart 2014, kunnen bij de DIV worden ingeschreven. Het is niet de aankoopdatum die een blokkerende rol speelt bij de inschrijving van een minderheid van speedpedelecs, maar wel het feit dat het Europese gelijkvormigheidstest, gelijkaardig aan het COC, ontbreekt, ofwel dat het voertuig nooit werd gehomologeerd. Dit is echter een van de voorwaarden tot inschrijving, zoals het geval is voor alle motorvoertuigen.

Voor een normale inschrijving van een snelle elektrische fiets is dus een homologatie van het voertuig verplicht. De homologatie van de snelle elektrische fiets wordt aangetoond door middel van een goedkeuringsdocument of een gelijkvormigheidstest.

Voor een speedpedelec zonder COC of waarvan het COC verloren is, volstaat het om dit document aan de verkoper of de constructeur te vragen. Tijdens de regularisatieperiode tot 11 december 2017 wordt eveneens een attest van vrijwillige buitenbezettingstelling van een gelijkvormigheidstest van bromfietsen en lichte vierwielers, aangeleverd door de politie, door de DIV aanvaard op voorwaarde dat het voertuig werd gehomologeerd.

De speedpedelec die nooit Europees werd gehomologeerd moet eerst nationaal worden gehomologeerd alvorens deze te kunnen inschrijven. Deze nationale homologatie kan worden aangeleverd door een van de drie Gewesten die hiervoor ingevolge de zesde staatshervorming voor de materie bevoegd is.

Het probleem is dat bepaalde snelle elektrische fietsen, die nochtans aan homologatie onderworpen zouden moeten zijn, niet gehomologeerd zijn maar toch verkocht werden. Ze vormen mogelijk een gevaar, omdat niet is aangetoond dat ze aan alle van toepassing zijnde technische voorschriften voldoen. U zult begrijpen dat het niet verantwoord is om deze fietsen in te schrijven.

Ik beschik niet over cijfergegevens inzake het aantal niet-geregistreerde snelle elektrische fietsen. In de tabel die ik u zal overhandigen, vindt u het aantal inschrijvingen per provincie en per gewest voor speedpedelecs.

De huidige reglementering voor de inschrijvingen moet mijns inziens niet gewijzigd worden. Het is immers van belang dat deze snelle elektrische fietsen aan de voorgeschreven technische eisen voldoen, met andere woorden gehomologeerd zijn vooraleer ze kunnen worden ingeschreven.

Ik begrijp wel de frustratie van de burger die zijn snelle elektrische fiets wenst in te schrijven maar daarbij op een probleem stoot, een probleem dat zich eerder situeert bij de homologatie dan wel bij de inschrijving van zijn voertuig. Er zijn al contacten gelegd met de regio's met het oog op het wijzigen van de reeds bestaande reglementering inzake het algemeen reglement op de technische eisen waaraan bromfietsen, motorfietsen en hun aanhangwagens moeten voldoen. De wijziging van deze reglementering dient in de

n'appartiennent pas aux cyclomoteurs de classe B, mais constituent une catégorie distincte, à savoir les *speed pedelecs*. Les *speed pedelecs* achetés avant le mois de mars 2014 peuvent eux aussi être enregistrés auprès de la DIV, pour autant qu'un certificat européen de conformité similaire au COC soit fourni. En l'absence d'un tel certificat, il suffit de le demander au vendeur ou au constructeur. Jusqu'au

11 décembre 2017, l'attestation de remise volontaire d'un certificat de conformité des cyclomoteurs et des quadricycles légers délivrée par la police est également acceptée, à condition que le véhicule soit homologué. Les *speed pedelecs* n'ayant jamais été homologués en Europe doivent d'abord être soumis à une procédure d'homologation nationale par la Région avant de pouvoir être enregistrés auprès de la DIV.

Cependant, certains vélos électriques rapides qui requièrent une homologation ne sont pas homologués. Ils sont vendus malgré tout, même s'ils ne satisfont peut-être pas à toutes les prescriptions techniques requises. J'ignore le nombre de vélos électriques rapides non enregistrés. En revanche, je puis fournir un tableau reprenant le nombre d'inscriptions de *speed pedelecs* par province et par Région. À mon sens, la réglementation actuelle pour ces inscriptions ne nécessite pas de modification. Des contacts ont déjà été établis avec les Régions pour la modification de la réglementation actuelle relative aux exigences techniques auxquelles sont soumis les cyclomoteurs, les motocycles et leurs remorques. Cette modification doit intervenir courant 2017.

loop van dit jaar te gebeuren.

13.04 Daphné Dumery (N-VA): Mijnheer de minister, bedankt voor het toelichten van deze procedure.

Ik denk dat het voor iedereen nuttig is om te weten wat er in normale omstandigheden dient te gebeuren. U zegt dat een minderheid van burgers gefrustreerd is omdat zij een fiets bezit die misschien niet gehomologeerd kan worden. Dat is terecht: er zijn redenen waarom er gehomologeerd moet worden en waarom er een Europees gelijkvormigheidsattest is.

Ik ben benieuwd om te zien om welk minimaal aantal het gaat. Als er toch veel zijn, dan zullen we toch eens moeten nadenken over een oplossing. Uiteindelijk werd die fiets wel verkocht hier bij ons op een gegeven ogenblik. Uw duidelijkheid zal alvast heel wat mensen op weg helpen.

13.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Ik sluit me graag aan bij deze woorden, die enige duidelijk scheppen over de procedure.

Ik denk dat we met een probleem zitten van *early adopters*, mensen die er snel bij zijn om een nieuwe techniek te gaan gebruiken alvorens er een nieuwe regelgeving bestaat. De fietsen zijn intussen ook technisch geëvolueerd. De regelgeving slaat meer op de nieuwe technieken en de nieuwe manieren van aandrijving. Daardoor bevinden de *early adopters* zich momenteel in een grijze zone.

Volgens mij is het goed om samen met de homologatiediensten van de regio's te kijken naar een oplossing voor de mensen die er vroeg bij waren, zwaar geïnvesteerd hebben en gehoopt hadden om er een aantal jaren mee te kunnen rondrijden, zonder daarom illegaal rond te rijden.

Ik reken erop dat we een oplossing kunnen vinden.

13.06 Minister François Bellot: Er is ook een probleem van verzekering voor elektrische fietsen zonder homologatie. We moeten aan de verzekeringsmaatschappijen vragen wat er gebeurt in geval van een ongeval. Zonder inschrijving of homologatie is dit een onduidelijk gegeven voor de bestuurders van een dergelijke fiets.

13.04 Daphné Dumery (N-VA): La frustration ressentie par les détenteurs d'une bicyclette susceptible de ne pas être homologuée est justifiée. Je suis curieuse de connaître le nombre minimum de personnes dans cette situation. Si elles sont nombreuses, nous serons contraints de trouver une solution.

13.05 Jef Van den Bergh (CD&V): La réglementation vise plutôt les nouvelles techniques et les nouveaux modes de propulsion. C'est pourquoi les "premiers utilisateurs" évoluent aujourd'hui dans une zone grise. Nous devrions rechercher pour eux une solution avec les services régionaux d'homologation.

13.06 François Bellot, ministre: Nous devons également demander aux compagnies d'assurances ce qui se passe en cas d'accident lorsque le *speed pedelecs* n'est ni immatriculé ni homologué.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter:** Ik stel voor dat we nog de vraag van collega Geerts behandelen, om dan terug te keren naar de vragen van de heer Flahaux. (*Instemming*)

14 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het aantal nieuwe aanwervingen door de NMBS in december 2016" (nr. 16362)

14 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 nombre de nouveaux engagements à la SNCB en décembre 2016" (n° 16362)

14.01 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, een aantal

14.01 David Geerts (sp.a): Il y a

maanden geleden stelde ik u een vraag omtrent het dreigend tekort aan treinbestuurders en treinbegeleiders. Aan Vlaamse zijde zou het over 80 treinbestuurders en 40 treinbegeleiders gaan. Op 14 december hebt u geantwoord dat er 160 mannen en 19 vrouwen in opleiding waren als treinbestuurder bij de NMBS. De wervingscampagne zou verder geïntensiveerd worden.

Nu heb ik eens de aanwervingen in december 2016 bekeken. Toen verwelkomde de NMBS 65 nieuwe medewerkers onder wie 25 technici, 16 man vakpersoneel, zeven hoge kaderleden, zes administratieve krachten, vier personeelsleden voor de bewegingen, vier universitairers, twee treinbegeleiders en een treinbestuurder. Ik heb die vraag gesteld omdat ik het lage aantal in de twee laatste, nochtans zeer belangrijke, categorieën opmerkelijk vond.

Hoe komt het dat er slechts twee treinbegeleiders en een treinbestuurder aangeworven werden? We zien wel campagnes maar welk beleid is er om deze beroepen bijkomend aantrekkelijk te maken? Hoeveel Nederlandstalige treinbegeleiders zijn er in opleiding en hoeveel Franstalige? Hoeveel Nederlandstalige treinbestuurders zijn er in opleiding en hoeveel Franstalige? Er stond ook in dat zeven hoge kaderleden werden aangeworven. Welke functies betreft het? Zijn dat mensen ter vervanging van medewerkers die met pensioen gaan of het bedrijf verlaten of gaat het om een uitbreiding van het segment van de kaderleden?

14.02 Minister **François Bellot**: Beste collega, gelet op de duur van de selectieprocedure is het zo dat er tussen het lanceren van de wervingscampagne en de aanwerving zelf drie maanden verlopen. Het effect van de intensivering van de wervingscampagne was dan ook nog niet merkbaar in december. In januari werden daarentegen 72 treinbegeleiders en treinbestuurders aangeworven. De NMBS zal de wervingscampagne intensiveren en uitbreiden waarbij de voordelen van de job beter belicht worden. Daarnaast zal de effectiviteit van het wervingsproces opgedreven worden. De relevante anciënniteit in een vorige job zal mee in rekening worden gebracht in het verloningspakket.

Momenteel zijn er 40 Nederlandstalige en 23 Franstalige treinbegeleiders in opleiding. Voor de treinbestuurders zijn er 53 Nederlandstaligen en 65 Franstaligen in opleiding.

De NMBS laat mij weten dat in december 2016 geen enkel hoger kaderlid werd aangeworven. Het ging niet om zeven hogere kaderleden, maar wel om commerciële bedienden.

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

quelques mois, j'ai posé une question concernant le risque de pénurie de conducteurs et d'accompagnateurs de trains. Le ministre avait alors répondu que la SNCB allait procéder à des recrutements à grande échelle. En décembre 2016, seuls deux accompagnateurs et un conducteur ont été engagés.

Comment cela se fait-il? Une politique est-elle mise en œuvre pour renforcer l'attractivité de ces professions? Combien de conducteurs et d'accompagnateurs de trains francophones et néerlandophones sont-ils en formation?

En décembre, la SNCB a recruté sept membres du personnel d'encadrement. Viennent-ils remplacer des collaborateurs ayant quitté l'entreprise ou renforcer le cadre existant?

14.02 **François Bellot**, ministre: Trois mois séparent le lancement de la campagne de recrutement et le recrutement proprement dit. L'effet de la campagne de recrutement n'était donc pas encore perceptible en décembre. En janvier, 72 accompagnateurs et conducteurs de trains ont été recrutés. La SNCB va exposer les avantages du métier dans les campagnes qu'elle organise, et prendre en compte l'ancienneté pertinente dans un emploi précédent.

Actuellement, 40 accompagnateurs de train néerlandophones et 23 francophones ainsi que 53 conducteurs de train néerlandophones et 65 francophones sont en formation.

Selon la SNCB, les engagements de décembre comprenaient sept employés commerciaux mais aucun cadre supérieur.

14.03 **David Geerts** (sp.a): Je suis heureux d'apprendre que des accompagnateurs et des

Ik ben blij te vernemen dat in januari 2017 effectief treinbegeleiders en treinbestuurders aan de slag zijn kunnen gaan.

conducteurs de train ont pu rejoindre les effectifs au mois de janvier.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

15 Question de M. Jean-Jacques Flahaux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la fermeture des guichets en gare de Tubize" (n° 16175)

15 Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de sluiting van de loketten in het station Tubeke" (nr. 16175)

15.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Monsieur le président, je souhaite d'abord un bon anniversaire à M. le ministre puisqu'il passe aujourd'hui un cap.

Mes deux questions sont liées à Tubize. Avec plus de 3 500 navetteurs quotidiens et plus de 400 personnes qui achètent tous les jours des tickets, Tubize est une gare importante sur l'axe Mons-Bruxelles, non seulement pour les habitants de la commune mais aussi pour les navetteurs des communes voisines. Ainsi, beaucoup d'habitants d'Hennuyères vont prendre le train à Tubize, plus proche de Bruxelles, où s'arrêtent plus de trains, même s'il y en a moins qu'à Braine-le-Comte et où la ville a augmenté le nombre de places de parking, non payantes de surcroît, afin de lever le frein du stationnement à l'utilisation de la gare. La gare de Tubize est pourtant loin d'être avantagée - mais il est vrai que ce n'est pas une singularité -, avec de nombreux retards ou trains supprimés.

Aujourd'hui, la direction de la SNCB envisage la fermeture des guichets pour des raisons économiques. Ici, il n'est pas question de fermer la gare mais d'adapter l'offre de services à des chiffres de transactions commerciales à la baisse. Certains avancent comme raison à cette diminution des achats de billets, la diminution des services qui, comme un cercle vicieux, se trouvent de moins en moins sollicités. Ils soulignent aussi la nécessité de maintenir des guichets, tout le monde, les personnes âgées notamment, n'ayant pas un smartphone connecté en permanence sur le net. La SNCB annonce d'ailleurs qu'ils ne fermeront pas complètement mais seront ouverts à des heures bien précises pour quelques renseignements.

Monsieur le ministre, pouvez-vous nous indiquer l'évolution du nombre d'achat de billets au départ de Tubize faits au guichet, en ligne et par automate? Pouvez-vous nous rappeler l'utilisation minimum des guichets permettant à la SNCB de ne pas être confrontée à un coût excessif de leur maintien en activité? La diminution de cet usage des guichets est-elle due à une baisse de l'offre de services ou la baisse de l'offre de services correspond-elle à une baisse de l'usage de la vente physique des billets? Pouvez-vous nous renseigner sur l'évolution des missions que les guichetiers vont être amenés à mener au sein de l'entreprise? Garantisiez-vous un maintien satisfaisant de l'ouverture de la gare et de ses guichets, permettant aux clients les moins au fait de l'évolution des technologies de se munir d'un titre de transport valide en gare de Tubize et, bien au-delà, dans toutes les gares qui se trouvent confrontées aux changements de pratiques d'achat de leurs clients,

15.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Tubeke is, met dagelijks meer dan 3.500 pendelaars en meer dan 400 personen die een biljet kopen, een belangrijk station. Veel Henegouwers stappen op de trein in Tubeke omdat dit station dicht bij Brussel is, er meer treinen stoppen en het aantal gratis parkeerplaatsen werd verhoogd. De NMBS overweegt echter loketten te sluiten en de dienstverlening aan te passen aan de dalende verkoopcijfers. Op bepaalde tijdstippen zouden de loketten worden geopend voor inlichtingen.

Welke evolutie tekent er zich af in de verkoop aan de loketten, online en via de automaten, van biljetten met vertrekstation Tubeke? Hoeveel loketten kunnen er minstens openblijven zonder buitensporige kosten voor de NMBS? Is het dalende aantal loketverrichtingen het gevolg van de tanende dienstverlening of van de dalende fysieke verkoop van biljetten? Welke nieuwe taken zullen de loketbedienden krijgen? Waarborgt u dat het station en de loketten voldoende toegankelijk blijven om een geldig vervoersbewijs te kunnen kopen?

consécutives à la révolution technologique des nouveaux outils de communication et d'échange?

15.02 François Bellot, ministre: Cher collègue, selon les chiffres de la SNCB, la vente totale en gare de Tubize se situe aux alentours de 300 transactions en moyenne par jour. Entre la fin 2014 et la fin 2016, la part du guichet dans ces transactions a diminué pour passer de 77 % à 60 %. Pendant cette même période, la part des automates a augmenté de 21 à 38 %. La vente en ligne de billets avec Tubize indiquée comme gare de départ a triplé mais reste très limitée. On est passé de 1 à 3 %.

Pour les fermetures réalisées en 2015, le critère suivant a été appliqué par la SNCB: le potentiel d'activités, c'est-à-dire les transactions de vente, le conseil commercial et le conseil non commercial. Il ne peut être inférieur à 40 % du temps d'occupation effectif d'une seule prestation journalière en semaine. En d'autres mots, un temps d'inoccupation de maximum 60 % a été toléré pour les petites gares avec moins de 5 000 voyageurs par jour en semaine.

La diminution de l'utilisation du guichet est liée à l'élargissement de l'offre des canaux de distribution. Le client a le choix entre plusieurs canaux, parmi lesquels il choisit celui qui lui convient le mieux. Dans la plupart des changements d'heures d'ouverture, la prestation concernée n'a été arrêtée que lorsque le guichetier sur place est parti à la retraite. Pour les autres cas, les guichetiers continueront à exercer leurs activités de guichetier dans une autre gare du même siège de travail.

La SNCB a décrété un moratoire jusqu'en 2020 en ce qui concerne la fermeture complète des fonctions de guichet dans les gares. Chaque année, la SNCB fait toutefois évoluer les heures d'ouverture des guichets si le volume des ventes et le taux d'activité ont diminué dans une mesure telle qu'une prestation de services complets n'est plus justifiée. Chaque proposition d'adaptation doit être évaluée du point de vue de la gare mais aussi dans une perspective géographique plus large. En tout cas, le guichet reste accessible pendant la période où il y a le plus d'affluence.

Par ailleurs, vous savez que j'apprécie la méthode et non le coup par coup. J'ai donc demandé à la SNCB de ne pas réduire les heures d'ouverture des guichets avant d'avoir mis en œuvre une solution concertée pour garantir l'accès à la salle d'attente pendant les heures de fermeture du guichet, ce qui relève chaque fois d'un exercice local.

Il n'est donc plus question de fermer les guichets ou de réduire leurs heures d'ouverture, aussi longtemps qu'il n'y a pas de solutions, aussi bien technologiques qu'issues de la concertation, trouvées au niveau local, pour éviter des situations telles que des salles d'attente fermées et chauffées tandis que les gens gèlent sur les quais. Ce n'est pas admissible, et la SNCB est en train d'essayer de trouver des solutions, avec des gâches électriques et des accords locaux, comme cela a été fait dans trois ou quatre gares. J'ai demandé que cette stratégie soit suivie et qu'une approche uniforme sur l'ensemble du territoire soit adoptée, même si les réponses revêtent un caractère plus local en fonction des réalités de chacune des gares.

15.02 Minister François Bellot: In het station Tubeke worden er per dag 300 transacties verricht. Het percentage loketverrichtingen is tussen eind 2014 en eind 2016 gedaald van 77% tot 60%, de ticketverkoop via de automaten is dan weer gestegen van 21% tot 38%. De onlineverkoop van treinkaartjes met Tubeke als vertrekstation blijft beperkt, al is die wel gestegen van 1% tot 3%.

De NMBS heeft in 2015 besloten tot de sluiting van loketten op basis van de potentiële activiteiten (d.i. de verkooptransacties en het commerciële en het niet-commerciële advies) die minstens 40% van de tijd van een dagprestatie op weekdays in beslag moeten nemen. Anders gezegd werd er in de kleine stations met minder dan 5.000 reizigers per dag op weekdays getolereerd dat men er maximaal 60% van de tijd niet mee bezig was.

Door de uitbreiding van het aantal verkoopkanalen worden er minder tickets gekocht aan de loketten. In de meeste gevallen blijkt dat de openingstijden worden aangepast omdat de loketbediende met pensioen gaat. De andere loketbedienden kunnen hun functie in een ander station van dezelfde werkzetel uitoefenen.

De NMBS heeft een moratorium tot in 2020 afgekondigd voor de volledige sluiting van de loketten. De NMBS past jaarlijks de openingsuren van de loketten aan als een volledige dienstverlening niet meer verantwoord kan worden, maar het loket blijft tijdens de piekperiode open. Voor de evaluatie van elke aanpassing moet er gekeken worden naar het station, maar ook naar de bredere geografische context. Ik heb de NMBS gevraagd de openingstijden van de loketten niet te beperken

als er geen oplossing is voor een gegarandeerde de toegang tot de wachtzaal tijdens de sluitingsuren.

Het is onaanvaardbaar dat samen met de loketten verwarmde wachtzalen gesloten worden terwijl treinreizigers op de perrons staan te kleumen. De NMBS zoekt oplossingen in het kader van een voor het hele land gelijkvormige aanpak, ook al zullen deze oplossingen op maat gesneden worden van elk station en rekening houden met de lokale specificiteit.

15.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Je tiens à vous remercier pour votre réponse.

En effet, celle-ci reflète absolument votre caractère structuré et systématique. Vous ne volez pas au gré de la presse et des médias. Je trouve cela très positif. En ce qui concerne la situation de Tubize, je pense que les autorités locales elles-mêmes, puisque j'ai eu l'occasion de m'entretenir avec une échevine de Tubize qui vient d'accéder au Parlement wallon, ont des attentes et une ouverture de ce côté.

Je vous remercie aussi d'avoir précisé que les heures choisies dans la réduction des horaires sont les heures de pic, et c'est important!

Par ailleurs, dans le contexte de nos travaux, je voudrais rappeler la proposition d'un des partis de la majorité de faire en sorte de créer des possibilités éventuelles de vente de tickets ailleurs. Dans le cas de Tubize, il ne serait pas impossible d'y penser. Nous sommes accolés à la rue commerçante, à quelques mètres de là.

Je vous remercie pour votre réponse très claire.

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

16 Question de M. Jean-Jacques Flahaux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les quais de la gare de Tubize et leur accessibilité" (n° 16389)

16 Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toegankelijkheid van de perrons in het station Tubeke" (nr. 16389)

*Président: David Geerts.
Voorzitter: David Geerts.*

16.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Monsieur le ministre, encore une question sur Tubize, on va finir par croire que je vais y transférer mes activités. Non, je ne serai pas candidat en Brabant wallon la prochaine fois.

J'ai déjà interpellé votre prédécesseure, Jacqueline Galant, au sujet des escalators de Braine-le-Comte. Je voulais savoir quand ils

16.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Toen ik uw voorgangster interpeleerde over de defecte roltrappen in 's Gravenbrakel, verklaarde ze dat de perrons in een nabije toekomst zouden worden verhoogd en dat er

seraient réparés et il m'avait été répondu que l'âge de ces derniers – ils avaient plus de 40 ans et venaient de Namur – ne permettait pas de trouver, sauf à récupérer certains éléments sur des escalators identiques démontés ailleurs, de quoi les remettre en fonctionnement. En attendant, les gens les montent à pied, avec des poussettes, etc.

Il m'a aussi été indiqué que, à la faveur du rehaussement des quais de la gare qui devrait se faire dans un avenir proche, de nouveaux escalators au nouveau gabarit résultant des modifications de hauteurs induites seraient installés. Je pense, monsieur le ministre, que vous me confirmerez la chose.

Selon des élus communaux de Tubize, la même situation se retrouve dans leur gare, dont l'état général des quais n'est pas brillant. Là aussi les escalators, pourtant beaucoup plus récents, ne fonctionnent plus, rendant l'accès aux personnes à mobilité réduite difficile.

Ces élus m'ont dit ne pas être informés d'un rehaussement à venir de leurs quais, qui, sans doute, amènerait, comme à Braine-le-Comte, l'installation de nouveaux escalators.

Monsieur le ministre, pouvez-vous nous informer sur les évolutions à venir des quais de la gare de Tubize ainsi que sur ceux de la gare de Braine-le-Comte s'il y a des changements? Quand les travaux seront-ils planifiés?

16.02 François Bellot, ministre: Monsieur Flahaux, je vais sans doute vous décevoir, mais il n'est pas possible pour la SNCB de se prononcer au sujet du remplacement des escalators des gares de Braine-le-Comte et de Tubize. Cela sera possible dès qu'il y aura un plan pluriannuel définitif pour les investissements ferroviaires. Le tout sera examiné et repris en fonction des urgences.

La SNCB a déposé un projet de plan d'investissement qui n'est pas encore validé, puisque nous ne disposons pas encore du plan d'investissement d'Infrabel. Aussi longtemps que ces plans n'auront pas été concertés entre les deux entreprises, je ne pourrai vous dire à quelle date ni quand ni comment cela sera fait. Toutefois, cela me paraît faire partie des priorités d'accessibilité dans les gares.

16.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Merci, monsieur le ministre.

J'aime autant connaître la vérité et votre style de réponse. Depuis 2007, les ministres, Mme Inge Vervotte, puis MM. Magnette et Labille m'ont fait de l'eau bénite de cour. Je n'aime pas cela du tout. Je préfère qu'on dise les choses clairement!

Je rappelle simplement qu'on parle beaucoup des deux lignes RER vers Nivelles et vers Ottignies, mais que la ligne vers Tubize et Braine-le-Comte et la ligne vers Enghien sont aussi des lignes RER qui ne demandent, par ailleurs, pas beaucoup d'investissements, simplement quelques adaptations notamment des quais avec des escalators et ascenseurs.

Je suis attentif à votre réponse et j'espère que le dossier relatif à ce projet pourra évoluer. Je rappelle que 3 500 voyageurs transitent par la gare de Tubize, contre 5 300 voyageurs pour la gare de Braine-le-Comte. Entre les deux, il y a la gare d'Hennuyères qui est sur Braine-

tegelijktijd nieuwe roltrappen zouden worden geplaatst. Tubeke wordt met dezelfde situatie geconfronteerd. De verkozenen werden niet ingelicht over een verhoging van de perrons.

Zullen de perrons van het station Tubeke en van 's Gravenbrakel worden verhoogd? Wanneer zijn de werken gepland?

16.02 Minister François Bellot: De NMBS kan zich hierover niet uitspreken zonder meerjarenplan voor investeringen. In afwachting van het meerjarenplan van Infrabel, wordt het project niet gevalideerd. Dit lijkt me echter deel uit te maken van de prioriteiten met betrekking tot de toegankelijkheid van de stations.

16.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Ik stel uw openhartigheid op prijs.

Voor de aanleg van de GEN-lijnen naar Tubeke, 's Gravenbrakel en Edingen zijn er niet veel investeringen nodig.

Ik hoop dat het dossier in een stroomversnelling komt. Van de stations Tubeke, Hennuyères en 's Gravenbrakel maken er dagelijks bijna 10.000 reizigers gebruik.

le-Comte et qui ne compte que quelques centaines de voyageurs. J'en conviens, mais cela représente déjà pour ces trois gares, près de 10 000 voyageurs, ce qui n'est pas mal du tout.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

17 Question de M. Jean-Jacques Flahaux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les managers de ligne sur la ligne 96" (n° 16390)

17 Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de lijnmanagers voor lijn 96" (nr. 16390)

17.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, je vais rester sur la ligne 96, que je connais bien puisque je la pratique au quotidien, même si je ne suis pas *La madone des sleepings*.

Monsieur le ministre, fin 2016, vous avez exprimé la volonté de restaurer les conditions de transport de la ligne 96 reliant la région de Mons à Bruxelles et de nommer des managers de ligne chargés de s'assurer de l'adéquation du fonctionnement des services SNCB à ses engagements contractuels en matière de correspondance et de ponctualité.

Très impatient, parce que très soucieux de voir un service efficace délivré aux clients de la SNCB, je vous avais interpellé dès début janvier pour vous demander de joindre la question de la capacité des trains aux divers aspects du transport ferroviaire qu'ils auraient à observer.

Monsieur le ministre, toujours impatient, je voudrais savoir si ces managers de ligne ont entre-temps été mis en place. Si tel n'est pas le cas, quand pensez-vous qu'ils seront opérationnels? S'ils sont déjà désignés, quel est leur nombre? Quelles sont leurs modalités d'action?

Y en a-t-il un sur chaque train? Normalement, cela ne devrait pas être le cas. J'imagine qu'il s'agit plutôt de gérer la ligne depuis un bureau. Comment opèrent-ils? Quelle va être la durée de leur mission? Ont-ils déjà établi des constats? Des réponses, modifications, améliorations ont-elles déjà été apportées par la SNCB et Infrabel aux dysfonctionnements éventuellement constatés?

Dans quels délais des réponses efficaces et durables pourront-elles être apportées aux désagréments à l'origine de votre décision de mettre en place ces managers de ligne? C'est une très bonne décision que vous avez prise.

Voorzitter: Jef Van den Bergh.

Président: Jef Van den Bergh.

17.02 François Bellot, ministre: Monsieur le président, cher collègue, bien qu'ils soient entrés en fonction début février, les managers de ligne désignés par le management de la SNCB et d'Infrabel ont débuté leurs activités d'analyse sur base des données du mois de janvier. Chacun de ces managers de ligne a un point de contact unique au sein de l'autre société, en vue de faciliter les échanges entre les deux sociétés.

17.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): U kondigde aan dat er lijnmanagers zouden worden aangesteld die erop zouden toezien dat de NMBS zich aan haar contractuele verbintenissen inzake aansluitingen en stiptheid houdt.

Werden die personen reeds aangesteld? Met hoevelen zijn ze en hoe gaan ze te werk? Hebben de NMBS en Infrabel al disfuncties op dat vlak verholpen?

17.02 Minister François Bellot: De lijnmanagers zijn begin februari aan de slag gegaan en hebben zich voor hun eerste analyses op de gegevens van januari gebaseerd. Om de uitwisselingen te vergemakkelijken beschikt elk

La mission du manager de ligne consiste en quatre grands points: assurer un suivi strict de la ponctualité d'une ou de plusieurs lignes qui rencontrent un problème de ponctualité récurrent; analyser la ponctualité des trains et les conséquences des incidents; identifier des solutions concrètes et les implémenter rapidement; suivre l'efficacité et la pertinence des mesures prises conjointement.

Le manager de ligne n'est pas un manager de train. Il n'y en a donc pas un pour chaque train. Ils n'interviennent pas en temps réel. Ils ne sont donc pas membres des organes de gestion du trafic. La durée de leur mission n'est pas limitée. Leurs recommandations sont implémentées au fur et à mesure de leurs missions et sont évaluées régulièrement. Des contacts ont déjà été établis et les analyses sont en cours. Sur base des analyses, des propositions de solutions sont et seront élaborées en étroite collaboration entre Infrabel et la SNCB.

Je ne veux pas me baser sur une simple impression des navetteurs, je voudrais les chiffres objectivés. Toutefois, sur base d'une analyse subjective de la part des usagers, il y aurait une amélioration reconnue depuis le début du mois de janvier. Cependant, il serait mieux d'avoir une confirmation par les chiffres.

Comme je l'ai dit, la ponctualité est en amélioration. J'espère que cela continuera et que nous comprendrons mieux ce qui se passe sur les lignes qui posent problème, comme la ligne 96 que vous utilisez. Cette ligne a défrayé la chronique, suite à différentes prises de position, pétitions ou autres moyens qui ont été l'expression d'un ras-le-bol des usagers par rapport à l'incertitude des horaires, que je souhaite combattre avec toutes les mesures nécessaires et adéquates dans l'entreprise, sachant que les phénomènes extérieurs à celle-ci augmentent de manière inquiétante. Cela a été le cas en 2016, avec une progression de 50 % par rapport à 2015. Des actions de prévention devront être menées dans ce cadre. Nous attendons donc les recommandations des managers de lignes qui prennent en charge ces phénomènes.

17.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie pour avoir mis en place ces managers de lignes. Je pense qu'ils joueront un rôle important et utile.

Comme vous, je constate que des éléments extérieurs existent. J'en ai fait personnellement l'expérience sur la ligne que j'emprunte lors d'un suicide sur la voie.

Utilisant le train tous les jours, je peux vous confirmer une amélioration en janvier et février. Il ne s'agit pas d'une impression mais d'une situation vécue. Bien sûr, je n'utilise pas tous les trains!

Cependant, un problème dont je m'étais entretenu avec la ministre CD&V de la Mobilité dans les années 2007-2009 est toujours d'actualité. Il s'agit de l'engorgement de la gare Centrale qui est à l'origine de plus en plus de retards, la gare ne bénéficiant que de six quais d'embarquement.

Je peux donc vous confirmer que, globalement, par rapport au mois de novembre 2016 – mois un peu noir! –, nous avons constaté une nette amélioration de la situation.

van hen over een uniek aanspreekpunt bij het andere bedrijf.

De lijnmanagers grijpen niet realtime in en houden zich niet bezig met het beheer van het treinverkeer. De duur van hun opdracht is niet beperkt. Hun aanbevelingen worden ten uitvoer gebracht en regelmatig geëvalueerd. Op grond van hun analyses werken Infrabel en de NMBS in nauwe onderlinge samenwerking oplossingen uit.

Volgens de reizigers zou de stiptheid sinds het begin van het jaar verbeterd zijn, maar we wachten de becijferde analyse af. Om oplossingen te vinden moeten we begrijpen wat er gebeurt op de meeste problematische lijnen, zoals lijn 96, die u goed kent.

17.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Er is inderdaad een verbetering merkbaar, maar er is nog altijd het probleem van de overbelaste sporen in het centraal station, dat maar zes sporen telt.

Je vous remercie pour ce travail qui relève aussi de votre vision systématique et objective des choses.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

18 Question de Mme Véronique Caprasse au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le démontage par Infrabel de l'accès ferroviaire au site de Saint-Gobain" (n° 16442)

18 Vraag van mevrouw Véronique Caprasse aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het opbreken door Infrabel van de sporen op de site van Saint-Gobain" (nr. 16442)

18.01 Véronique Caprasse (DéFI): Monsieur le président, monsieur le ministre, je tiens, tout d'abord, à vous souhaiter un bon anniversaire.

Cela dit, le site de Saint-Gobain actuellement en reconversion disposait d'une ligne de chemin de fer interne de plusieurs kilomètres, reliée au réseau de la SNCB et plus particulièrement à sa dorsale wallonne.

Si l'on prend en considération le quai de chargement le long de la Sambre ainsi que l'accès au réseau routier et autoroutier, cette "trimodalité" était forcément un atout important pour la reconversion industrielle du site.

En septembre 2015, Infrabel, en tant que gestionnaire du réseau ferroviaire, avait procédé au démontage de la jonction entre la voie interne au site et la ligne Namur-Charleroi qui passe par Auvelais (Sambreville). Cette suppression d'accès au réseau ferroviaire avait à l'époque suscité des réactions dans le chef de plusieurs sociétés présentes dans la région et désireuses de s'installer sur le site, dès lors que la desserte ferroviaire permet de favoriser des livraisons directement et donc de renforcer l'attractivité économique de ces entreprises.

Depuis cette date, en dépit de plusieurs demandes formulées à votre prédecesseure, la situation n'a pas évolué. Pourtant, le rétablissement de ces quelques centaines de mètres de rails aurait des conséquences positives pour la continuation de la reconversion du site et pour les entreprises qui pourraient en faire un usage au profit de leur clientèle. Le site de Saint-Gobain peut effectivement constituer un exemple de reconversion industrielle réussie en Wallonie si la mobilité est à l'avenant, d'autant que stratégiquement sa position au carrefour d'axes routiers, fluviaux et ferroviaires est assez remarquable.

Monsieur le ministre, pouvez-vous me confirmer cet état de fait? Dans l'affirmative, ce dossier fera-t-il prochainement l'objet d'un suivi opérationnel favorable impliquant notamment une rencontre avec les autorités communales et les entreprises déjà présentes sur le site

18.02 François Bellot, ministre: Madame Caprasse, le contrat de raccordement ferré avec la SA Saint-Gobain Glass Benelux a été

18.01 Véronique Caprasse (DéFI): Het bedrijfsterrein van Saint-Gobain in Sambreville was vroeger via een interne spoorlijn verbonden met het spoornet van de NMBS, wat samen met de laadkade langs de Sambre en de aansluiting met het wegen- en autosnelwegennet een 'trimodale' troef vormde voor de reconversie van de site.

In september 2015 demonteerde Infrabel de verbinding tussen de spoorlijn op het bedrijfsterrein en de lijn Namen-Charleroi, wat heel wat reacties teweegbracht bij bedrijven die zich daar wilden vestigen omdat een aansluiting op het spoornet directe leveringen mogelijk maakt.

Ondanks verschillende vragen aan uw voorganger is de toestand niet veranderd. Het herstellen van de aansluiting zou gunstig zijn voor de reconversie van het bedrijfsterrein en zou het aantrekkelijker maken. Het kan dienen als voorbeeld van een geslaagde industriële reconversie in Wallonië als ook de mobiliteit een belangrijke rol krijgt.

Kunt u bevestigen dat dit de stand van zaken is? Zo ja, zal dit dossier voortgang hebben en zult u met name overleggen met het gemeentebestuur en de ondernemingen op het bedrijfsterrein?

18.02 Minister François Bellot: Het contract over de

résilié en mars 2012 en plein accord avec l'entreprise – et même à sa demande. Dès lors, il n'y a plus de raison de maintenir l'installation accessoire d'Auvelais. Par souci de bonne gestion, Infrabel a décidé de la retirer.

Un nouveau raccordement est toujours possible sur la base d'une demande objectivée et d'une étude de potentiel en termes de trafic ferroviaire. Comme c'est toujours le cas dans de telles situations, Infrabel répondra à toute requête de ce type et épaulera avec professionnalisme les entreprises demandereses dans le cadre d'un projet de reconversion du site.

spoorverbinding met de site van SA Saint-Gobain Glass Benelux werd in 2012 opgezegd. Er is dan ook geen reden om de infrastructuur te behouden. Uit beheersoverwegingen heeft Infrabel die verbinding ontmanteld.

Er zou een nieuwe verbinding op grond van een geobjectiveerde aanvraag en na een studie van het potentieel kunnen worden aangelegd. Infrabel zal op elk verzoek antwoorden en zal de bedrijven die erom vragen professioneel ondersteunen.

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

Nous verrons donc ce qu'il y a lieu de faire dans l'intérêt des entreprises. Je reviendrai peut-être vous interroger par la suite.

18.03 Véronique Caprasse (DéFI): We zullen zien wat er in het belang van de bedrijven moet gebeuren en ik zal u in voorkomend geval een nieuwe vraag over dit onderwerp stellen.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

19 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 "l'inaccessibilité des toilettes publiques en gare de Tournai" (n° 16481)

19 Vraag van de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de ontoegankelijkheid van de openbare toiletten in het station Doornik" (nr. 16481)

19.01 Paul-Olivier Delannois (PS): Monsieur le ministre, cela fait des mois que les toilettes accessibles au public en gare de Tournai ne sont plus disponibles. Selon le personnel travaillant en gare de Tournai, elles ont été à plusieurs reprises vandalisées, ce qui a conduit, semble-t-il, à leur fermeture.

Si je comprends parfaitement qu'il est usant de devoir, à chaque fait incivique, effectuer les réparations nécessaires, il apparaît que la fermeture définitive du lieu ne soit pas une bonne solution.

Afin que les toilettes publiques soient rouvertes, pourquoi ne pas disposer d'un préposé au bon fonctionnement et au nettoyage des toilettes, qu'on appelle plus communément "Madame pipi", présent en gare de Tournai?

19.01 Paul-Olivier Delannois (PS): De openbare toiletten in het station Doornik zijn al maanden niet meer toegankelijk. Nadat er meermaals vernielingen waren aangericht, werden de toiletten gesloten, maar dat is geen oplossing.

Waarom wordt er geen toilet dame aangesteld in dit station?

19.02 François Bellot, ministre: La SNCB m'informe qu'avoir un préposé aux toilettes peut se faire de deux manières. La mise en concession des toilettes par laquelle la SNCB passe un contrat avec un exploitant via un appel à candidatures. Les toilettes sont alors payantes et les recettes couvrent tous les coûts, y compris salariaux. Cette solution n'est applicable que pour les grandes gares assurant une fréquentation suffisante des toilettes.

Il est aussi possible de procéder en assurant la présence d'un

19.02 Minister François Bellot: De NMBS deelt mij mee dat de aanstelling van een toiletmedewerker mogelijk als het beheer van de toiletten in concessie gegeven wordt via een oproep tot kandidaatstelling. De NMBS kan de personeelskosten niet op zich nemen als er niet

personnel SNCB ou via un contrat de service. Dans ce cas, la SNCB doit prendre en charge les coûts de personnel sans recettes suffisantes pour couvrir ces coûts. Le coût d'exploitation est trop élevé, à Tournai, pour appliquer cette solution qui n'est d'ailleurs appliquée pratiquement nulle part.

Donc, concrètement, cher collègue, si quelqu'un, au niveau local veut assurer cette fonction, il n'y a pas de soucis, mais la gestion des toilettes dans toutes les gares, c'est comme dans les lieux publics et au sein des villes, c'est une difficulté majeure à laquelle tous les gestionnaires publics sont confrontés.

19.03 Paul-Olivier Delannois (PS): Monsieur le ministre, vous vous doutez bien que votre réponse ne me plaît pas.

En effet, j'ai vu dans la presse que votre cabinet se plaignait des questions relatives aux horaires des toilettes publiques, mais il faudrait dire à votre cabinet qu'à la gare de Tournai, il n'y a plus de cabinets. Ce n'est pas une question d'horaire puisqu'elles sont *closed*. Cela dit, très honnêtement et sans vilain jeu de mot, je peux vous garantir que c'est emmerdant, pour les personnes qui y travaillent, pour les gens de la librairie... Je suis tout à fait sérieux.

Depuis votre prise de fonction, je ne vous ai jamais vu à Tournai. Venez y voir la gare. Elle est remarquable. Elle vient d'être rénovée, c'est un superbe bâtiment. Nous vivons donc une situation surréaliste. C'est l'exposition Dali, en ce moment, à Tournai, je suppose que c'est dans ce cadre que vous m'avez répondu.

Je vais suggérer une solution à la SNCB: pourquoi ne pas essayer de jouer avec les acteurs locaux, via notamment les CPAS, pour engager, par exemple, un article 60. Ce n'est pas cela qui va grever le budget de la SNCB. Ainsi, ces toilettes, elles aussi rénovées, pourraient être ouvertes aux heures d'affluence.

J'espère avoir pu vous sensibiliser à la chose.

19.04 François Bellot, ministre: Je crois savoir que les toilettes ont été rénovées et vandalisées à plusieurs reprises.

19.05 Paul-Olivier Delannois (PS): Effectivement; cela figurait dans ma question.

19.06 François Bellot, ministre: J'ai été confronté à cela dans un autre métier, dans une autre fonction, de laquelle je suis un peu éloigné aujourd'hui. Je peux vous dire que plus personne ne vandalise les toilettes, parce que la commune s'est investie pour que plus personne n'ait envie de vandaliser les toilettes de la gare. Il y a des monnayeurs. Quand quelqu'un est pris sur le fait, cela lui coûte cher, car il rénove toutes les toilettes lui-même.

19.07 Paul-Olivier Delannois (PS): Vous retournez vers la commune. En ce qui concerne les sanctions administratives, il y a des caméras dans la gare. Sachez que j'ai déjà proposé à la SNCB un accord avec la Ville de Tournai pour poursuivre. Je peux vous garantir que j'ai fait exploser les amendes administratives. Je n'ai vraiment aucun problème.

genoeg inkomsten zijn.

Het beheer van toiletten op openbare plaatsen vormt voor alle openbare beheerders een heikel punt.

19.03 Paul-Olivier Delannois (PS): Uw antwoord stelt mij niet tevreden. Het gebrek aan toiletten vormt een reëel probleem. Het station Doornik werd nog maar net gerenoveerd, uw antwoord is surrealistisch. De NMBS zou een medewerker via artikel 60 in dienst kunnen nemen, zonder dat dat grote uitgaven hoeft mee te brengen.

19.06 Minister François Bellot: De toiletten werden herhaaldelijk gerenoveerd en gevandaliseerd. Indien de gemeente investeert in de plaatsing van muntautomaten, kan ze de dader laten opdraaien voor de kosten van de herstelwerken.

19.07 Paul-Olivier Delannois (PS): Er werden camera's geplaatst in het station. Ik heb de NMBS voorgesteld om een akkoord te sluiten met de stad Doornik om de boosdoeners te

Mais je pense que la solution humaine, avec un article 60, ne coûterait pas grand-chose à la SNCB. Plutôt que d'essayer de pincer le vaurien qui fait n'importe quoi, cette solution arrangerait tout le monde.

Je vous remercie.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

20 Vraag van de heer Veli Yüksel aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het aantal treinbegeleiders per trein" (nr. 16443)

20 Question de M. Veli Yüksel au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le nombre d'accompagnateurs par train" (n° 16443)

20.01 Veli Yüksel (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, op elke trein zijn één of meerdere treinbegeleiders aanwezig. Zij zorgen onder andere mee voor het onthaal van de reizigers, de controle, de stiptheid en uiteraard ook de veiligheid op de trein.

Ik heb hieromtrent de volgende vragen, mijnheer de minister.

Wat zijn de gebruikelijke regels voor het aantal treinbegeleiders per trein? Wordt er een onderscheid gemaakt tussen een P-trein of IC-trein? Zo ja, welk? Wordt er een onderscheid gemaakt tussen het treinmaterieel? Wordt er een onderscheid gemaakt naargelang het aantal rijtuigen? Die vraag is natuurlijk niet willekeurig, want daar is er een link met het aantal treinbegeleiders.

Wordt er soms afgeweken van deze regels? Zo ja, om welke redenen? Wat zijn dan de regels voor afwijkingen van de standaardprocedure?

Tot slot, zijn hierover klachten van het treinpersoneel van de NMBS en/of HR Rail? De aanleiding voor mijn vraag is een treinreis tussen Brussel en Gent. Ik hoorde een treinbegeleidster klagen over het feit dat zij alleen op de trein was en dat zij niet al haar opdrachten naar behoren kon vervullen. Zijn er dus klachten? Hoeveel klachten zijn er geweest sinds 2010? Ik had graag een opsplitsing per jaar. Kunt u wat meer informatie geven over de concrete inhoud van de klachten? Op welke lijnen waren de treinbegeleiders met klachten voornamelijk actief?

20.02 Minister François Bellot: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Yüksel, de NMBS meldt mij dat er geen onderscheid wordt gemaakt tussen IC- of P-treinen. Bovendien bestaat er geen reglementaire basis die een verplichte aanwezigheid van een tweede treinbegeleider oplegt. Er zijn wel gedragslijnen ter zake vastgesteld naargelang bijvoorbeeld de lengte van de trein en/of het type materieel, zoals onder meer dubbeldeksmaterieel. De NMBS voegt eraan toe dat het niet om regels gaat, maar enkel om aanbevelingen.

Elke reizigerstrein moet worden begeleid door een *boordchef*. De aanwezigheid van een tweede treinbegeleider is geen verplichting. Dat kwam met name aan bod tijdens de besprekingen met de personeelsvertegenwoordigers in het kader van de voorbereidende

vervolgen, maar de menselijke oplossing zou niet veel kosten en zou iedereen goed uitkomen.

20.01 Veli Yüksel (CD&V): Quelles sont les règles relatives au nombre d'accompagnateurs par train? Opère-t-on une distinction entre les trains P et IC? Prend-on en considération le type de matériel ou le nombre de voitures? Déroge-t-on parfois aux procédures normales et pourquoi? Quelles règles sont alors appliquées?

Le personnel de bord de la SNCB et/ou de HR Rail a-t-il déjà émis des plaintes à ce sujet? Combien de plaintes ont été dénombrées annuellement depuis 2010? Quelle en est la teneur concrète? Sur quelles lignes les accompagnateurs de train qui ont émis des plaintes étaient-ils principalement actifs?

20.02 François Bellot, ministre: Aucune distinction n'est opérée entre les trains IC et P. Par ailleurs, la présence d'un deuxième accompagnateur de train n'est pas obligatoire. Des lignes de conduite existent en fonction de la longueur et/ou du type de matériel. La SNCB précise qu'il s'agit de recommandations et non de règles.

Tout train de voyageurs doit être

vergaderingen over de implementatie van het nieuwe jaarlijkse vervoersplan. De klachten gaan vooral over situaties waarin in realtime beslist werd om een tweede treinbegeleider, die oorspronkelijk ingepland stond, toch niet in te zetten.

De klachten over het ontbreken van de tweede treinbegeleider doen zich vooral voor wanneer die in realtime als boordchef in een andere trein wordt ingezet, om die trein te kunnen verzekeren. Vermits de aanwezigheid van een tweede begeleidingspersoneelslid geen verplichting is, wordt meestal voor die optie gekozen om te vermijden dat een trein moet worden afgeschaft. De klachten betreffen hoofdzakelijk de verbindingen waarop veel treinen met een uitgebreide samenstelling rijden. Geografisch zijn die verbindingen over het hele net verspreid.

accompagné d'un chef de bord. Les plaintes portent principalement sur les cas où il est décidé en temps réel de ne finalement pas embarquer un second accompagnateur de train. Cette décision vise généralement à éviter la suppression d'un train. Les plaintes concernent essentiellement des liaisons où circulent de nombreux trains avec composition élargie, lesquels sont répartis sur l'ensemble du réseau.

20.03 Veli Yüksel (CD&V): Mijnheer de minister, ik onthoud één zaak: men gaat daar op een zeer flexibele manier mee om. Het is misschien niet goed dat daarover geen geschreven regels bestaan. Dat kan natuurlijk vaak aanleiding geven tot frustraties bij het treinpersoneel. U gaf zelf ook het voorbeeld van de tweede begeleider die niet ingezet wordt en een opdracht moet uitvoeren in een andere trein.

20.03 Veli Yüksel (CD&V): Je pense qu'il faut instaurer des règles claires, de sorte à éviter les plaintes et les frustrations.

Ik meen dat er duidelijke regels moeten komen om frustraties en klachten bij het treinpersoneel te vermijden.

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

21 Samengevoegde vragen van

- de heer Servais Verherstraeten aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de elektrificatie van de lijn Mol-Hamont-Weert" (nr. 16462)
- de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de elektrificatie van de spoorlijn Mol-Hamont-Weert" (nr. 16465)
- de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de subsidieaanvragen bij Connecting Europe Facility" (nr. 16497)

21 Questions jointes de

- M. Servais Verherstraeten au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'électrification de la ligne Mol-Hamont-Weert" (n° 16462)
- M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'électrification de la ligne ferroviaire Mol-Hamont-Weert" (n° 16465)
- M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les demandes de subvention auprès de Connecting Europe Facility" (n° 16497)

21.01 Servais Verherstraeten (CD&V): Mijnheer de minister, wij vernamen dat het kernkabinet zou hebben beslist om Europese spoorsubsidies aan te vragen voor een tweesporenproject, namelijk de elektrificatie tussen Mol en Weert en de bouw van een treinverbinding tussen Athus en Mont-Saint-Martin. U zou een mandaat hebben gekregen om een dossier in te dienen voor spoorsubsidies bij Connecting Europe Facility bij de Europese Commissie, waardoor Europa mogelijk een deel van de kosten zou dragen.

21.01 Servais Verherstraeten (CD&V): Le Conseil des ministres restreint aurait décidé de solliciter des subventions ferroviaires européennes, notamment pour électrifier la ligne ralliant Mol à Weert. La date limite d'introduction des dossiers était fixée au 7 février 2017.

Mijnheer de minister, kunt u uitleg verschaffen over wat er precies werd beslist met betrekking tot dit dossier? Wat mij betreft mogen dat beide dossiers zijn, maar u zult begrijpen dat ik zeer specifiek geïnteresseerd ben in het dossier Mol-Weert. Er was een deadline van 7 februari om die dossiers in te dienen. Is dit dossier tijdig en gemotiveerd ingediend? Zo ja, wanneer? Zo nee, waarom niet?

Wat is de totale kostprijs van de elektrificatie Mol-Weert? Voor welk bedrag werden voor het project Mol-Weert subsidies aangevraagd? Voor welk bedrag verwacht u subsidies te ontvangen? Wat is het tijdspad van deze procedure?

Bestaat er geen risico op vertraging van het dossier, het gebruikelijke en het gewone dossier, van de elektrificatie Mol-Hamont door de aanvraag van Europese middelen?

Hoe ver staat het trouwens met het dossier van de elektrificatie Mol-Hamont? Is hiervoor in de nodige budgetten bij Infrabel voorzien om dit traject uit te voeren? Wat is het tijdspad?

21.02 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, ik sluit mij aan bij wat mijn gewaardeerde collega heeft gezegd.

Het kernkabinet heeft u blijkbaar het fiat gegeven om op zoek te gaan naar Europese subsidies voor twee grensoverschrijdende spoorprojecten. Voor mij is het belangrijk om wat meer te weten te komen over de verbinding Mol-Hamont-Weert.

Al jaren wordt vanuit mijn provincie geijverd voor de verdere elektrificatie van de spoorverbinding tussen Antwerpen en Hamont, die vandaag beperkt is tot Mol. De rest van het traject, tussen Mol en Hamont en van daaruit over de grens tot in Weert, moet nog steeds met milieuonvriendelijke dieseltreinen worden bediend.

U weet waarschijnlijk dat ook de Nederlanders vragende partij voor de elektrificatie tot in Weert. De provincie Nederlands Limburg liet al weten dat ze vier miljoen euro voor het project opzij wil zetten.

Mijnheer de minister, kunt u wat meer toelichting geven bij de beslissing van het kernkabinet? Wanneer zal duidelijk worden of de Europese subsidies worden toegekend? Wat is de timing? Welk bedrag aan Europese subsidies werd aangevraagd? Wat is de geraamde kostprijs van de elektrificatie en de doortrekking van de spoorlijn tot in Weert? Zullen hiervoor middelen worden vrijgemaakt in het meerjareninvesteringsplan van Infrabel? Zo ja, hoeveel? Hebt u over dit project al overleg gepleegd met uw Nederlandse collega's? Klopt het dat de provincie Nederlands Limburg bereid zou zijn om financieel over de brug te komen?

21.03 Minister François Bellot: Enkele maanden geleden kondigde de federale regering aan dat zij een beroep zou doen op schuldfinanciering om een aantal projecten te realiseren waarvan werd geoordeeld dat zij een belangrijke maatschappelijke bijdrage zouden kunnen genereren, en dat in een allesomvattend kader om

Quelle décision le Conseil des ministres restreint a-t-il prise? Le dossier a-t-il été introduit dans les temps? Quel est le coût total de l'électrification de la ligne Mol-Weert? À combien s'élève le montant demandé? Quel délai a été prévu pour la procédure? Le fait de solliciter des fonds européens ne comporte-t-il pas un risque de retard? Quel est l'état d'avancement du dossier d'électrification de la ligne Mol-Hamont? Les budgets nécessaires ont-ils été prévus chez Infrabel pour effectuer ce parcours? Quel est le calendrier fixé?

21.02 Wouter Raskin (N-VA): Le Conseil des ministres restreint a apparemment donné le feu vert à l'introduction d'une demande de subventions européennes pour financer deux projets ferroviaires transfrontaliers. Les Pays-Bas souhaitent également l'électrification de la ligne jusqu'à Weert. La province du Limbourg néerlandais entend réserver quatre millions d'euros pour le projet.

Le ministre pourrait-il commenter la décision du Conseil des ministres restreint? Quand aurons-nous des précisions sur l'octroi des subventions européennes? Quel est le montant des subventions demandées? Quel est le coût estimé de l'électrification et du prolongement de la ligne ferroviaire jusqu'à Weert? Le plan d'investissement pluriannuel d'Infrabel libérera-t-il des moyens pour la réalisation de ce projet? Le ministre a-t-il déjà consulté son homologue néerlandais? Est-il exact que la province du Limbourg néerlandais est disposée à mettre la main au portefeuille?

21.03 François Bellot, ministre: Voici quelques mois, le gouvernement fédéral a annoncé son intention de réaliser, par le biais du financement par

voor het spoor een meerjarenplan inzake de investeringen op te stellen.

Le kern du 2 février dernier a adopté, sur ma proposition et après analyse, la décision de principe de réaliser, dans le cadre de ce montant de 1 milliard d'euros, notamment des dossiers prioritaires pour les Régions, en particulier la finalisation du RER sur les territoires flamand, wallon et bruxellois, ainsi que deux autres projets, à savoir l'électrification de la ligne 19 entre Mol et Hamont et la deuxième phase de la connexion du terminal ferroviaire d'Athus avec le réseau ferroviaire français.

Ces deux derniers projets ont en outre fait l'objet en temps opportun, c'est-à-dire pour le 7 février, hier, qui était la date ultime de dépôt à l'Europe, de l'introduction d'une demande de subventionnement européen pour lesdits investissements, dans le cadre du programme Connecting Europe Facility. Vous êtes d'ailleurs nombreux à être intervenus pour me sensibiliser. J'ai donné les impulsions nécessaires pour que le projet soit étudié pour la ligne 19 et pour la ligne Athus-France.

En ce qui concerne l'électrification du tronçon situé entre Mol et Hamont, le coût est estimé à 46,3 millions d'euros et le subside européen demandé s'élève à 18,5 millions d'euros. Ce coût est évidemment encore susceptible d'évoluer au fil de la poursuite des études. Étant donné que l'État néerlandais n'a finalement pas été disposé à prendre en charge le financement des travaux d'électrification du côté néerlandais de la frontière, ce qui mettait un terme au projet de prolongement des travaux d'électrification jusqu'à Weert, il n'a pas été possible d'introduire un projet transfrontalier d'électrification Mol-Hamont-Weert conjointement avec les Pays-Bas. Les dossiers sont à présent examinés par les services de la Commission européenne et les résultats devraient normalement être connus pour le mois de juillet 2017. Vous pouvez compter sur mon engagement pour défendre de manière ferme ces deux projets.

Gelet op de beslissing die reeds in de kern is genomen en gelet op de Europese subsidieaanvragen die hangende zijn, maken beide projecten geen deel uit van de projecten die normalerwijze in het meerjarenplan met federale dotatie zullen worden gefinancierd.

De **voorzitter**: Intussen is de heer Van Hees ook binnengekomen, ik zal hem de kans geven om in de repliek ook nog enkel punten aan te brengen.

De eerste repliek is voor de heer Verherstraeten.

21.04 Servais Verherstraeten (CD&V): Mijnheer de minister, ik bedank u voor het engagement in de diverse dossiers.

Ik wil hier in de commissie toch ook mijn bezorgdheid uiten. Toen ik vernam dat er een aanvraag was voor Europese subsidies, was mijn zorg dat er daardoor studiewerk in de Europese Commissie zal plaatsvinden dat vertraging met zich brengt. Als u het dan niet in

l'emprunt, certains projets susceptibles de constituer une contribution importante à la société, et ce, dans le cadre d'un plan pluriannuel d'investissement pour le rail.

Het kernkabinet heeft op 2 februari de principebeslissing genomen om, in het kader van dat bedrag van 1 miljard euro, voor de Gewesten prioritaire dossiers uit te voeren, in het bijzonder de voltooiing van het GEN op het Vlaamse, Waalse en Brusselse grondgebied, maar ook de elektrificatie van lijn 19 tussen Mol en Hamont en de tweede fase van de aansluiting van de terminal van Athus op het Franse net.

Voor die laatste twee projecten werd er een aanvraag tot Europese subsidiëring ingediend. De elektrificatie van de lijn tussen Mol en Hamont zou volgens de ramingen 46,3 miljoen euro kosten en er werd een Europese subsidie van 18,5 miljoen euro aangevraagd. Aangezien de Nederlandse Staat de werken aan Nederlandse zijde uiteindelijk niet wilde financieren, kon er geen gezamenlijk project met Nederland voor Mol-Hamont-Weert worden ingediend. De Europese beslissingen zouden tegen juli 2017 bekend moeten zijn. U kunt rekenen op mijn inzet voor het verdedigen van die twee projecten.

Les deux projets ne font pas partie de ceux qui sont normalement financés par une dotation fédérale dans le cadre du plan pluriannuel.

21.04 Servais Verherstraeten (CD&V): Toute la clarté sera faite à propos des subventions d'ici l'été. Si nous n'entrons pas en ligne de compte, il nous faudra prévoir des moyens dans le cadre du programme d'investissements

overweging neemt in het investeringsprogramma van Infrabel, zullen de zaken op de lange baan worden geschoven. Daardoor gaan we voor dit project tijd verliezen. Dat is mijn bezorgdheid.

Ik hoor van u dat we definitief zullen weten of er subsidies zullen zijn tegen de zomer van 2017. Maar, als dit niet in aanmerking worden genomen, dan zou ik u toch willen verzoeken om het alsnog te voorzien in het traditionele investeringsprogramma van Infrabel. De redenen hiervoor heb ik in het verleden reeds aangehaald.

U spreekt van een kostprijs van 47 miljoen euro op dit moment. Ik heb u destijds gemeld dat de elektrificatie van de spoorlijn Mol-Hamont een exploitatiebesparing voor de NMBS zou betekenen van meer dan 10 miljoen per jaar. Elk jaar uitstel is 10 miljoen verlies. Twee jaar uitstel betekent meer verlies dan de subsidies die zouden toegekend worden langs Europese zijde.

Indien er duidelijkheid is voor de zomer, zeg ik ja. Indien het echter aanleiding zou geven tot vertraging, dan gaat mijn voorkeur uit naar de traditionele investering zodat we de besparing voor de NMBS kunnen realiseren.

Ik bedank u dus voor uw aandacht en voor uw engagement, maar wil u toch ook met aandrang verzoeken om de kortst mogelijke weg te bewandelen die financieel het voordeligst is voor de Belgische Staat.

21.05 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, ik wil mij ten volle, voor 100 %, aansluiten bij de repliek van collega Verherstraeten.

Wij zijn vandaag niet zeker dat Europa met die middelen over de brug komt. Aangezien dat niet zeker is, moeten wij een slag om de arm houden. Ik wil er dus ook voor pleiten om de opening te laten om dit project alsnog in het normale meerjareninvesteringsplan op te nemen, omdat herhaling werkt.

Het gaat hier om relatief lage investeringskosten, met een hoge kostendeckingsgraad, milieuvriendelijke elektrische treinen in plaats van dieseltreinen, de bereikbaarheid van Belgen, Vlamingen naar Amsterdam en Rotterdam en omgekeerd van Nederlanders naar Antwerpen.

Wat mij betreft is het niet meer dan logisch dat een project dat reeds in uitvoer is – de elektrificatie tot in Mol is namelijk uitgevoerd, ik bekijk dit niet als een nieuw project – gewoon wordt afgewerkt en dat de elektrificatie vanuit Mol tot in Weert wordt doorgetrokken. In de totalen van bedragen waarmee u werkt, zijn dit peanuts. Wij mogen dit momentum niet laten voorbijgaan.

De **voorzitter**: De heer Van Hees wenst niet meer te reageren op dit punt, we kunnen punt 41 van onze agenda hierbij afsluiten.

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

22 Vraag van mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de ticketautomaten" (nr. 16412)

22 Question de Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de

traditionnel d'Infrabel.
L'électrification de la ligne
ferroviaire Mol-Hamont
représenterait en effet pour la
SNCB une économie d'exploitation
de plus de 10 millions d'euros par
an. Un report de deux ans
entraînerait une perte supérieure
aux subventions européennes
éventuelles. Chaque année de
report équivaldrait à une perte de
10 millions d'euros. Le ministre
doit choisir la voie la plus rapide,
celle qui est financièrement la plus
avantageuse pour l'État belge.

21.05 Wouter Raskin (N-VA):
Nous devons en effet observer
une certaine réserve. Il est ici
question de coûts
d'investissements relativement
bas, d'un taux élevé de couverture
des coûts, du remplacement des
trains diesel par des trains
électriques écologiques et de
l'accessibilité d'Amsterdam, de
Rotterdam et d'Anvers.
L'électrification de la ligne
ferroviaire a été effectuée jusqu'à
Mol. Ce chantier doit être finalisé.
Les moyens nécessaires à cet
égard sont insignifiants par rapport
au budget total dont le ministre
dispose. Nous ne devons pas
manquer cette occasion unique.

la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les distributeurs de tickets" (n° 16412)

22.01 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijn vraag nr. 16414 wil ik omzetten in een schriftelijke vraag.

22.01 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Je souhaite transformer ma question n°16414 en question écrite.

De **voorzitter**: Waarvan akte.

22.02 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mijnheer de minister, eind 2016 werd gemeld dat er op dat ogenblik 747 ticketautomaten geïnstalleerd waren in onze stations en dat bijna elk station was uitgerust met minstens één automaat. Terwijl in 2015 de verhouding van ticketverkoop aan loket versus automaat ongeveer 70/30 bedroeg, is die verhouding vorig jaar geëvolueerd naar 50/50. De locatie van een automaat wordt gekozen op basis van een aantal criteria, zoals zichtbaarheid en toegankelijkheid.

Op de vraag hoeveel defecten aan de automaten worden gemeld, zei u vroeger dat elke automaat gemiddeld minder dan twee interventies per maand nodig heeft. 95 % van de pannes wordt gedetecteerd door de monitoringtool of door het uitblijven van aankopen. In de overige 5 % van de gevallen gaat het om licht vandalisme. Behalve in uitzonderlijke gevallen wordt een defecte automaat binnen 24 uur hersteld, volgens uw vorige antwoorden.

Ik heb de volgende opvolgingsvragen, mijnheer de minister.

Betreffende het aantal verkochte vervoersbewijzen, zijn er per station ook meer gedetailleerde cijfers beschikbaar over verkoop via loketten en automaten ten opzichte van het totaal aantal verkochte vervoersbewijzen? Met andere woorden, is de verhouding in alle stations 50/50 of zijn er grote verschillen op te merken? Zo ja, welke?

Betreffende de locatie van automaten, in welke mate wordt ook rekening gehouden met het comfort voor de reiziger?

Betreffende de defecten aan automaten, los van het kleine aantal gevallen waarin vandalisme een rol speelt, wat zijn de belangrijkste oorzaken? Zijn er structurele problemen en hoe wordt hieraan verholpen? Welke kostprijs was er de afgelopen jaren gemoeid met het herstel van automaten?

22.03 Minister François Bellot: De NMBS laat me weten dat de verhouding niet in alle stations dezelfde is. Er zijn meerdere factoren die een invloed hebben op het gebruik van de automaten in stations: de beschikbaarheid van het loket, het type reiziger, begeleiding door het personeel... Zo kent een station als Leuven een relatief hoger aandeel automaatgebruikers, gezien de studentenpopulatie.

Van bij het begin werd er rekening gehouden met het comfort van de reizigers. De zichtbaarheid, de toegankelijkheid enzovoort zijn allemaal factoren die in aanmerking werden genomen, met het oog op het comfort van de reizigers. Op de automaten waarover de NMBS klachten ontvangen had over de reflectie van het zonlicht, werd eind vorig jaar een bescherming geplaatst om dit zoveel mogelijk te vermijden. In de mate van het mogelijke en voor zover dit niet in strijd is met de andere criteria, worden de automaten onder een reeds

22.02 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): J'avais déjà posé une question précédemment sur les distributeurs de tickets dans les gares. En 2016, la proportion de vente de tickets aux guichets et aux distributeurs était de 50/50. Cette proportion est-elle identique dans toutes les gares ou observe-t-on de grandes différences d'une gare à l'autre? Dans le choix de l'emplacement d'un distributeur, est-il tenu compte du confort du voyageur? Quels sont les motifs principaux de défaillance des distributeurs? Existe-t-il des problèmes structurels? À combien s'élevait le coût de réparation des distributeurs ces dernières années?

22.03 François Bellot, ministre: La répartition des ventes de tickets au guichet et aux distributeurs automatiques varie selon les gares. Une gare telle que celle de Louvain, ville à forte densité estudiantine, enregistre par exemple un nombre relativement plus élevé d'utilisateurs des distributeurs automatiques. La disponibilité des guichets constitue en outre l'un des facteurs influant sur l'utilisation des distributeurs automatiques.

bestaande afschermingsluifel geplaatst.

De belangrijkste problemen hebben betrekking op het cashsysteem, op de elektronische betaalterminals en in mindere mate op de printers. Ik zal u de tabel overhandigen met de operationele kosten per jaar. Voor zes maanden in 2013 was dat bedrag 600 000 euro. In 2014 zijn er 580 automaten met voor 2 300 000 euro aan operationele kosten, 45 % van de kosten valt onder de noemer 'curatief onderhoud'.

Le confort des voyageurs est évidemment pris en considération. À la fin de l'année dernière, à la suite de plaintes de voyageurs gênés par les reflets sur les écrans, la SNCB a installé un dispositif antireflet.

Les principales défaillances techniques concernent les paiements en espèces, les terminaux de paiement et, dans une moindre mesure, les imprimantes. Je transmettrai un tableau récapitulatif des coûts opérationnels annuels.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: We hebben het bericht gekregen dat de heer Cheron vandaag niet meer naar deze commissie zal komen en dat hij al zijn vragen wil omzetten in schriftelijke vragen. Dat gaat dus om de vragen nrs 16142, 16154, 16289, 16353 en 16489. Ook de samengevoegde vragen onder agendapunt 25, nr. 16310 van de heer Cheron, nr. 16316 van de heer Van Hees, nr. 16356 van de heer Geerts en nr. 16283 van mijzelf, worden omgezet in schriftelijke vragen.

Le **président**: Les questions n^{os} 16142, 16154, 16289 et 16489 de M. Cheron sont transformées en questions écrites. Les questions jointes n^{os} 16310 de M. Cheron, 16316 de M. Van Hees, 16356 de M. Geerts et 16283 de M. Van den Bergh sont également transformées en questions écrites.

23 Question de M. Gautier Calomne au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'usage des nouvelles technologies par Infrabel" (n° 16492)

23 Vraag van de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het gebruik van de nieuwe technologieën door Infrabel" (nr. 16492)

23.01 Gautier Calomne (MR): Monsieur le président, avant de poser ma question, je voudrais souhaiter un joyeux anniversaire à notre ministre qui, pour le célébrer, est venu répondre à une bonne pelletée de questions orales! Nous pouvons l'en remercier.

J'ai pensé à lui pour lui apporter un peu de douceur et l'encourager à venir répondre à nos questions en ce jour particulier. Monsieur le ministre, un petit chocolat devrait vous faire plaisir!

23.02 François Bellot, ministre: J'ai reçu des messages sur Facebook ou par sms m'indiquant que l'anniversaire d'un ministre se fêtait en groupe et qu'il ne travaillait pas ce jour-là. Il y a donc encore beaucoup de travail à faire pour démontrer que les gens travaillent beaucoup, vous comme moi! Je vous remercie pour cette attention.

23.03 Gautier Calomne (MR): Monsieur le ministre, la presse relatait dernièrement l'acquisition par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire belge, Infrabel, d'un simulateur 3D dans le cadre de la formation de ses agents chargés de la sécurité des équipes d'entretien des voies. Il semble, à cet égard, qu'Infrabel soit le premier opérateur à mettre un tel outil à la disposition de ses agents.

23.03 Gautier Calomne (MR): De pers berichtte onlangs dat Infrabel een 3D-simulator had gekocht om de ambtenaren die over de veiligheid van de ploegen voor het onderhoud van de sporen moeten

Je me réjouis de voir l'intégration progressive des nouvelles technologies au sein de sa gestion et, partant, au bénéfice des usagers du rail. Ce dossier contribue à atteindre l'objectif fixé par Infrabel de devenir, d'ici 2022, un organe public 100 % numérique.

Monsieur le ministre, à l'aune du cap fixé pour l'horizon 2022, quels sont les principaux postes d'investissement retenus pour atteindre cet objectif? Pourriez-vous nous en communiquer les grandes lignes? Quel est le calendrier général des opérations? Certains chantiers sont-ils réputés prioritaires? Le cas échéant, lesquels? Quel est le coût estimé en vue de parvenir à une entreprise gestionnaire d'infrastructures ferroviaires 100 % numérique? Disposez-vous d'un scénario budgétaire? Enfin, qu'est-il prévu en termes de gestion des ressources humaines pour faciliter la réappropriation et le bon usage des nouvelles technologies?

23.04 François Bellot, ministre: Monsieur le président, cher collègue, Infrabel saisit les nouvelles opportunités technologiques pour moderniser ses processus et les rendre plus intégrés, plus modernes et plus efficaces. Cette digitalisation contribuera à renforcer au sein de l'entreprise une culture favorisant l'innovation, la collaboration, le développement, l'équilibre entre les résultats et les aspects humains.

Tout d'abord, cette digitalisation vise le *core business* d'Infrabel, à savoir le *capacity management*, le *traffic management* et l'*asset management*. Cela permettra notamment à Infrabel de travailler avec une infrastructure intelligente dont les composants envoient un signal lorsqu'ils doivent être entretenus ou renouvelés ou lorsqu'ils sont déficients.

Les processus de support financier de ressources humaines, notamment, sont également concernés par la digitalisation. Dans leur domaine respectif, cela se traduira par une amélioration globale de la productivité des collaborateurs, par davantage de convivialité au travail, et par la réduction des charges administratives et de l'usage du papier.

Compte tenu de ce processus de digitalisation et de l'accroissement de la cybercriminalité, Infrabel devra progressivement renforcer la protection des ses *data centers* et de ses infrastructures informatiques et de télécoms.

Le calendrier général dépend, bien évidemment, de l'approbation des budgets. Ainsi la concentration et la migration des 31 postes de signalisation vers 10 salles de signalisation est un projet en cours de réalisation. Certaines opérations sont déjà réalisées, à savoir la mise en production du nouveau *software* pour la gestion du trafic en novembre 2016, et l'introduction du télétravail au sein d'Infrabel à partir de janvier 2017.

Infrabel veille à la formation continue de son personnel. Le monde au sein duquel l'entreprise évolue rencontre de nombreuses évolutions technologiques. C'est par exemple le cas dans le cadre de la maintenance de la signalisation avec le développement de l'ETCS ou

waken op te leiden. Het behalen van de doelstelling die Infrabel zichzelf heeft gesteld om tegen 2022 een 100% digitale overheidsinstelling te worden zou daarmee een stap dichterbij zijn.

Welke investeringen zullen er vooral moeten worden gedaan om die doelstelling te behalen? Hoe ziet het tijdspad eruit en hoeveel zal een en ander naar schatting kosten? Beschikt u over een begrotingsscenario? In welke begeleiding voorziet de HR-dienst om die nieuwe technologieën aan te leren en correct te laten gebruiken?

23.04 Minister François Bellot: Infrabel maakt van de nieuwe technologische mogelijkheden gebruik om zijn processen te moderniseren en te integreren en om een klimaat te scheppen waarin een sterkere nadruk ligt op innovatie, samenwerking en een evenwicht tussen de resultaten en het welzijn van haar personeel.

Deze modernisering heeft betrekking op *capacity management*, *traffic management* en *asset management*: een slimme infrastructuur zal een signaal sturen wanneer er onderhoud of vernieuwing nodig is, de productiviteit van en de sfeer bij de ondersteunende diensten zullen verbeteren en er zal minder administratieve rompslomp en papiergebruik zijn.

Infrabel zal zijn digitale installaties steeds beter moeten beveiligen tegen de toenemende cybercriminaliteit.

De kalender is afhankelijk van de goedkeuring van de begroting. Het project betreffende de concentratie en migratie van seinposten naar seinzalen loopt nog. Sinds november wordt het verkeer beheerd met de nieuwe software en in januari werd telewerk ingevoerd.

au sein des cabines de signalisation suite à la concentration des postes de signalisation et à la mise en œuvre du programme de *new traffic management*. Infrabel veut également fournir la meilleure formation à l'ensemble du personnel ayant des fonctions de management.

Afin d'optimiser les formations aussi bien techniques que non techniques du chemin de fer et d'offrir des perspectives d'apprentissage concrètes à ses collaborateurs et à l'instar des gestionnaires d'infrastructures ferroviaires de pays voisins, Infrabel a décidé de se doter de son propre centre de formation: Infrabel Academy.

Celui-ci permettra de dispenser des formations théoriques, mais également pratiques, grâce à la construction d'un hall de formation technique et d'outils de simulation dédiés aux spécialités ferroviaires. L'ensemble des bâtiments serait opérationnel à l'horizon 2019, à la gare de Bruxelles-Ouest.

Infrabel schoolt zijn personeel voortdurend bij. Dit is, door de invoering van ETCS, nodig voor het onderhoud van de seininrichting, maar ook de concentratie van de seinposten en de implementatie van de nieuwe software vereisen dat de kennis van het personeel wordt bijgewerkt.

Infrabel heeft een eigen opleidingscentrum opgericht, Infrabel Academy, dat theoretische en praktische opleidingen zal organiseren. Tegen 2019 zullen er in het station Brussel-West een technische opleidingshal en simulatoren worden geïnstalleerd.

23.05 Gautier Calomne (MR): Monsieur le ministre, merci pour cette réponse complète.

Effectivement, comme je l'ai déjà dit dans d'autres commissions pour d'autres dossiers, la numérisation est une évolution qui ne doit pas être perçue négativement, à travers les dangers ou les craintes qu'elle pourrait représenter, mais plutôt comme une opportunité d'avenir qu'il convient d'aborder avec un esprit positif. C'est ce que vous faites dans le cadre des missions de la SNCB et d'Infrabel. Il faut anticiper au mieux les choses et vous semblez être dans la bonne voie.

23.05 Gautier Calomne (MR): Ik dank u voor uw antwoord. De digitalisering is geen negatieve ontwikkeling maar een opportunity!

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

Le **président**: Chers collègues, il reste cinq questions à traiter en un quart d'heure. Le ministre doit partir, je propose que les questions soient rapidement posées.

24 Question de M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la protestation contre la mise en œuvre du système one man car sur la ligne 132" (n° 16494)

24 Vraag van de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het protest tegen het doorvoeren van de one man car op lijn 132" (nr. 16494)

24.01 Marco Van Hees (PTB-GO!): Monsieur le ministre, vous avez déjà répondu à des questions sur le projet de *One man car*. La ligne 132 avait été évoquée et vous aviez affirmé qu'aucune ligne n'avait été choisie. Mais les protestations continuent et différentes communes ont voté des motions contre un projet pilote de *One man car* sur la ligne 132. Des remous sont suscités, une pétition a été initiée par les accompagnateurs de train du dépôt de Mariembourg, qui a collecté 1 400 signatures.

Visiblement, les gens ne veulent pas de ce projet, qu'il s'agisse du personnel ou des voyageurs. Que répondez-vous aux signataires de cette pétition? Et aux conseillers communaux de cette région? Pouvez-vous garantir qu'il n'y aura pas de projet pilote *One man car* sur la ligne 132? La SNCB a affirmé qu'elle n'a rien décidé. Pouvez-

24.01 Marco Van Hees (PTB-GO!): U bevestigde dat er geen lijn was geselecteerd voor het *one man car*-project. Meerdere gemeenten hebben moties aangenomen tegen een pilotproject op lijn 132 en de treinbegeleiders van Mariembourg hebben 1.400 handtekeningen verzameld met een petitie.

De mensen willen niet weten van dat project. Wat is uw antwoord aan de ondertekenaars van die

vous nous dire quelles pistes concrètes sont-elles sur la table pour tester ce système?

petitie? En aan de gemeenteraadsleden van die regio? Kunt u garanderen dat er geen *one man car*-pilotproject komt op lijn 132? Welke concrete pistes liggen er op tafel om dat systeem te testen?

24.02 François Bellot, ministre: Monsieur le président, cher collègue, le projet *One man car* est encore en phase d'étude. La SNCB m'informe que le choix d'une expérience pilote n'a pas encore été fait. Le projet s'inscrit dans le cadre de la demande du gouvernement fédéral d'accroître l'efficacité de la SNCB.

Par ailleurs, la demande pour un tel mode d'exploitation est alimentée par l'imminente libéralisation du transport intérieur des voyageurs. L'étude a été communiquée de façon transparente aux organisations du personnel qui seront associées, par le biais de groupes de travail, à une éventuelle implémentation du projet.

La portée du projet n'a pas encore été déterminée. Cependant, la SNCB précise que les trains omnibus, avec un taux d'occupation relativement faible, s'y prêtent le mieux. Néanmoins, une application partielle ou intégrale au niveau du trafic suburbain autour des grandes villes que sont Bruxelles, Anvers, Gand, Liège ou Charleroi, constitue une possibilité supplémentaire, comme le métro et les trams.

Les investissements en moyens techniques comme les caméras, le matériel adapté, les nouveaux moyens de communication ainsi que des procédures adaptées, doivent garantir un niveau élevé de sécurité. Avant de procéder à la concrétisation d'un tel projet, des analyses de sécurité approfondies seront effectuées. Elles porteront non seulement sur la ponctualité, mais aussi sur la sécurité sociétale et sur la sécurité d'exploitation. Ce dernier élément constitue une des conditions indispensables pour obtenir l'accord du Service de sécurité et d'interopérabilité des chemins de fer qui ne dépend pas du ministre de la Mobilité et qui reste une autorité indépendante.

Si le projet voit le jour, le déploiement se ferait de façon phasée. Un premier déploiement limité est envisageable à partir de la fin 2018, en fonction des investissements, des formations et du dossier de sécurité qu'il nécessite et qui doit faire l'objet d'une homologation. Ensuite, le déploiement s'étalerait sur plusieurs années, en fonction du scope pour lequel il serait opté.

24.03 Marco Van Hees (PTB-GO!): Monsieur le président, je remercie le ministre pour ses précisions.

Vous nous avez parlé d'éventualité, ce qui signifie que le projet n'est

24.02 Minister François Bellot: Het project *one man car* is momenteel nog in studie en de NMBS heeft nog niet beslist op welke lijn er een proefproject zou lopen. Het project sluit aan bij het verzoek van de regering om de efficiëntie van de NMBS te verhogen in het vooruitzicht van de nakende liberalisering van het binnenlands reizigersvervoer. De studie werd bezorgd aan de vakbonden, die via werkgroepen bij de mogelijke realisatie van het project betrokken zullen worden.

De stoptreinen met een lage bezettingsgraad zijn daar het meest geschikt voor en bijkomend wordt er gedacht aan de inzet van dergelijke treinen op het voorstadsnet rond de vijf grote steden. Investerings in technisch materieel en aangepaste procedures moeten voor een hoog veiligheidsniveau zorgen.

Er zullen veiligheidsanalyses worden uitgevoerd met betrekking tot de stiptheid en de sociale en operationele veiligheid, die onmisbare voorwaarden zijn om de goedkeuring van de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen te verkrijgen.

Als het project gerealiseerd wordt, zou de uitrol vanaf eind 2018 gefaseerd verlopen, afhankelijk van de investeringen, de opleidingen en het veiligheidsdossier dat goedgekeurd moet worden. Het zou over meerdere jaren gespreid worden.

24.03 Marco Van Hees (PTB-GO!): Ik noteer dat het nog niet zeker is of het project zal doorgaan en dat de vakbonden

pas certain. Vous avez également dit que les syndicats y seraient associés. Ces éléments constituent une bonne nouvelle dans une mauvaise nouvelle. Nous suivrons attentivement l'évolution de ce dossier.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

25 Question de M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'augmentation des tarifs à la SNCB" (n° 16495)

25 Vraag van de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de prijsstijgingen bij de NMBS" (nr. 16495)

25.01 Marco Van Hees (PTB-GO!): Monsieur le ministre, le PTB s'est penché sur les augmentations tarifaires de la SNCB depuis vingt ans. Les tarifs moyens ont augmenté de 65 % depuis 1995. C'est 20 % de plus que l'indice des prix à la consommation qui, sur la même période, a augmenté de 46 %. Je ne vais pas vous donner tous les détails du calcul. En tout cas, vous comprendrez que cette augmentation beaucoup plus rapide que l'index des prix est assez interpellante.

Monsieur le ministre, quelles dispositions sur les augmentations de tarif sont-elles prévues dans le nouveau contrat de gestion? Avez-vous déjà pris une décision sur les tarifs flexibles, variables entre les heures de pointe et les heures creuses? Si oui, pouvez-vous clarifier? Êtes-vous prêt à inscrire un gel des tarifs dans le prochain contrat de gestion?

Monsieur le ministre, il y a clairement un problème de prix en matière de transport ferroviaire.

25.02 François Bellot, ministre: Cher collègue, chaque année, la SNCB adapte ses tarifs dans le respect des conditions prévues dans son contrat de gestion. Ainsi, le conseil d'administration de la SNCB a décidé d'une augmentation moyenne des prix de 2,93 %. Cette augmentation découle des objectifs atteints en termes de ponctualité ainsi que de l'augmentation importante de l'indice santé. Cette conformité avec le contrat de gestion en vigueur a été vérifiée par le SPF Mobilité et Transports.

Je dois quand même vous expliquer ce qui est repris dans le contrat de gestion. Ce dernier stipule que les tarifs peuvent être indexés à la condition que la ponctualité ait été augmentée. Les tarifs de 2017 augmentent à la suite de l'amélioration de la ponctualité de 2015.

Vous citez des chiffres, monsieur Van Hees. Je vous en citerai un autre. Entre 2004 et 2014, les prix des tickets de train ont augmenté en moyenne de 6,5 %, alors que les salaires à la SNCB ont augmenté de 20,5 % par l'effet automatique des indexations.

Vous comprenez tout de suite les difficultés que cela peut représenter pour l'offre de train à l'intérieur de la SNCB. J'ai déjà entendu le PTB combattre en disant: "Nous sommes favorables à l'indexation des salaires". Quand vous voyez le poids que représentent les rémunérations du personnel dans la SNCB, il faut quand même être logique. À un moment donné, pour permettre l'augmentation et l'indexation des salaires, il faut aussi avoir des recettes qui sont

erbij zouden worden betrokken.

25.01 Marco Van Hees (PTB-GO!): De gemiddelde NMBS-tarieven zijn sinds 1995 met 65% gestegen. Dat is 20% meer dan de stijging van de consumptieprijzenindex.

Wat staat er in het nieuwe beheerscontract over de bepalingen voor tariefverhogingen? Hebt u al een beslissing getroffen over de variabele tarieven voor piek- of daluren? Bent u bereid om een prijzenstop in het volgende beheerscontract op te nemen?

25.02 Minister François Bellot: De NMBS past haar tarieven elk jaar aan met inachtneming van de bepalingen van het beheerscontract. De raad van bestuur van de NMBS heeft beslist om een gemiddelde prijsstijging van 2,93% toe te passen op basis van de gestegen gezondheidsindex en van de behaalde stiptheidsdoelstellingen zoals dat ook in het beheerscontract is bepaald. De FOD Mobiliteit en Vervoer heeft getoetst of de aanpassingen conform het beheerscontract zijn.

Tussen 2004 en 2014 zijn de treinkaartjes gemiddeld 6,5% duurder geworden terwijl de lonen bij de NMBS door de automatische indexering in dezelfde periode met 20,5% zijn gestegen.

U begrijpt welke problemen dat oplevert voor het treinaanbod van

indexées et en partie issues de la vente de tickets et en partie, d'autres sources. J'en conviens. D'autre part, la SNCB doit faire face à une augmentation significative de ses coûts d'exploitation comme, par exemple, la hausse des coûts de distribution de l'électricité au même titre que d'autres entreprises. C'est bien plus que l'index, je peux vous l'assurer.

La SNCB m'informe que les tarifs des produits suivants ont été adaptés au 1^{er} février 2017: la carte train, les abonnements. Les cartes train (carte trajet, carte train scolaire, carte mi-temps et la formule Railease) augmentent de 3,38 %. La carte campus augmente de 3,38 %. Le billet standard connaît une hausse moyenne de 2,6 %. Le prix minimum d'un trajet de un à sept kilomètres du billet standard sera de 2,2 euros, soit une augmentation de 0,1 euro pour la deuxième classe et la même chose pour la deuxième classe qui augmente de 0,1 euro.

Pour la Key Card, billet pour dix parcours, le prix passe de 21 à 22 euros. Le prix à l'unité augmente en accord avec le prix minimum du billet standard. Le Go Pass n'avait plus été augmenté depuis 2013. Dorénavant, le trajet simple en deuxième classe augmente de 0,2 euro, passant de 6 à 6,2 euros. Le billet senior augmente également de 0,2 euro passant de 6 à 6,2 euros.

Le prix du Rail Pass n'avait plus été adapté depuis 2012. Son augmentation de 0,58 euro sera moindre que celle de l'indice santé. À partir du 1^{er} février, il coûtera 77 euros pour dix trajets simples en deuxième classe. Le prix du Go Pass n'avait plus été adapté depuis 2014. Comme pour le titre de transport précédent, la SNCB a limité son augmentation tarifaire à 2,18 %. Par ailleurs, la SNCB rappelle qu'elle met aussi à disposition de ses clients des billets à des tarifs très avantageux tels que Go Unlimited, le billet week-end et les billets shopping.

Voilà la réalité des augmentations qu'a appliquées la SNCB dans le cadre du contrat de gestion élaboré en 2008, dit de 2012 et toujours reconduit par avenants, jusqu'au moment où le nouveau contrat de gestion entrera en application, tout prochainement!

25.03 Marco Van Hees (PTB-GO!): Monsieur le ministre, vous nous dites que tout augmente et qu'il est normal que les tarifs augmentent aussi. Non, tout n'augmente pas! Il y a quelque chose qui diminue fortement: c'est la dotation de l'État à la SNCB. C'est un élément assez important!

25.04 François Bellot, ministre: Je vous démontrerai bientôt, monsieur Van Hees, que... Nous verrons! Les chiffres sont sur la table.

25.05 Marco Van Hees (PTB-GO!): Monsieur le ministre, j'attends vos chiffres avec impatience.

En tout cas, d'une part, ce qui est fort, c'est que les prix sont en forte augmentation, alors que les voyageurs se plaignent de plus en plus de la qualité du service. C'est quelque chose que les voyageurs ne

de NMBS. De PVDA is voorstander van de loonindexering. Daarvoor zijn er echter geïndexeerde inkomsten nodig, onder meer uit de ticketverkoop. Bovendien wordt de NMBS geconfronteerd met een forse toename van haar exploitatiekosten.

Op 1 februari 2017 stijgt de prijs van de treinkaarten met 3,38%, van de Campuskaart met 3,38% en het standaardbiljet met gemiddeld 2,6%. De minimumprijs van het standaardbiljet voor een traject tussen een en zeven kilometers zal 2,2 euro bedragen, d.i. een stijging met 0,10 euro. De prijs van de Key Card (tien ritten) stijgt van 21 tot 22 euro. De prijs van de Go Pass werd sinds 2014 niet meer verhoogd. De prijs voor een enkel traject met de Go Pass 1 stijgt van 6 tot 6,2 euro, net zoals het seniorenbiljet. De sinds 2012 niet meer herziene prijs van de Rail Pass stijgt met 0,58 euro, dit is minder dan de stijging van de gezondheidsindex.

Net als voor het vorige vervoerbewijs heeft de NMBS de prijsstijging van de Go Pass 10 beperkt tot 2,18%. De NMBS biedt ook tegen zeer voordelige tarieven de Go Unlimitedformule en weekend- en shoppingbiljetten aan.

25.03 Marco Van Hees (PTB-GO!): U zegt dat het normaal is dat de prijzen stijgen want alles wordt duurder. Maar niet alles stijgt, integendeel, de overheidsdotatie aan de NMBS werd sterk verlaagd.

25.04 Minister François Bellot: Ik zal een en ander binnenkort met cijfers staven.

25.05 Marco Van Hees (PTB-GO!): Ik ben zeer benieuwd naar die cijfers. De prijzen stijgen fors terwijl de reizigers klagen dat de kwaliteit van de service erop achteruitgaat. Om tot een echt

peuvent plus accepter. Ils constatent une détérioration du service et en même temps une augmentation des coûts. Ce double mouvement est assez insupportable.

Par ailleurs, monsieur le ministre, si l'on veut une véritable politique de mobilité, il conviendrait de rendre les transports en commun plus accessibles sur le plan des tarifs, ce qui me semble fondamental dans la question du prix. Or, non seulement, ceux-ci ne sont pas plus accessibles, mais ils augmentent encore plus vite que l'indice des prix. Voilà en quoi c'est insupportable!

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

26 Question de M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les incidents récents survenus aux passages à niveau" (n° 16496)

26 Vraag van de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de recente incidenten aan spooroverwegen" (nr. 16496)

26.01 Marco Van Hees (PTB-GO!): Monsieur le président, monsieur le ministre, ma question concerne les différents incidents qui se sont produits aux passages à niveau. Un accident à Wavre où heureusement, une mère et sa fille ont eu la vie sauve grâce à l'intervention rapide des travailleurs d'Infrabel. Il y a eu aussi, plus tragique, la situation à Wijgmaal d'une voiture qui avait quitté la route s'immobilisant sur la voie et qui fut heurtée par un train de marchandises. Le 6 février, quatre décès à un passage à niveau.

Monsieur le ministre, y a-t-il régulièrement des contrôles par Infrabel aux passages à niveau? Combien de fois par an se déroulent-ils? Existe-t-il un plan d'action dans le but de diminuer le nombre de passages à niveau et augmenter la sécurité à ces points? Y a-t-il des objectifs concrets, un calendrier? Combien Infrabel peut-il investir dans les dix prochaines années, sauf si d'autres échéances sont prévues? Quelles campagnes de sensibilisation sont-elles prévues d'ici à la fin de la législature?

26.01 Marco Van Hees (PTB-GO!): Bij een ongeluk aan de overweg in Waver ontkwamen een moeder en haar dochter aan de dood dankzij het snelle ingrijpen van Infrabelwerknemers. In Wijgmaal kwam een automobilist om het leven en op 6 februari vielen er vier doden aan een overweg.

Voert Infrabel regelmatig controles uit aan de overwegen? Hoe vaak per jaar? Bestaat er een actieplan om het aantal overwegen te verminderen en de veiligheid te verhogen? Zijn er concrete doelstellingen en is er een tijdpad? Hoeveel kan Infrabel de volgende tien jaar investeren, of zijn er andere termijnen vastgelegd? Welke sensibiliseringscampagnes zijn er deze legislatuur nog gepland?

26.02 François Bellot, ministre: Monsieur le président, je répondrai dans la langue de la question qui m'a été posée par écrit.

26.02 Minister François Bellot: Ik zal antwoorden in de taal waarin de vraag mij schriftelijk werd bezorgd.

Zowel de slagbomen als de bedrading van de overweg worden jaarlijks door gespecialiseerde techniekers grondig gecontroleerd. De goede werking van de slagbomen wordt trouwens permanent door *traffic control* bewaakt en bij problemen worden techniekers ter plaatse gestuurd. Daarnaast worden de lijnen, inclusief de overwegen, frequent gescout – tussen vier weken en drie maanden, op grond van de belangrijkheid van de lijn – om eventuele problemen te kunnen

Des techniciens spécialisés contrôlent chaque année minutieusement les barrières comme le câblage du passage à niveau. Le bon fonctionnement des barrières fait également l'objet d'une surveillance et d'un suivi

verhelpen.

Het afschaffen van overwegen blijft voor Infrabel nog steeds de eerste prioriteit. Voor de spoorwegovergangen waarvan de afschaffing niet gepland is of binnen de komende jaren budgettair moeilijk te verwezenlijken is, heeft Infrabel in 2015 een nieuw veiligheidsbeleid gelanceerd via het actieplan Interface Spoorwegen. Aan de hand van dat actieplan zullen de volgende acties worden uitgewerkt.

Ten eerste, in samenwerking met de spoorwepolitie een nauwkeurige analyse uitvoeren van de ongevallen aan spoorwegovergangen die hoofdzakelijk te wijten zijn aan de nalatigheid van de gebruikers van spoorwegovergangen. Ten tweede, parameters registreren betreffende de spoorwegen, de wegsituatie en het milieu, voor de oprichting van een databank met de bedoeling om aan de hand van een statistisch model het potentieel risico op ongevallen aan openbare spoorwegovergangen te berekenen en teneinde een nieuwe multidisciplinaire werkgroep op te richten bestaande uit de spoorwepolitie en de lokale politie, het BIVV, het AWW, het onderzoeksorgaan, de FOD Mobiliteit en Vervoer en de betrokken diensten van Infrabel.

De timing van de sensibiliseringscampagnes en hun thema's veiligheid aan overwegen en *trespassing* zijn niet toevallig gekozen. Uit onderzoek blijkt dat het aantal ongevallen aan overwegen tijdens de wintermaanden aanzienlijk stijgt, terwijl er tijdens de zomermaanden meer gevallen zijn van *trespassing* en spoorlopen. Op korte termijn zijn er bijvoorbeeld acties gepland op basis van een autowrak dat door een trein is aangereden, alsmede acties gericht op de overwegen in de haven van Antwerpen.

Naast de sensibiliseringsactie zetten de lokale politie, de federale spoorwepolitie en Securail ook sterk in op extra controles aan overwegen. Infrabel ontwierp ook een speciale flyer, met daarop de belangrijkste regels rond veiligheid aan overwegen en langs het spoordomein. Infrabel werkt momenteel ook aan een best-offvideo van de campagne, die onder meer via de sociale media zal worden verspreid.

De campagnes voor 2018 liggen nog niet vast.

26.03 Marco Van Hees (PTB-GO!): Merci, monsieur le ministre pour vos réponses.

J'en profite pour ajouter un problème supplémentaire que j'ai constaté moi-même dans ma région. Il s'agit de passages à niveau qui se situent à un point d'arrêt. Pour passer de l'autre côté et prendre le train, les voyageurs sont tentés de traverser les voies pour ne pas rater leur train, car il n'y a ni passage souterrain ni passerelle. Il suffirait d'un passage pour piétons pour régler ce problème et éviter des morts.

L'incident est clos.

permanents par le *Traffic Control*. Les lignes, y compris les passages à niveau, sont en outre fréquemment contrôlées. La suppression des passages à niveau reste la priorité numéro un d'Infrabel. Pour les endroits où une suppression n'est pas envisageable dans l'immédiat, Infrabel a lancé en 2015 une nouvelle politique de sécurité en élaborant le plan d'action "Interface Chemins de fer". Dans ce cadre, il sera procédé à une analyse minutieuse des accidents et à un enregistrement des paramètres pertinents pour la conception d'un modèle de calcul de probabilité des accidents et la mise sur pied d'un nouveau groupe de travail multidisciplinaire.

Le calendrier de la campagne de sensibilisation n'a pas été choisi au hasard, les accidents aux passages à niveau étant plus nombreux en hiver, alors que les franchissements de barrières et les intrusions sur les voies sont plus fréquents en été.

Parallèlement à l'action de sensibilisation, la police locale, la police fédérale des chemins de fer et Securail se livrent à des contrôles supplémentaires aux passages à niveau. Infrabel a également conçu un dépliant rappelant les principales règles de sécurité et prépare actuellement un clip vidéo des *best off* de la campagne, qui sera notamment diffusé sur les réseaux sociaux. Il reste à définir les thèmes des campagnes de 2018.

26.03 Marco Van Hees (PTB-GO!): In mijn streek zijn er overwegen op stopplaatsen. Het gebeurt dat gehaaste reizigers bij gebrek aan een onderdoorgang of een voetgangersbrug de sporen oversteken om hun trein nog te halen. Met een oversteekplaats voor voetgangers zou men kunnen vermijden dat er doden vallen.

Het incident is gesloten.

27 Question de M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'utilisation des drones pour constater les accidents" (n° 16511)

27 Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het gebruik van drones bij de afhandeling van ongevallen" (nr. 16511)

27.01 Emir Kir (PS): Monsieur le ministre, je tiens tout d'abord à vous souhaiter un heureux anniversaire.

La presse de janvier s'est fait l'écho de l'utilisation par la police fédérale de la route de deux drones de l'Institut Belge pour la Sécurité Routière (IBSR), afin d'examiner plus rapidement et plus précisément les accidents sur autoroute. L'objectif est de dégager les axes touchés dans des délais beaucoup plus convenables et de réduire par la même occasion les embouteillages et le risque de suraccident dans les deux directions.

Depuis le 1^{er} janvier 2010, la police fédérale de la route d'Anvers a recours à la photogrammétrie 2D et, depuis peu, également en 3D en cas d'accident sur le réseau autoroutier. Ce procédé vise à traiter plus rapidement les constatations policières, celles-ci étant de meilleure qualité et capables de déterminer de manière minutieuse et au centimètre près les positions des véhicules et des traces. Selon l'IBSR, l'utilisation des drones hyper modernes permettra à la police fédérale, une fois sur place, de survoler l'ensemble du site en quelques minutes et de tout relever sans devoir effectuer aucune autre mesure.

Existe-t-il un cadre légal, adapté à des fins policières, relatif à l'utilisation de drones? Dans l'affirmative, que prévoit-il? Dans la négative, êtes-vous favorable à l'instauration d'une réglementation et pouvez-vous, le cas échéant, en préciser le contenu et le calendrier? De combien de drones, au total, la police fédérale dispose-t-elle? Envisagez-vous d'acheter de nouveaux appareils et, si oui, pouvez-vous donner plus d'informations sur le nombre et le type d'appareils? Quel est le coût de cette utilisation? Quelles en seront les implications sur notre quotidien? Existe-t-il des risques de chutes, de collision avec des personnes ou des véhicules? Si oui, quelles sont les mesures de sécurité prévues? Si non, pourquoi pas?

27.02 François Bellot, ministre: Cher collègue, l'utilisation des drones par la police dans le cadre de sa mission relève des aéronefs d'État et n'est donc pas soumise à la réglementation civile, qu'elle soit nationale ou internationale. Ceci est stipulé à l'article 3 de l'arrêté royal du 10 avril 2016 relatif à l'utilisation des aéronefs télépilotes dans l'espace aérien belge.

27.01 Emir Kir (PS): Volgens de pers zou de federale wegpolicie twee drones van het BIVV inzetten om ongevallen op de snelwegen sneller en accurater te kunnen onderzoeken. Zo wil men de verkeersopstoppingen en het risico van bijkomende ongevallen verminderen.

Sinds januari 2010 maakt de federale wegpolicie in Antwerpen bij ongevallen op de autosnelwegen gebruik van 2D- en sinds kort ook van 3D-fotogrammetrie. Volgens het BIVV zullen de hypermoderne drones binnen enkele minuten de plaats van het ongeval kunnen overvliegen zonder dat er andere metingen moeten plaatsvinden.

Bestaat er een wettelijk kader voor het gebruik van drones voor politie doeleinden? Wat bepaalt het? Zo niet, is u voorstander van de invoering van een reglementering? Wat zou die inhouden en volgens welk tijdpad zou ze tot stand worden gebracht? Over hoeveel drones beschikt de federale politie? Overweegt u nieuwe toestellen aan te kopen? Hoeveel en welk type? Hoeveel kost de inzet van die drones? Welke impact zullen ze op ons dagelijks leven hebben? Bestaat er gevaar dat ze neerstorten of tegen personen en voertuigen botsen? Zo ja, welke veiligheidsmaatregelen gelden er? Zo niet, waarom niet?

27.02 Minister François Bellot: Het gebruik van drones door de politie kadert in de inzet van de staatsluchtvaartuigen en is niet onderworpen aan de burgerrechtelijke regelgeving.

Selon la DGTA, il n'y a pas de réglementation particulière applicable à la police. Le ministre en charge de l'Intérieur devrait pouvoir répondre à cette question qui ne relève pas des compétences de la Mobilité.

En tout état de cause, il n'appartient pas à la DGTA de se prononcer sur l'opportunité d'un cadre juridique pour la police.

L'IBSR et la police collaborent d'ailleurs étroitement pour l'acquisition de drones et l'analyse de données dans le cadre de recherches en accidentologie, qui sont des missions importantes pour mieux comprendre les causes des accidents et ainsi améliorer la sécurité routière.

D'après mes informations, un drone est déjà en service et plusieurs autres pourraient être acquis par la police dans les tous prochains mois.

Pour plus de précisions sur le coût de leur utilisation ou sur les mesures de sécurité prises pour éviter un incident, je ne peux que vous renvoyer vers mon collègue de l'Intérieur, qui devrait pouvoir vous répondre.

Je m'occupe de la gestion de l'espace aérien, en ce compris la délivrance des autorisations, mais ce n'est pas nécessaire dans ce cas-ci. Je m'occupe de la sécurité routière, mais je sais que l'IBSR souhaite disposer d'images.

27.03 Emir Kir (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses.

Je vais interroger le ministre de l'Intérieur. Sur la base de ce que vous venez de me dire, c'est lui qui devra apporter les réponses à mes questions.

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

28 Question de M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'enquête nationale sur la mobilité et la sécurité routière" (n° 16512)

28 Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het nationale onderzoek inzake mobiliteit en verkeersveiligheid" (nr. 16512)

28.01 Emir Kir (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, en 2016, le SPF Mobilité et Transports lance l'enquête Monitor sur la mobilité et la sécurité routière dans notre pays en collaboration avec l'Institut Belge pour la Sécurité Routière (IBSR). C'est là une collaboration unique qui regroupe les moyens et l'expertise des deux organisations. Cette enquête permet de mieux connaître les habitudes de déplacement de la population. En effet, des données fiables et précises sont essentielles pour une politique de qualité en matière de mobilité.

Tant le SPF Mobilité et Transports que l'IBSR possèdent une expertise incontestée dans l'élaboration et la réalisation d'études.

Volgens het DGLV bestaat er geen specifieke regelgeving voor de politie. De minister van Binnenlandse Zaken zou u een antwoord op die vraag moeten kunnen geven.

Teneinde de oorzaken van ongevallen beter te begrijpen en de verkeersveiligheid te verhogen, werken het BIVV en de politie nauw samen bij de aankoop van drones en de gegevensanalyse in het kader van onderzoeken inzake accidentologie.

Er is al een drone in gebruik en er zouden er binnenkort meerdere andere kunnen worden aangekocht.

De minister van Binnenlandse Zaken zou u meer moeten kunnen vertellen over de kosten van het gebruik ervan en over de veiligheidsmaatregelen die worden genomen om incidenten te voorkomen.

27.03 Emir Kir (PS): Ik zal mij tot hem wenden.

28.01 Emir Kir (PS): In 2016 heeft de FOD Mobiliteit en Vervoer samen met het BIVV het MONITOR-onderzoek naar mobiliteit en verkeersveiligheid uitgevoerd. Met dat onderzoek werd het verplaatsingsgedrag van de bevolking in kaart gebracht. Dat is van essentieel belang voor een degelijk mobiliteitsbeleid.

Hoeveel mensen werden er in

Ainsi, dans ce projet d'étude, les forces sont doublées pour mener une enquête nationale en ligne de grande envergure et dans le cadre de laquelle les quasi-accidents seront également examinés pour la première fois.

Sur base de ces informations, je souhaiterais vous poser les questions suivantes.

Combien de personnes en Belgique ont-elles été sélectionnées pour participer à cette enquête? Est-il possible de disposer de la ventilation en fonction de l'âge, du sexe et des régions?

Combien cette enquête Monitor a-t-elle coûté? De quelle manière a-t-elle été élaborée? Quelle a été la méthodologie utilisée?

Quelles sont les particularités de l'enquête Monitor par rapport à l'ancienne enquête Beldam qui date de 2010?

Le ministre a-t-il pu tirer des conclusions de cette enquête? Dans quelle mesure un suivi est-il prévu? Discutera-t-on des résultats avec les régions? Cette enquête sera-t-elle à l'origine d'actions concrètes, de projets ou d'initiatives politiques?

28.02 François Bellot, ministre: Monsieur Kir, l'enquête Monitor est toujours en cours. Le SPF Mobilité et l'IBSR pourront commencer l'analyse des résultats définitifs à partir de la fin 2017. Un rapport sera publié en 2018. Ces données, comme celles de l'enquête Beldam, qui sont pour le moment encore utilisées, seront alors exploitables par tous les acteurs de la mobilité, en particulier les Régions. Il est en effet indispensable de disposer de chiffres fiables et précis pour élaborer une politique coordonnée de mobilité plus durable et plus sûre que j'appelle de tous mes vœux. J'y contribuerai du mieux possible si je puis faciliter les choses.

Pour rappel, dans le cadre de l'enquête Monitor, 30 000 Belges sont interrogés. 10 000 Belges répondent à un questionnaire complet, 20 000 à un questionnaire écourté. L'enquête est réalisée via un institut d'enquête en ligne. Les personnes sont choisies et les réponses données sont pondérées de façon à ce que les résultats soient représentatifs de la population belge, compte tenu des critères de l'âge, du sexe et de la région du domicile. Le coût de l'enquête s'élève à 97 000 862 euros, montant partagé entre le SPF Mobilité et l'IBSR.

Le questionnaire complet est constitué de deux parties. La première partie consiste en un questionnaire général sur les habitudes de mobilité de la personne interrogée et les abonnements de transport qu'elle possède au moment où les questions lui sont posées. Par la suite, les personnes sont invitées à compléter un questionnaire détaillé sur leurs déplacements de la veille.

Le questionnaire écourté est soumis vingt fois par an à 1 000 personnes différentes et met davantage l'accent sur le ressenti des répondants par rapport à la problématique de la mobilité. D'un côté, c'est une analyse subjective. De l'autre côté, c'est l'analyse objective, comme dans le cas du moniteur de sécurité, par exemple, au niveau policier.

België geselecteerd voor deelname aan dat onderzoek? Wat is de uitsplitsing naar leeftijd, geslacht en Gewest?

Hoeveel heeft dat onderzoek gekost? Hoe werd het opgesteld, welke methode werd er gehanteerd?

Wat is er specifiek aan het MONITOR-onderzoek in vergelijking met de BELDAM-enquête van 2010?

Kon de minister er conclusies uit trekken? Welke follow-up is er gepland? Zullen de resultaten met de Gewesten worden besproken? Zal dat onderzoek leiden tot concrete acties of beleidsinitiatieven?

28.02 Minister François Bellot: Het MONITOR-onderzoek loopt nog. Vanaf eind 2017 kunnen de resultaten worden geanalyseerd en in 2018 zal er een verslag worden bekendgemaakt. Alle mobiliteitsactoren, met name de Gewesten, zullen dan met de gegevens aan de slag kunnen gaan. Het is uiterst belangrijk dat er betrouwbare gegevens voorhanden zijn.

Er werden 30.000 Belgen bevraagd, van wie er 10.000 een volledige vragenlijst hebben ingevuld en 20.000 een kortere versie. De enquête verliep online. De antwoorden worden volgens een aantal criteria zoals leeftijd, geslacht en woonplaats gewogen, opdat de resultaten representatief zouden zijn voor de Belgische bevolking. De enquête kost 97.000.862 euro, de kosten worden gedeeld door de FOB Mobiliteit en het BIVV.

De volledige vragenlijst bevat een gedeelte over de mobiliteitsgewoonten en de abonnements die de respondent bezit en een gedetailleerde vragenlijst over de verplaatsingen van de dag voordien.

Outre le fait qu'il s'agit cette fois d'une collaboration du SPF Mobilité et Transports et de l'IBSR, la méthode d'enquête est complètement différente. Lors de l'enquête Beldam, certains répondants avaient été interrogés en face à face et d'autres par voie postale avec, dans certains cas, des relances téléphoniques. L'enquête Monitor est réalisée en ligne, ce qui permet d'effectuer directement des contrôles sur les réponses encodées, mais aussi d'interroger un plus grand nombre de personnes pour un coût bien inférieur. De plus, comme vous l'avez mentionné, c'est la première fois que des questions relatives aux quasi-accidents seront examinées à grande échelle.

De verkorte vragenlijst wordt twintig keer per jaar aan 1.000 personen voorgelegd. Daarin ligt de nadruk op de manier waarop de respondenten de mobiliteitsproblematiek ervaren.

Sommige respondenten van de BELDAM-enquête werden persoonlijk ondervraagd, anderen kregen de enquête per post toegestuurd, met een telefonische herinnering. De MONITOR-enquête wordt online ingevuld, waardoor de antwoorden rechtstreeks gecontroleerd kunnen worden en er ook meer mensen tegen lagere kosten bevraagd kunnen worden. Het is de eerste keer dat kwesties in verband met bijna-ongevallen op grote schaal onderzocht worden.

28.03 Emir Kir (PS): Monsieur le ministre, merci pour vos réponses complètes.

Vous avez répondu à toutes les questions. Je suis, tout comme vous, curieux d'avoir les résultats et les conclusions, ce qui nous donnera l'occasion d'avoir un nouveau débat.

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

De **voorzitter**: Voor de volledigheid geef ik nog mee dat vraag nr. 16486 van mevrouw Lalieux en vraag nr. 16509 van mevrouw Temmerman worden uitgesteld. Vraag nr. 16320 van de heer Piedboeuf vervalt, aangezien hij niet van zich heeft laten horen.

28.03 Emir Kir (PS): Ik ben benieuwd naar de resultaten en de conclusies.

Le **président**: Les questions n^{os} 16486 de Mme Lalieux et 16509 de Mme Temmerman sont reportées. La question n° 16320 de M. Piedboeuf est supprimée.

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.28 uur.
La réunion publique de commission est levée à 17.28 heures.*