

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

DINSDAG 3 OKTOBER 2017

Namiddag

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

du

MARDI 3 OCTOBRE 2017

Après-midi

La réunion publique de commission est ouverte à 14.17 heures et présidée par Mme Karine Lalieux.
De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.17 uur en voorgezeten door mevrouw Karine Lalieux.

01 Question de M. Philippe Pivin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le réseau SNCB suburbain" (n° 19880)

01 Vraag van de heer Philippe Pivin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het voorstadsnet van de NMBS" (nr. 19880)

01.01 Philippe Pivin (MR): Madame la présidente, monsieur le ministre, nous savons qu'il faudra encore attendre plusieurs années avant la mise en place du réseau RER du Sud du pays à destination de la Région bruxelloise. S'il existe de nombreuses raisons à la congestion routière à Bruxelles, cette absence de RER n'aide évidemment pas à améliorer cette situation.

Cependant, la SNCB a déjà, dès 2015, renforcé son offre de transport suburbain au travers du réseau S. Ainsi, plus de 700 trains circulent chaque jour dans ce réseau, lequel reste paradoxalement trop méconnu bien qu'il concerne une trentaine de gares et un réseau plus étendu que celui du métro de la STIB. Mais si certaines gares accueillent plusieurs trains par heure, d'autres en sont réduites à un unique passage sur une heure, même aux heures de pointe. L'affluence reste d'ailleurs très limitée.

Ce manque d'offre en certains endroits explique sans doute le constat que je posais à l'instant. La question de nouvelles gares et l'ajout de trains sur ce réseau Est me semble donc essentielle. Aussi, pourriez-vous nous indiquer combien d'usagers ont utilisé le réseau S en 2015, en 2016 et durant les six premiers mois de l'année 2017?

Vos services peuvent-ils me communiquer les noms des gares du réseau S les plus fréquentées et quelles en sont les statistiques précises? Quel est le budget alloué par la SNCB pour son réseau S en 2015, 2016 et 2017? Quel est le budget alloué par Infrabel pour les infrastructures du réseau S pour les mêmes années? Quel budget a-t-il été décidé par la SNCB pour la réalisation de campagnes de sensibilisation au réseau S et quel budget a-t-il été décidé pour renforcer la signalétique de ce réseau en Région bruxelloise et sur les axes ferroviaires périphériques à destination de Bruxelles? Quelles initiatives ont-elles été prises récemment pour sensibiliser les non-Bruxellois et les Bruxellois à cette offre de transport public qu'est le réseau S? Quel en sera le prochain renforcement?

01.02 François Bellot, ministre: Cher collègue, la SNCB m'informe qu'elle ne peut pas répondre au sujet du nombre d'usagers du réseau S car il n'existe pas de lien entre le titre de transport et le train emprunté.

Dans le cas du RER, la SNCB a investi les montants suivants, en euros, sur les trois années: 5,4 millions en 2015, 0,9 million en 2016 et 2,6 millions – amendement 2017.

Dans le cadre du RER, Infrabel a investi les montants suivants sur la période 2015-2017 puisque les fonds étaient en voie d'épuisement: 109,7 millions en 2015, 52,8 millions en 2016, 44,1 millions en 2017.

Sur la base des comptages de voyageurs en octobre 2015, le top dix des gares les plus fréquentées dans le réseau suburbain sont Bruxelles-Midi, Bruxelles-Nord, Bruxelles-Central, Gand-Saint-Pierre, Leuven, Ottignies, Mechelen, Liège-Guillemins, Charleroi-Sud et Denderleeuw.

À propos du RER, la SNCB rappelle la distinction entre le RER, qui est une solution de mobilité intégrée, et l'offre S. C'est important. Le RER, ce n'est pas que le train. Le train, c'est l'épine dorsale mais toutes les composantes du transport public doivent y parvenir. Les Régions l'ont un peu oublié mais on le leur a rappelé et le travail est en cours. C'est donc une solution de mobilité intégrée multimodale dans un rayon de 30 km autour de Bruxelles. L'offre S est la composante ferroviaire du RER. Le RER, c'est l'ensemble des transports publics dans la couronne des 30 km; l'offre S, c'est l'offre ferroviaire qui est dans le RER. Il est important de bien distinguer l'offre S qui existe depuis décembre 2015, avec les travaux d'infrastructure de mise à quatre voies de certaines lignes, notamment celles qui relient Nivelles et Ottignies à Bruxelles.

En ce qui concerne la sensibilisation et l'information, la SNCB précise qu'elle est consciente et convaincue de la nécessité de faire davantage connaître l'offre S auprès des citoyens et des navetteurs. À cet égard, différentes actions sont actuellement menées ou en préparation.

1. Des colonnes pourvues des logos B et S sont en cours d'installation pour indiquer les accès aux gares S de Bruxelles, qui sont au nombre de 34. Les demandes de permis sont actuellement en cours auprès de la Région de Bruxelles-Capitale et des communes. Je peux vous dire que c'est tout sauf simple et ce n'est pas un long fleuve tranquille, même pour planter des poteaux de 15 cm de diamètre et de 3 m de haut. Cela fait un an que cela dure et on nous annonce encore un an de délai nécessaire. J'entends qu'on attend des réponses de la SNCB. Il faudrait peut-être que, de chaque côté, on accélère un peu le mouvement. Les trains sont là mais la signalétique n'est pas là et on a de sérieux soucis pour obtenir les permis d'urbanisme.

2. Une campagne de promotion est en cours actuellement dans le but de promouvoir l'offre S. Il s'agit d'une campagne continue durant l'année 2017 sur les canaux propres de la SNCB comme, par exemple, sur son site web. Cette communication est complétée et renforcée par deux campagnes de publicité: l'une en mai-juin et l'autre en septembre avec notamment un affichage, une distribution de cartes et *flyers* pour les automobilistes, la diffusion de sets de table pour l'horeca, des médias digitaux. En fin d'année, la campagne d'information sur le nouveau plan de transport fera également l'objet d'une déclinaison spécifique pour l'offre S.

Enfin, la SNCB commence à rencontrer les bourgmestres et échevins de la Mobilité de toutes les communes de la zone S disposant d'une ou plusieurs gares sur leur territoire afin de leur expliquer l'offre S, l'offre pertinente ou spécifique, les avantages pour la commune et de leur offrir du matériel promotionnel que chaque commune pourra relayer auprès de ses citoyens.

01.03 Philippe Pivin (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie pour cette réponse extrêmement complète.

Vous avez d'entrée de jeu indiqué qu'il était impossible de déterminer le nombre d'usagers du réseau S. Si tel est le cas, comment mesurer le degré de méconnaissance de ce réseau?

01.04 François Bellot, ministre: En ce qui concerne le comptage, il est nécessaire d'avoir une présence pour avoir une forme rationnelle de comptage et pas simplement des impressions. Il faut donc pouvoir se placer dans les gares où l'offre S est présente et compter le nombre d'usagers qui montent et descendent des trains. Cela n'a pas encore été fait jusqu'à présent.

Je peux vous dire que des usagers de l'offre S témoignent que ces trains sont actuellement vides ou quasiment, et aussi que certains d'entre eux se sont exprimés dans la presse au travers de la carte blanche dans un grand quotidien. Un concours (Maestro Mobile) a eu lieu il y a deux ou trois semaines, et les personnes ayant eu l'occasion d'utiliser ces trains constatent que, même le week-end, ils ne sont pas très attractifs. Il manque donc une campagne de sensibilisation.

Le *mental shift* amènera l'abandon des voitures pour aller vers le train. Mais c'est un autre problème.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

La **présidente**: La question n° 19924 de Mme Jadin est transformée en question écrite.

02 Questions jointes de

- M. Benoit Hellings au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le jugement du tribunal de première instance de Bruxelles condamnant l'État belge à faire cesser les violations de l'arrêté bruit de la Région de Bruxelles-Capitale" (n° 20051)
- Mme Karine Lalieux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le survol de Bruxelles" (n° 20181)
- M. Hans Bonte au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la lettre ouverte de la Platform Luchthavenregio Vlaams-Brabant" (n° 20794)

02 Samengevoegde vragen van

- de heer Benoit Hellings aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het vonnis van de Brusselse rechtbank van eerste aanleg waarbij de Belgische Staat ertoe veroordeeld wordt het besluit van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest over de geluidsnormen te doen naleven" (nr. 20051)
- mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vluchten boven Brussel" (nr. 20181)
- de heer Hans Bonte aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de open brief van het Platform Luchthavenregio Vlaams-Brabant" (nr. 20794)

02.01 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, le tribunal de première instance de Bruxelles a condamné, le mercredi 20 juillet dernier, l'État belge à faire cesser les violations de l'arrêté bruit de la Région de Bruxelles-Capitale. Entre-temps, vos services ont annoncé que l'État n'interjetterait pas appel de ce jugement.

Pour la route dite "du Canal", la juge vous a demandé la cessation des infractions pour le jour comme pour la nuit. Pour la route dite "du Ring" et les atterrissages en piste 01, elle demande d'arrêter la commission des infractions pour la nuit uniquement. Le jugement est clair : il vous impose de mener une étude d'incidence environnementale par rapport à toutes les nuisances provoquées par l'activité de Brussels Airport. La juge vous a donné quatre mois pour tenter de trouver une solution, sous peine d'astreintes de 100 000 euros par semaine.

Aussi, monsieur le ministre, quand envisagez-vous de présenter votre solution globale attendue de longue date? Je pense en être à ma neuvième ou dixième question à ce sujet. Votre projet de vliegwet et ses annexes - en préparation - tiendront-ils compte de la jurisprudence en général et de celle qui a été rappelée par le jugement de ce 20 juillet 2017, à savoir le respect des normes environnementales régionales bruxelloises et l'idée d'instaurer une nuit environnementale dont tous les riverains pourraient bénéficier, quelle que soit la Région où ils habitent? Comment prévoyez-vous de répondre à ce jugement par la modification des routes aux AIP et selon quel délai? Pourriez-vous me détailler votre calendrier et votre méthode? Ces modifications feront-elles l'objet, à chaque fois, d'une étude d'incidence environnementale, comme la juge vous presse de le faire en général?

02.02 Karine Lalieux (PS): Monsieur le ministre, je ne reprendrai pas l'ensemble des propos tenus par M. Hellings. J'en viens directement à ma question.

Quelles sont les mesures que vous allez prendre afin de vous conformer au jugement du tribunal rendu mi-juillet et afin de soulager les riverains de la route du Canal?

02.03 François Bellot, ministre: Chers collègues, à la suite du jugement dans l'affaire dite RBC-WSP, le gouvernement, sur la base de ma proposition, a pris la décision de ne pas aller en appel de la décision et m'a chargé d'étudier des propositions de mesures en vue de répondre au dispositif de ce jugement.

Le jugement n'interdit pas le survol. Il n'interdit le survol d'aucune zone, mais invite à prendre des mesures sans pour autant porter atteinte à la capacité de l'aéroport. Il s'agit donc d'une avancée dans la protection de l'environnement des habitants de Bruxelles.

Pour rappel, le jugement prévoit trois éléments: faire cesser les violations à l'arrêté bruit sur la route du Canal; faire cesser les violations de l'arrêté bruit sur la route du Ring et la route des atterrissages 01 pour la période de 23 h à 7 h du matin; de mener une étude d'incidences de l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles sur l'environnement.

Un quatrième point est accessoire. Il s'agit de communiquer chaque mois la liste des avions qui empruntent la route du Canal de 2 h à 7 h du matin.

Je proposerai, avant la fin novembre, des mesures opérationnelles au gouvernement afin de répondre à ce jugement. Un agenda de mise en oeuvre de ces mesures devra également être présenté. Ces mesures seront ensuite exposées à la Région bruxelloise, comme le prévoit le jugement.

Le jugement précise que les mesures présentées ne peuvent pas porter atteinte à la capacité de l'aéroport et laisse la porte ouverte au fait que certaines mesures opérationnelles ne soient pas possibles. Je ne compte pas utiliser cette porte si d'autres voies sont possibles.

Cette solution devra évidemment inclure plusieurs mesures, que celles-ci soient légales, opérationnelles ou institutionnelles. La volonté est toujours de trouver une solution qui soit globale et pas uniquement liée au jugement, qui ne vise qu'une partie de la Région bruxelloise. Rien n'est dit, dans le jugement, sur la problématique du virage à gauche qui faisait pourtant partie de la requête, du Noordrand ou de Leuven.

Certaines de ces zones font d'ailleurs l'objet d'autres actions judiciaires. J'ai déjà chargé mon administration de rédiger un cahier des charges et une procédure de mise en oeuvre de l'étude d'incidences concernant l'ensemble des routes au départ et à l'arrivée de Brussels Airport, quelle que soit la Région survolée, et un planning de celle-ci. Cette étude reprendra également les pistes d'alternative possibles et permettra à chacun de disposer d'une vue globale de la situation en matière de nuisances sonores.

Il entre également dans mes intentions, à la suite de l'audit mené par la DGTA, de clarifier les normes de vent et le PRS en vigueur afin que l'ensemble des acteurs en aient une lecture commune, ce qui n'était pas le cas jusqu'à présent, et qu'il soit ainsi mis fin aux polémiques d'interprétation qui opposent à ce jour les acteurs.

02.04 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses.

J'entends que, fin novembre, vous allez soumettre des mesures au gouvernement. Ce ne sera vraisemblablement pas le plan global annoncé, mais une réponse circonstanciée au jugement rendu. J'entends bien, comme vous, qu'il n'était pas question, aux yeux de la juge, que la capacité de l'aéroport soit limitée par ce jugement. Elle demande juste de faire respecter les normes environnementales qui ont été systématiquement validées par toutes les instances judiciaires de ce pays, y compris les plus élevées. Il est vrai aussi que si vous ne voulez pas toucher à la capacité de l'aéroport, il faudra faire passer les avions les plus bruyants ailleurs. Je pense que c'est ce que vous devrez faire. Cela ne va évidemment pas plaire à tout le monde, mais ce qui est sûr, aujourd'hui, c'est qu'absolument toutes les Régions peuvent se doter de normes environnementales sévères qui visent à faire respecter la santé des citoyens qui habitent ces Régions.

La Région bruxelloise l'a déjà fait, mais la Région flamande pourrait le faire. Elle pourrait adopter les mêmes règles que la Région bruxelloise, pour faire respecter un droit essentiel, celui du droit à la santé.

En revanche, que vous ayez lancé ce marché pour une étude d'incidences est une excellente nouvelle. C'est très intéressant, car lorsque nous pourrons rediscuter dans cette enceinte, fin novembre, des mesures que vous proposez, ce sera sur la base d'études qui, je l'espère, seront rendues publiques, accessibles aux députés, aux citoyens et aux associations de toutes les Régions de ce pays.

02.05 Karine Lalieux (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie.

L'échéance de fin novembre signifie que nous pourrons sans doute en débattre très rapidement.

J'entends aussi que vous allez clarifier le PRS. C'est important. On sait combien l'audit a montré que les

interprétations étaient divergentes et variaient en fonction des routes au niveau de Belgocontrol. J'imagine que l'échéance est la même, à savoir fin novembre.

En ce qui concerne l'étude d'incidences, je serai un peu moins positive que mon collègue. C'est seulement le cahier des charges qui est en cours de rédaction et non pas....

02.06 François Bellot, ministre: Le jugement précise que c'est "dans les douze mois du jugement".

02.07 Karine Lalieux (PS): Monsieur Hellings, douze mois d'ici fin novembre, il y a de la marge. Nous reviendrons donc vers vous, monsieur le ministre.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

03 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 "l'investissement de 2,7 milliards d'euros de l'UE en matière de transport" (n° 19939)

03 Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de investering van 2,7 miljard euro van de EU in projecten inzake vervoer" (nr. 19939)

03.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Madame la présidente, je voudrais transformer mes questions n^{os} 20269 et 20270 en questions écrites.

La **présidente**: Il en sera ainsi.

03.02 Jean-Jacques Flahaux (MR): Monsieur le ministre, le 23 juin 2017, la Commission européenne a proposé d'investir 2,7 milliards d'euros en faveur de 152 projets clés en matière de transport, qui concourront à une mobilité compétitive, propre et connectée en Europe. L'essentiel du financement sera consacré au développement du réseau ferroviaire européen, pour 1,8 milliard d'euros. Parmi les autres actions sélectionnées figurent des initiatives phares telles que la modernisation des systèmes de gestion du trafic aérien pour 311,3 millions d'euros.

Monsieur le ministre, quels sont les projets liés aux chemins de fer qui ont été déposés par la Belgique dans le cadre de ce plan de financement européen?

La commissaire Mme Violeta Bulc a évoqué la suppression des goulets d'étranglement. Peut-on rêver d'une solution pour contourner la liaison Nord-Midi à Bruxelles? Y a-t-il possibilité de refinancement européen du RER? Quels sont les moyens dont bénéficierait la Belgique dans le cadre de la modification du système ATM?

03.03 François Bellot, ministre: Cher collègue, au mois de juin dernier, la Commission européenne a annoncé les résultats de l'appel à projets initié en octobre 2016 dans le cadre de son programme *Connecting Europe Facility*. Au total, un budget de 1,9 milliard d'euros était prévu pour cet appel à projets.

Les projets ferroviaires belges pour lesquels une demande de subsides a été introduite lors de cet appel sont les suivants:

1. l'électrification de la ligne Mol-Weert sur le territoire belge;
2. la connexion de la plate-forme logistique d'Athus au réseau ferroviaire français;
3. une étude sur l'optimisation de l'infrastructure ferroviaire entre le port de Gand et le port de Terneuzen;
4. l'adaptation des systèmes de freinage de 4 157 wagons de marchandises pour les rendre plus silencieux.

Des demandes de subsides ont également été introduites pour le déploiement de l'ETCS sur différentes sections du réseau ferroviaire belge et sur le matériel roulant circulant en Belgique. Mis à part certaines demandes relatives à l'ETCS, tout à fait réduites, toutes les demandes de subsides ont été retenues par la Commission européenne. Il s'agit donc d'un excellent résultat si l'on prend en compte la concurrence importante à laquelle nos projets ont dû faire face.

La jonction Nord-Midi constitue clairement un goulet d'étranglement pour le transport intérieur de voyageurs,

mais également pour le transport international, puisque cette jonction est empruntée par des trains en provenance de France, d'Allemagne, des Pays-Bas, du Luxembourg et du Royaume-Uni.

Au cours des dernières années, mes services ont pu, à plusieurs reprises, attirer l'attention de la Commission européenne sur la problématique de la jonction. Une étude cofinancée par la Commission européenne est actuellement menée par Infrabel et la SNCB afin d'identifier une ou plusieurs solutions devant lever ce goulot d'étranglement. En fonction des résultats de cette étude, une nouvelle demande de subsides pourra être introduite pour financer non pas les études mais la réalisation des solutions retenues.

Pour ce qui concerne le projet RER, les possibilités d'un financement européen sont plus limitées étant donné qu'il s'agit d'un projet ayant, avant tout, une dimension purement nationale. Dans les années à venir, nous resterons attentifs à toutes sources de financement sachant qu'avec la décision du Conseil des ministres du 22 mars 2017, le financement par l'État est garanti à hauteur d'un milliard approximativement. Je ne vais pas entrer dans les détails, nous y reviendrons.

En ce qui concerne le secteur aérien, ATM et son environnement, voici la liste des projets sélectionnés dans le cadre des appels ayant fait l'objet d'une communication par la Commission le 23 juin et comprenant des entités belges.

Le Shared ATC System (SAS) 2: subvention de 5,56 millions au profit du ministère de la Défense dans le but de renouveler ses capacités de contrôle aérien sur la base d'un service de données fournies par le centre Eurocontrol à Maastricht. Je vous invite à contacter la Défense pour des renseignements complémentaires.

Dans le cadre du projet SESAR, Deployment Programme Implementation 2016 - Cluster 1 - General, Brussels Airport Company participe aux sous-projets suivants:

- Enablers for airport surface movement related to safety nets: subvention de 13,4 millions. Il s'agit de l'amélioration du système de radars au sol de l'aéroport de Bruxelles.
- Airport Operations Plan, Network Operations Plan, dont la subvention est de 140 000 euros et concerne la coordination de l'aéroport et Eurocontrol en tant que gestionnaire du réseau ATM.

Ces deux sous-projets permettront à Brussels Airport Company de répondre à certaines des exigences techniques requises par le règlement européen (UE) n° 716/2014.

Cette liste s'entend hors organisations internationales établies en Belgique, notamment Eurocontrol et SESAR, bénéficiant d'aides européennes.

Le projet de subvention de l'équipement de la flotte d'aviation générale avec des radios à la norme de 8,3 khz au profit des clubs aéronautiques établis au Benelux, en Irlande, en Allemagne, en Suisse, en Autriche, en Espagne en Norvège, en Suède, en Finlande et au Danemark n'a pas été retenu quant à lui.

Président: David Geerts.

Voorzitter: David Geerts.

03.04 Jean-Jacques Flahaux (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie pour cette réponse très complète et fouillée, ainsi que pour le taux de réussite que vous avez pu obtenir en matière de chemins de fer.

Si j'ai bien compris, le projet de liaison de Valenciennes vers le Borinage n'était pas repris dans les projets introduits.

03.05 François Bellot, ministre: Non. Il n'était pas dans les projets introduits parce que la robustesse de ce projet dans les accords internationaux n'avait pas encore été suffisamment étudiée. Toutefois, il représente un montant bien inférieur pour la Belgique (2 millions) que pour les Français. Mais c'est leur problème; c'est à eux à éventuellement l'introduire.

03.06 Jean-Jacques Flahaux (MR): Je vous remercie.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

04 Vraag van de heer Dirk Janssens aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stopplaats Schepdaal" (nr. 19007)

04 Question de M. Dirk Janssens au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'arrêt Schepdaal" (n° 19007)

04.01 **Dirk Janssens** (Open Vld): Mijnheer de minister, het aanboren van nieuwe investeringskredieten en de aanstelling van de heer Hansen aan het hoofd van het sturingscomité van het GEN openen perspectieven voor een kickstart voor de veel te lang aanslepende afwerking van dit voor onze hoofdstad en de Rand zo belangrijke mobiliteitsproject.

Het bericht dat de laatste hand wordt gelegd aan de lijn naar Denderleeuw is voor mij als inwoner van de poort naar het Pajottenland heugelijk nieuws. Schepdaal is een deelgemeente van Dilbeek, met meer dan 40 000 inwoners.

De problematiek van de verkeersdrukke vanuit het Pajottenland naar Brussel is een oud zeer. De verdubbeling – van twee naar vier sporen – van de spoorwegcapaciteit tussen Denderleeuw en Brussel, ook bekend als lijn 50A, in het kader van het GEN biedt een uitstekende opportuniteit om, door het openen van een stopplaats te Schepdaal, een groot deel van de verkeersproblematiek in mijn regio op te lossen en de rendabiliteit van het GEN te verhogen. Dat is een pure win-winsituatie, zonder meer. Voor het openen van de stopplaats hebben zich reeds vier gemeenten uitgesproken. Dat toont het belang ervan aan.

Ik heb hierover de volgende vragen, mijnheer de minister.

Bent u van mening dat het openen van een stopplaats in Schepdaal opportuniteiten biedt voor de ontsluiting van de regio Pajottenland?

Bent u bereid om de NMBS op te dragen om in het kader van de hierboven geschetste nieuwe situaties een nieuw onderzoek te doen om op lijn 50A in Schepdaal in een stopplaats te voorzien? Ik kan u concreet meegeven dat het perron er al volledig ligt. Het komt er eigenlijk op neer dat wij wachten op een formele ja.

04.02 Minister **François Bellot**: Mijnheer Janssens, de NMBS laat mij weten dat bij de opmaak van de plannen voor het op vier sporen brengen van lijn 50A tussen Brussel-Zuid en de vertakking Sint-Katherina-Lombeek uitgebreid werd onderzocht of er een bijkomend station kon worden aangelegd, zonder dat het snelle karakter van deze spoorlijn voor de overige reizigers in het gedrang zou komen. Een nieuw treinstation in Schepdaal ter hoogte van de Ninoofsesteenweg was een optie die uitgebreid werd bestudeerd in het officiële milieu-effectenrapport (MER). Een verdere analyse van de resultaten van het MER wijst evenwel uit dat een station in Schepdaal netto amper vijftig nieuwe openbaarvervoergebruikers zou opleveren door onder meer een verschuiving van reizigers van bestaande stations naar dit nieuwe station.

Aangezien de uitbouw van een nieuw treinstation in Schepdaal momenteel meer nadelen dan voordelen oplevert, zowel voor de verkeersafwikkeling op de N8, de Ninoofsesteenweg, als voor de NMBS, is dat station niet opgenomen in de bouwaanvraag. De NMBS laat mij dus weten dat de aanleg van een stopplaats in Schepdaal niet voorzien is.

04.03 **Dirk Janssens** (Open Vld): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord.

Ik ben wel enigszins ontgoocheld. Laat me zeggen dat wij dit niet zullen laten rusten. Het gaat over een streek met meer dan honderdduizend inwoners. Ik heb begrepen dat er gesprekken mogelijk zouden zijn met De Lijn. De stopplaats an sich ligt er, het perron bestaat. Ik hoop dat het in de komende weken, maanden of jaren mogelijk zal zijn om daar effectief werk van te maken.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 19959 van mevrouw Inez De Coninck wordt omgezet in een schriftelijke vraag. De vragen nrs. 20269 en 20270 van de heer Flahaux worden eveneens omgezet in schriftelijke vragen.

05 Question de Mme Caroline Cassart-Mailleux au vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de

l'Économie et des Consommateurs, chargé du Commerce extérieur, sur "le non-respect des droits des passagers par les compagnies aériennes" (n° 19996)

05 Vraag van mevrouw Caroline Cassart-Mailleux aan de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel, over "het niet eerbiedigen van de passagiersrechten door vliegtuigmaatschappijen" (nr. 19996)

05.01 Caroline Cassart-Mailleux (MR): Monsieur le ministre, les résultats d'une étude internationale menée notamment par Test-Achats démontrent que les droits des passagers aériens sont bafoués dans 75 % des cas. L'enquête effectuée auprès de 11 000 passagers de 8 pays différents (Australie, Belgique, Brésil, Danemark, France, Italie, Portugal, Espagne) pour un total de plus de 20 000 vols révèle que, généralement, les compagnies aériennes profitent de l'ignorance des passagers concernés.

Concrètement, si un vol a un retard supérieur à 3 heures, les passagers doivent être indemnisés. Néanmoins, dans la pratique, seuls 25 % des voyageurs reçoivent ce dédommagement. De plus, un vol retardé peut entraîner des pertes financières, par exemple lorsque des voyageurs ratent leur correspondance ou n'arrivent pas à temps pour profiter d'une excursion déjà payée ou d'une autre activité programmée. Selon les chiffres de l'étude, il semblerait que cette mésaventure concerne environ un passager sur dix mais, pour l'instant, il n'existerait aucune législation protégeant les consommateurs.

Monsieur le ministre, avez-vous pris connaissance de cette étude réalisée notamment par Test-Achats? Que faut-il en retenir? Pouvez-vous me confirmer qu'aucune législation n'existe pour les passagers ratant une correspondance ou n'arrivant pas à temps pour profiter d'une excursion? Ne serait-il pas intéressant d'instaurer une législation à ce sujet pour protéger davantage les consommateurs? Quelles sont les solutions à mettre en oeuvre pour améliorer davantage les droits des passagers et le respect des législations par les compagnies aériennes?

05.02 François Bellot, ministre: Chère collègue, j'ai pris note de l'étude internationale menée par Test-Achats. Cette étude conclut que les compagnies aériennes ne protègent pas toujours les droits des passagers et qu'elles ont encore trop d'avantages à tirer de l'ignorance des passagers.

Les transporteurs aériens n'informent pas encore suffisamment les passagers sur les causes à l'origine des retards. On voit cependant que si le passager n'est pas d'accord avec la compagnie aérienne, il a la possibilité de déposer une plainte auprès du SPF Mobilité et Transports. Si aucun accord amiable ne peut être trouvé entre la compagnie aérienne et le passager, ce dernier aura également la possibilité de saisir un tribunal. Si une compagnie aérienne est négligente à plusieurs reprises, l'Inspection établira également un rapport et pourra, le cas échéant, imposer une amende administrative. Dans le cas où une seule réservation est faite incluant une correspondance entre deux ou plusieurs avions, la réglementation 261/2004 s'applique et protège les droits des passagers. Par contre, dans le cas de deux réservations différentes d'avions en correspondance, ce règlement n'est pas applicable.

Le règlement 261/2004 ne s'applique pas aux trajets multimodaux, à plus d'un mode de transport et à un contrat de transport. En tant que tels, ils ne sont pas couverts par ce règlement ou d'autres textes législatifs de l'Union européenne sur les droits des passagers relatifs à d'autres modes de transport. Si un passager manque un vol en raison d'un retard de son train, il n'aurait droit qu'à la compensation et à l'assistance correspondante prévue par le règlement 1371 du Parlement européen et du Conseil pour le voyage en train, et seulement s'il avait plus de 60 minutes de retard à son arrivée à destination.

Par analogie, d'autres dispositions s'appliquent en cas de vol manqué à la suite du retard d'un navire ou d'un autocar dans le cadre d'un contrat de transport. Toutefois, en vertu de la directive 90/314 CE et de la directive 2015/2302, les tour-opérateurs peuvent également être tenus responsables des vols manqués et de l'impact sur le forfait dans son ensemble, si le voyage multimodal fait partie d'une combinaison avec d'autres services de voyage tels que l'hébergement.

L'obligation d'information à laquelle les compagnies aériennes doivent se conformer est un élément très important du droit des usagers, soumis à contrôle et à inspection. Des inspections sont menées en ce sens dans les aéroports et les informations sont bien présentes sur les sites web des compagnies aériennes. Par ailleurs, le site web de la Commission est très explicite sur le droit des passagers.

Finalement, ces informations sont également disponibles sur le site du SPF Mobilité et Transports qui a

d'ailleurs diffusé très largement l'information dans les semaines ayant précédé l'épisode d'annulation massive de vols au sein de la compagnie que vous connaissez.

05.03 **Caroline Cassart-Mailleux** (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie pour cette réponse complète. Il est clair qu'à l'heure actuelle, il n'y a pas de législation sur ce dossier. Je pense qu'il faut se demander comment améliorer la protection du consommateur. Vous l'avez dit, les compagnies ne sont pas toutes prêtes à informer correctement les consommateurs. Il faut pallier ce problème.

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

De **voorzitter**: Mevrouw Lambrecht, de heer Van den Bergh stuurde mij een berichtje om mee te delen dat hij hier binnen 10 minuten kan zijn. Gaat u ermee akkoord om even te wachten?

05.04 **Annick Lambrecht** (sp.a): Mijnheer de voorzitter, ik zou de vraag liefst nu stellen.

06 **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw **Annick Lambrecht** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de bakfietsen" (nr. 20021)
- de heer **Jef Van den Bergh** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de regelgeving inzake bakfietsen" (nr. 20884)

06 **Questions jointes de**

- **Mme Annick Lambrecht** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les triporteurs" (n° 20021)
- **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 réglementation relative aux triporteurs" (n° 20884)

06.01 **Annick Lambrecht** (sp.a): Mijnheer de minister, binnenkort hebben bakfietsen die niet breder zijn dan een meter hetzelfde statuut als een fiets. Dat betekent dat men met deze bakfietsen op het fietspad moet rijden. Waarschijnlijk rijden er heel wat mensen met een bakfiets op het fietspad, maar vandaag mag dat eigenlijk alleen als het om een tweewieler gaat. Daar komt dus verandering in.

Uw dienst heeft een aanpassing van de wegcode klaar. De aanpassing zou wellicht nog dit jaar in voege kunnen treden. De regels die op dit moment in voege zijn, zijn zeer complex. Tegelijkertijd ziet men het aantal bakfietsen in het straatbeeld toenemen. Zowel bestuurders van bakfietsen als veel politieagenten weten niet precies wat wel en niet mag. Binnenkort zou voor elke bakfiets die niet breder is dan een meter, ongeacht het aantal wielen dat het voertuig heeft, hetzelfde gelden als voor een fiets. Dat betekent dat men ermee op het fietspad moet rijden en dat bestuurders ook in een aantal eenrichtingsstraten tegen het verkeer in mogen rijden. In feite hebben deze bakfietsen dezelfde rechten en plichten als een gewone fiets. Voor alle andere bakfietsen, breder dan een meter of gemotoriseerd, gelden andere regels. Met deze voertuigen moet men op de rijweg fietsen. Ze vallen onder dezelfde verkeersregels als auto's.

Mijnheer de minister, ik heb hierover enkele vragen.

Ten eerste, staat u achter het initiatief van uw administratie zoals voorgesteld?

Ten tweede, waren er veel problemen met de huidige situatie waarin er geen onderscheid wordt gemaakt tussen bakfietsen breder of smaller dan een meter?

Ten derde, wat zijn de huidige regels in afwachting van de nieuwe?

Ten vierde, wanneer treedt de nieuwe regeling effectief in voege?

06.02 **Minister François Bellot**: Beste collega, voor alle duidelijkheid, het gaat niet om een initiatief van mijn administratie maar om een voorstel van de werkgroep die een herziening van de wegcode voorbereidt.

Het verkeersreglement verduidelijkt dat een rijwiel de allesomvattende term is voor niet-gemotoriseerde voertuigen die worden voortbewogen door middelen van pedalen of handgrepen. Door de toevoeging in

artikel 2, 15, 1 van de woorden "zoals een fiets, een driewieler of een vierwieler" wordt het onderscheid in het verkeersreglement duidelijk. Een fiets heeft volgens het verkeersreglement twee wielen. Een aparte definitie is niet nodig. Volgens de huidige wegcode zijn bakfietsen met drie wielen gelijkgesteld met driewielers, wat als gevolg heeft dat ze niet in tegenrichting kunnen worden toegelaten in eenrichtingsstraten. Driewielers mogen geen gebruik maken van de gelijkgrondse berm en parkeerzones en buiten de bebouwde kom mogen ze geen gebruik maken van de trottoirs en de verhoogde berm. Fietsers daarentegen mogen daar wel gebruik van maken. Voor bakfietsen met drie wielen die maximaal een meter breed zijn, geldt de keuze tussen het fietspad en de rijweg. Bakfietsen met twee wielen mogen in principe niet meer dan een meter breed zijn en worden dus gelijkgesteld met fietsen.

De bedoeling van de aanpassing van de wegcode is in eerste instantie om rijwielen met een maximale voertuigbreedte van een meter gelijk te stellen met fietsen.

Ik beschik niet over gegevens inzake problemen met de huidige situatie, maar aangezien de maximale breedte van een fiets een meter bedraagt, lijkt het coherent voor de drie Gewesten en de vertegenwoordigers van de politiediensten, die naast de FOD Mobiliteit en Vervoer deel uitmaken van de werkgroep, om bakfietsen van maximaal een meter gelijk te stellen met fietsen. Het is de bedoeling dat de werkgroep zijn werkzaamheden tegen eind 2017 finaliseert, dit met het oog op publicatie eind 2018.

06.03 **Annick Lambrecht** (sp.a): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

07 **Questions jointes 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 agressions visant les accompagnateurs de train" (n° 20102)

- **M. Emir Kir** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la hausse du nombre d'agressions envers les agents de la SNCB" (n° 20905)

07 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Marco Van Hees** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "agressie tegen treinbegeleiders" (nr. 20102)

- de heer **Emir Kir** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stijging van het aantal gevallen van agressie tegen NMBS-personeel" (nr. 20905)

07.01 **Marco Van Hees** (PTB-GO!): Monsieur le ministre, la presse a fait état d'une évolution à la hausse du nombre d'agressions envers le personnel de la SNCB, alors que ce nombre avait tendance à diminuer depuis 2010. Il y aurait ainsi eu 292 agressions durant le premier trimestre 2017, soit une augmentation de 5 % par rapport au premier trimestre 2016. Ces agressions ont donné lieu à 592 jours d'incapacité de travail. Cette nouvelle tendance à la hausse correspond aux échos qui me reviennent du personnel de la SNCB et qui font état d'un malaise grandissant.

Je vous pose donc les questions suivantes, monsieur le ministre.

Quelle est l'évolution du nombre de constats d'irrégularité dressés par les accompagnateurs ces cinq dernières années? Quelle est l'évolution du nombre d'agressions en lien avec ces infractions (pas de titre de transport, titre litigieux, etc.)? Quelle est la ventilation du nombre d'agressions en fonction des agents qui en sont victimes: accompagnateurs, agents de sécurité, autres membres du personnel? Peut-on établir un lien entre l'augmentation des agressions, et éventuellement des irrégularités, avec l'introduction du nouveau tarif à bord (le supplément de 7 euros) instauré en février 2015? À quelle période de la journée y a-t-il le plus d'agressions? Est-ce aux heures de pointe du matin? En milieu de journée? Le soir? Enfin, un des ressentis des accompagnateurs est qu'il y a de plus en plus de problèmes d'agressivité avec des personnes en décrochage de la société. Existe-t-il des données corroborant cette impression?

07.02 **Emir Kir** (PS): Monsieur le ministre, selon les titres de plusieurs quotidiens, pour la première fois depuis 2010, le nombre d'agressions envers le personnel de la SNCB repart à la hausse, avec 238 agressions durant le premier trimestre 2017, donnant lieu à 592 jours d'incapacité de travail. Pourtant, depuis 2010, le nombre d'agressions n'avait cessé de diminuer. Elles étaient à 1 502 en 2010, 1 359 en

2012, 1 269 en 2014 et 1 051 en 2016. Or, depuis le premier trimestre 2017, les statistiques témoignent pour la première fois d'une augmentation.

Je voudrais savoir quelles conclusions vous tirez de ces chiffres. Si vous en avez tiré des conclusions, quelles mesures envisagez-vous de prendre pour remédier aux problèmes soulevés par ces résultats? Quelles sont les principales raisons de ces actes d'agression envers les agents selon vous? Quel soutien psychologique leur est-il prodigué suite à ces moments éprouvants?

07.03 François Bellot, ministre: Chers collègues, la SNCB me communique que le nombre de constats d'irrégularité pour les cinq dernières années se répartit comme suit. En 2012, 517 467 constats ont eu lieu. En 2013, 554 079. En 2014, 531 145. En 2015, 360 041 et en 2016, 266 500 constats, soit la moitié environ des chiffres de 2012 et 2013.

Si nous comparons 2012 et 2016, le nombre de constats d'irrégularité a donc presque diminué de moitié. Le nombre d'agressions à l'encontre des accompagnateurs a aussi diminué en 2015 et en 2016, alors que la mise en place du tarif à bord - les fameux sept euros - date de février 2015.

Au cours des derniers mois, une tendance à la hausse a été constatée, mais pas pour des motifs liés aux titres de transport à bord. La SNCB a recensé 456 faits au cours du premier semestre 2017, contre 421 pour la même période en 2016. Cette augmentation est principalement liée à la procédure de départ. Les litiges liés à celle-ci ont augmenté de 50 % par rapport à la même période de 2016.

On ne le dit pas ici, mais je rappelle tout de même que l'année passée, durant vingt jours, les trains n'avaient pas circulé. On n'a pas appliqué la règle de trois, mais le sujet mériterait peut-être qu'on le fasse.

Si les litiges liés aux titres de transport restent la cause principale des agressions, leur nombre n'a pas augmenté, contrairement au nombre de ceux liés à la procédure de départ des trains. Comme vous le savez, lors de cette procédure, l'accompagnateur ferme toutes les portes sauf la sienne. Des retardataires arrivent et veulent forcer le passage. Rappelez-vous l'accident de Dinant. Les accompagnateurs sont donc informés que cette procédure doit être absolument respectée. Le nombre de voyageurs qui veulent forcer les accompagnateurs à les laisser monter semble malgré tout en augmentation. Si on analyse le nombre total d'agressions commises envers les accompagnateurs de trains en 2013 et au cours du premier semestre 2017, on observe que les agressions surviennent surtout entre 15 h et 21 h. Il ne s'agit même pas de la nuit.

La SNCB m'informe qu'elle n'effectue aucun recensement du nombre d'agressions en fonction des profils des auteurs. Le critère déterminant qu'une personne serait en décrochage de société est subjectif. Un tel recensement irait en outre à l'encontre de la législation sur la protection de la vie privée.

Vous trouverez dans les tableaux repris dans les pièces jointes qui vont vous parvenir immédiatement, le détail de l'évolution du nombre d'agressions sur les accompagnateurs depuis 2013, le détail des raisons des litiges et le nombre d'agressions par type de litige, et la ventilation du nombre d'agressions en fonction des agents qui en sont victimes (les accompagnateurs, le personnel des gares, le personnel de vente et Securail).

En matière de soutien psychologique, la victime d'une agression peut faire appel au système du *buddy* mis en place par la SNCB depuis plusieurs années. Il s'agit de collègues formés pour apporter un soutien moral et aider la victime dans ses démarches. La SNCB dispose par ailleurs de psychologues qui peuvent également être consultés, ainsi que de conseillers en prévention.

07.04 Marco Van Hees (PTB-GO!): Monsieur le ministre, merci pour vos réponses détaillées.

Je suis conscient que la fermeture des portes au démarrage du train est un problème. C'est d'ailleurs une des questions suivantes de l'agenda, si nous y arrivons. Je prends note du fait que selon les données que vous nous fournissez, l'instauration du supplément de 7 euros ne serait pas une cause de la hausse des agressions. Je prends note des chiffres que vous donnez. Il est vrai que j'avais un sentiment qui était peut-être différent. En tant que voyageur, je n'assiste pas à des agressions, mais bien à des échanges verbaux qui ne se passent pas toujours bien, sans qu'on puisse parler d'agression. Cette règle des 7 euros suscite effectivement pas mal de ressentiment chez les voyageurs.

Je vous remercie pour les données que vous fournissez. Nous allons les analyser et éventuellement revenir

à vous, s'il y a lieu.

07.05 Emir Kir (PS): Merci également, monsieur le ministre, pour vos réponses qui sont complètes.

Je note cependant un élément. Vous avez dit qu'il y a eu une période de grèves et qu'il faudrait pouvoir comparer. Ce serait intéressant à un moment donné de comparer ce qui est comparable et d'avoir une idée plus claire sur le pourcentage d'agressions. C'est vrai qu'avec cela, si on a une augmentation parce qu'on a plus de jours de travail, il faudrait voir en pourcentage ce que cela a comme effet.

07.06 François Bellot, ministre: On n'a pas contrôlé mais c'est 8 %.

07.07 Emir Kir (PS): Le point crucial que vous avez mis en exergue dans votre réponse, ce sont les départs qui posent problème. Laissez-nous le temps, comme disait mon collègue, d'analyser les chiffres et on aura certainement l'occasion de revenir, de comprendre ce qui pose problème au niveau des départs et les mesures que vous allez prendre à cet égard.

07.08 François Bellot, ministre: Je m'excuse mais si l'on prend 8 % plus ou moins sur 180 jours, vous faites 8 % de 456, cela fait 34 ou 35. Vous ajoutez 34 ou 35 aux 421 et vous avez plus ou moins les mêmes chiffres. C'est un calcul qui vaut ce qu'il vaut. Je pense qu'on est dans l'équivalence. Je n'ai pas plus d'éléments pour aller plus avant.

*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 "het aantal incidenten met migranten die zich verstoppen onder goederentreinen" (nr. 20106)

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 "le nombre d'incidents impliquant des migrants se cachant sous des trains de marchandises" (n° 20106)

08.01 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, het aantal migranten in Europa dat zich onder goederentreinen verstopt om het land van bestemming binnen te komen, is in de afgelopen maanden sterk toegenomen. Dat blijkt uit cijfers van de Duitse politie. Vorige maand is de politie daar op maar liefst 100 migranten gestuit. Ook in Nederland zou het al een bekend fenomeen zijn.

Is dat fenomeen ook hier bekend? Zo ja, hoeveel migranten werden de afgelopen maanden op het Belgische grondgebied onderschept omdat zij zich in of onder goederentreinen hadden verstoppt? Hebt u cijfers voor de afgelopen 12 maanden, indien mogelijk opgesplitst per goederenoperator?

Bestaat er bij Lineas een procedure die voorschrijft hoe het personeel dient om te gaan met dergelijke situaties? Werkt Lineas daarvoor desgevallend ook samen met de Belgische politiediensten?

08.02 Minister François Bellot: Beste collega, Lineas is een privéonderneming en is dan ook niet gehouden tot het beantwoorden van parlementaire vragen. De onderneming is bovendien slechts één van de actieve operatoren op het netwerk en kan geen globaal beeld van de markt geven. Lineas rekent erop dat ook de andere operatoren over dit onderwerp worden bevraagd. Om een volledig beeld te krijgen, kunt u deze vraag trouwens beter aan de minister van Binnenlandse Zaken stellen.

Met de problematiek van vluchtelingen in goederentreinen werd Lineas in de voorbije jaren slechts één keer geconfronteerd. Lineas neemt alle mogelijke veiligheidsmaatregelen bij het vertrek van de trein, in eerste instantie om de veiligheid van de mensen, de goederen en de treinen te verzekeren, maar eveneens om dat soort incidenten te vermijden.

Lineas laat mij weten dat het niet uitsluit dat dergelijke problemen zich kunnen voordoen op zijn treinen. Weet echter dat elke trein voor elk vertrek, bij elke tussenstop en bij elke aankomst grondig wordt nagezien. Bij enig incident worden Infrabel en de lokale autoriteiten sowieso onmiddellijk verwittigd. Op dit moment wordt Lineas vooral geplaagd door diefstallen of pogingen daartoe. In de afgelopen week alleen al werden 13 treinen geconfronteerd met inbraak of pogingen tot inbraak.

Diverse maatregelen worden genomen om dit te vermijden, waaronder anti-diefstalbalken en bewaking aan het rangeerstation Milano.

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

Gezien de voorvallen in de ons omringende landen van mensen die van treinen vielen of zelfs doodvroren, is het goed dat wij oog hebben voor de problematiek. U hebt de procedure geschetst die Lineas uitvoert. De operator moet bij de vertrekprocedure de nodige controles uitvoeren. Ik begrijp dat Lineas als privébedrijf niet als enige de informatie wil verstrekken. U verwijst naar uw collega. Ik zal de nodige stappen zetten.

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

09 Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de verkoop van het Kolenspoor" (nr. 20107)

09 Question de M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la vente du Chemin de fer de la mine" (n° 20107)

09.01 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de stad Genk heeft in 2015 samen met de provincie Limburg een subsidieaanvraag ingediend bij de Vlaamse overheid voor het strategisch project Kolenspoor. Die subsidieaanvraag werd positief beoordeeld. De subsidie dient als bijdrage in de loon- en werkingskosten voor de projectcoördinatie gedurende een periode van drie jaar. In november 2016 werd de projectcoördinatie toegewezen aan Tweeperenboom CVBA. Het strategisch project Kolenspoor ging vervolgens van start op 1 december 2016. De projectcoördinator is ondertussen al een tijd aan het werk. De opdracht bestaat erin om verschillende projecten uit te werken, aan te sturen en op te volgen in samenwerking met diverse partners, waaronder de NMBS en Infrabel.

Mijnheer de minister, hoe verlopen de contacten tussen de NMBS en Infrabel en de projectcoördinator van het strategisch project? Welke zijn de resultaten van die contacten?

Klopt het dat de NMBS van plan is om het Kolenspoor te verkopen? Zo ja, welke delen van het Kolenspoor, via welke procedure en wat is de timing daarvoor? Tegen welke prijs wil de NMBS verkopen?

Zijn er al kandidaat-kopers voor het Kolenspoor?

09.02 Minister François Bellot: Beste collega, de NMBS heeft tot nu toe altijd goede contacten gehad omtrent het project Kolenspoor met de verschillende stakeholders.

In uitvoering van haar valorisatiestrategie van haar gebouwen en haar terreinen, zal de NMBS het deel van het Kolenspoor dat nog in eigendom is maar niet meer wordt gebruikt, tussen As, Genk, Maaseik en Maasmechelen, binnenkort via marktconsultatie verkopen. Die verkoop zal in de loop van de volgende maanden worden gelanceerd. De verkoopprijs zal worden bepaald op basis van de offertes die de NMBS zal ontvangen. Die prijs kan nu nog niet worden meegedeeld.

De NMBS weet dat er geïnteresseerden zijn, maar dient de uiteindelijke kandidaturen af te wachten.

09.03 Wouter Raskin (N-VA): Bedankt, mijnheer de minister.

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

10 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de Mercurius-databank" (nr. 20059)

10 Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la banque de données Mercurius" (n° 20059)

10.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijn excuses voor mijn laattijdig toekomen.

Mijnheer de minister, met de wet van 14 april 2011 werd de Mercuriusdatabank opgericht. Ondertussen is ze operationeel voor de identiteitsgegevens komende van het Rijksregister, de examenresultaten komende van de rijexamencentra en de elektronische uitwisseling van gegevens van buitenlandse rijbewijzen.

Momenteel wordt de databank vooral gebruikt door de verschillende gemeenten voor de aflevering van het rijbewijs en de omwisseling van buitenlandse rijbewijzen. Toch is het de bedoeling om van Mercurius een reallimedatabank te maken voor rijbewijzen, waardoor bijvoorbeeld gegevens over vervallenverklaringen – een bevoegdheid van de FOD Justitie – en van de onmiddellijke intrekkingen en tijdelijke rijverboden voor enkele uren – een bevoegdheid van de FOD Binnenlandse Zaken – in realtime gecontroleerd kunnen worden door de bevoegde instanties, zoals de politiediensten. Volgens ons kan dat een heel belangrijke stap zijn. Als een bestuurder bijvoorbeeld een tijdelijk rijverbod van enkele uren krijgt na een vaststelling van het rijden onder invloed, wordt dat op dit moment niet geregistreerd. Ook als een bestuurder een verval opgelegd kreeg, maar zijn rijbewijs niet of te laat binnenbracht bij de politierechtbank, kan de politie dat niet in realtime zien.

Na de analysefase tussen de verschillende betrokken administraties is de testfase in januari 2017 begonnen. Op een vorige vraag daarover antwoordde u dat uw departement midden april 2017 klaar zou zijn om de consultatie van de gegevens over het statuut van het rijbewijs toe te laten voor de gemeentebesturen, Justitie en de politie, dus de bevoegde diensten.

Mijnheer de minister, kunt u meer vertellen over de testfase van Mercurius die in januari opgestart is? Is de testfase al afgerond of hoelang loopt ze nog of moet ze nog doorlopen?

Kunt u bevestigen dat uw departement klaar is met de uitwerking van Mercurius, zodat de bevoegde diensten het statuut van het rijbewijs te allen tijde kunnen consulteren? Kunnen gemeenten, Justitie en de politiediensten het statuut van het rijbewijs vandaag al in realtime consulteren?

Welke aanpassingen aan de wegverkeerswet zijn er desgevallend nog nodig? Welke aanpassingen zijn er binnen uw bevoegdheid nodig aan koninklijke besluiten, uitvoeringsbesluiten en dergelijke? Ik denk bijvoorbeeld aan de formaliteiten bij de vervallenverklaring, bepaald in artikel 46.

10.02 Minister **François Bellot**: De link tussen Mercurius en het datasysteem van de FOD Justitie en de politie is gerealiseerd. In Mercurius is een nieuw overzichtscherm beschikbaar met onder meer de gegevens van een verval van het recht tot sturen en een onmiddellijke intrekking. Alle gemeenten in België kunnen dit scherm sinds juli 2017 raadplegen.

Er is geen echte testfase geweest. We hebben vanaf de ingebruikname van dit nieuwe scherm aan de gemeenten gevraagd om ons te informeren over eventuele problemen of onduidelijkheden zodat we de juistheid van de gegevens kunnen opvolgen. Zoals bij elke nieuwe toepassing vraagt dit in de beginfase enkele aanpassingen. Om alles op punt te stellen wordt dit in een werkgroep, samen met de FOD Justitie en de politie, zolang als nodig, verder geëvalueerd.

Voor de FOD Mobiliteit en Vervoer is dit project afgerond. De gemeenten kunnen de gegevens met betrekking tot een verval van het recht tot sturen en een onmiddellijk intrekking raadplegen.

Welke problemen de politie of de FOD Justitie ondervinden en welke informatie ze kunnen raadplegen vraagt u beter aan de minister van Binnenlandse Zaken of de minister van Justitie.

Het project was puur operationeel en vereist geen aanpassing van de wetgeving. De gegevens, beschikbaar in Mercurius, en het gebruik van deze gegevens is geregeld in de wet van 14 april 2011, houdende diverse bepalingen, titel 3, hoofdstuk 1 en in het koninklijk besluit van 18 november 2011 betreffende de Kruispuntbank van de Rijbewijzen. Daarin werd de beschikbaarheid van deze gegevens reeds bepaald. Bovendien zijn de politiediensten en de gerechtelijke overheden reeds gemachtigd om gebruik te maken van deze gegevens.

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

Enerzijds, is het positief dat de databank operationeel is, dat ze op punt staat en dat ze goed functioneert voor de gemeentebesturen. Anderzijds, betreurt ik dat wij geen beeld krijgen van het gebruik van de

databank door politie en Justitie. Net daar zou immers de meerwaarde kunnen liggen. De politiediensten kunnen dan immers de databank in realtime consulteren op het moment dat ze iemand staande houden, om te controleren of het rijbewijs in orde is. Dat zou een enorme sprong voorwaarts kunnen zijn in de handhaving van de controles op het rijden met een geldig rijbewijs. Ik begrijp dat ik daarvoor bij uw collega's-ministers zal moeten aankloppen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Voorzitter: Jef Van den Bergh.

Président: Jef Van den Bergh.

11] Questions jointes de

- **Mme Isabelle Poncelet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la privatisation du Groupe SNCB" (n° 20133)**

- **M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les propos de M. Van Overtveldt, ministre des Finances, concernant la privatisation de la SNCB" (n° 20280)**

- **M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le plaidoyer du ministre des Finances en faveur de la privatisation de la SNCB" (n° 20919)**

11] Samengevoegde vragen van

- **mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de privatisering van de NMBS-Groep" (nr. 20133)**

- **de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de uitspraken van de heer Van Overtveldt, minister van Financiën, over de privatisering van de NMBS" (nr. 20280)**

- **de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de oproep van de minister van Financiën om de NMBS te privatiseren" (nr. 20919)**

11.01] Isabelle Poncelet (cdH): Monsieur le ministre, la question date d'il y a quelque temps déjà. Elle date du 29 août.

Dans un entretien publié sur le site internet de *L'Echo*, le ministre des Finances, Johan Van Overtveldt, a expliqué que le gouvernement allait examiner la possibilité d'une privatisation de la SNCB dans le cadre des discussions budgétaires portant sur la participation de l'État dans des entreprises. Cette annonce a poussé le premier ministre à clarifier la situation en expliquant qu'une privatisation de la SNCB n'était pas l'ordre du jour. Il a précisé qu'un groupe de travail se penchera dans les prochains mois sur les participations publiques dans le cadre d'une "gestion dynamique". Ce groupe évaluera la valeur des actions et comment elles peuvent être réalisées. Monsieur le ministre, qu'en est-il exactement ou qu'en était-il exactement à l'époque? Est-ce que votre position a changé? Quelle est votre position quant à une éventuelle privatisation du groupe SNCB? Le cas de la SNCB sera-t-il abordé dans le cadre du groupe de travail? Quand ses travaux vont-ils débiter ou ont-ils déjà commencé? Quand pourra-t-on avoir une réponse?

11.02] David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, hierbij geef ik mijn bedenking over de uitspraak van minister van Financiën Van Overtveldt inzake het verdere onderzoek naar de privatisering van NMBS en andere overheidsparticipaties. Ook al werd hij onmiddellijk teruggefloten door de premier, denk ik dat het, in het bijzonder uitgesproken door een minister, absoluut geen verstandig idee was. Parlementairen hebben meer recht van spreken dan een minister om dergelijke proefballonnetjes op te laten, zeker gelet op de gevolgen in het sociale klimaat.

Bovendien vraag ik – daarbij verwijs ik ook naar de heer Cornu, vroeger, en mevrouw Dutordoir, op dit moment – om het ballonnetje alstublieft te doorprikken, in plaats van het steeds naar boven te laten komen.

Wat is het officiële standpunt van de regering? Zijn er effectief, ergens binnen de regeringskringen, stappen ondernomen om de privatisering te onderzoeken?

11.03] Marco Van Hees (PTB-GO!): Monsieur le ministre, plusieurs de vos collègues du gouvernement ont

évoqué la privatisation de la SNCB. Le ministre des Finances, M. Johan Van Overtveldt, a déclaré que l'on allait envisager la privatisation de tous les actifs de l'État, y compris de la SNCB. Votre collègue, Kris Peeters, a dit que la discussion était ouverte. Le ministre Alexander De Croo, qui est un défenseur de longue date de la privatisation en général, a évoqué une privatisation partielle de la SNCB. Le premier ministre a pour sa part déclaré que cela n'était pas la priorité du gouvernement et qu'en tout cas, la SNCB ne serait pas privatisée complètement. Néanmoins, il a confirmé que dans les prochains mois, un groupe de travail examinerait les possibilités de vendre des participations publiques.

Monsieur le ministre, confirmez-vous que le gouvernement étudie actuellement une possible privatisation partielle, voire totale de la SNCB? Le groupe de travail mentionné est-il déjà actif? Dans la négative, quand entamera-t-il ses travaux. En tant que ministre ayant la SNCB dans ses attributions, estimez-vous que sa privatisation totale ou partielle est une piste valable?

11.04 François Bellot, ministre: Chers collègues, à la suite des diverses déclarations faites dans la presse ce 25 août 2017, le premier ministre et moi-même avons immédiatement démenti cette information.

Een privatisering van de NMBS, zelfs maar gedeeltelijk, is niet aan de orde.

Le gouvernement a rappelé qu'il évalue les nombreuses activités exercées par le biais des filiales de la SNCB et d'Infrabel au regard des missions centrales des sociétés conformément à l'accord de majorité et la façon dont, si c'est nécessaire, elles peuvent être réduites, ni plus ni moins. Je l'ai dit et répété maintes fois depuis lors: il n'est pas question de privatiser la SNCB ni Infrabel.

11.05 Marco Van Hees (PTB-GO!): Et partiellement?

11.06 François Bellot, ministre: Je l'ai dit: ni partiellement, ni totalement.

Un tel projet serait infaisable et inenvisageable dans le cas du rail belge. Je mets tout le monde au défi. Ma priorité est de moderniser l'entreprise pour en faire un acteur public efficace au service de ses clients et de la mobilité du pays. C'est ainsi que nous préparons une SNCB pérenne et efficace.

In mijn hoedanigheid van voogdijminister van de NMBS-Groep zal ik worden betrokken bij de groep die zich binnen de federale regering zal buigen over de mogelijkheid om de staatsschuld te verminderen en de overheidsparticipatie te beperken. Wat de NMBS betreft, kan ik u bevestigen dat de regering zich daarbij aan het regeerakkoord zal houden en met name alle participaties van de NMBS in haar talrijke dochterondernemingen onder de loep zal nemen en enkel de participaties zal behouden die aan de kernfuncties van de spoorweggroep gelinkt zijn.

C'est dans ce cadre, par exemple, qu'il y a quelques semaines, l'entreprise CMI a repris les activités de l'ex-filiale Transurb.

11.07 Isabelle Poncelet (cdH): Merci pour ces réponses plutôt rassurantes, monsieur le ministre.

On espère que dans le gouvernement qui suivra, on gardera la même philosophie et la même obstination à maintenir la SNCB et Infrabel en sociétés publiques. En tout cas, c'est ce que nous souhaitons.

11.08 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, voor alle duidelijkheid, ik vind ook dat de NMBS efficiënter kan en moet werken. Daar is absoluut geen discussie over in de commissie. Iedereen wenst dat belastinggeld zo efficiënt mogelijk wordt gebruikt, maar ik denk dat de piste van de privatisering net meer geld zal kosten aan de overheid. Het is niet alleen een ideologische discussie – iedereen is natuurlijk vrij om zijn ideologie te hebben, alhoewel een minister bepaalde verantwoordelijkheden heeft en sommige uitspraken beter niet zou doen –, want ook in het kader van een efficiënt gebruik van overheidsmiddelen zou de privatisering geen verstandige beslissing zijn.

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

De **voorzitter**: Onder agendapunt 18 staat een hele reeks samengevoegde vragen over de beperking van de openingsuren van bepaalde loketten. Mevrouw Grovonius en mevrouw Lalieux zullen niet komen, de heer

Van Hees zal terugkomen en de heer Cheron is verwittigd.

On attend encore quelques instants ? Vous avez le droit de poser vos deux questions, madame Poncelet. Normalement, M. Van Hees va revenir. Mme Grovonius ne vient pas.

12 Questions jointes de

- Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'ouverture réduite de guichets de gare" (n° 20182)
- Mme Isabelle Poncelet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la fermeture de 33 guichets" (n° 20196)
- Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les automates de la SNCB" (n° 20242)
- M. Marcel Cheron au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la fermeture partielle de 33 guichets au 2 octobre 2017" (n° 20489)
- Mme Isabelle Poncelet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'ouverture du guichet en gare de Libramont durant le week-end" (n° 20674)
- Mme Karine Lalieux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la restriction des heures d'ouverture du guichet de la gare de Tubize" (n° 20878)
- Mme Karine Lalieux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les automates de la SNCB" (n° 20879)
- M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la fermeture de 33 guichets l'après-midi et le week-end" (n° 20923)

12 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het beperken van de openingstijden van stationsloketten" (nr. 20182)
- mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de sluiting van 33 loketten" (nr. 20196)
- mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de automaten van de NMBS" (nr. 20242)
- de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de gedeeltelijke sluiting van 33 loketten op 2 oktober 2017" (nr. 20489)
- mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de opening van het loket in het station Libramont in het weekend" (nr. 20674)
- mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de kortere openingsuren van het loket van het station Tubeke" (nr. 20878)
- mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de automaten van de NMBS" (nr. 20879)
- de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het sluiten van 33 loketten in de middag en het weekend" (nr. 20923)

12.01 Isabelle Poncelet (cdH): Monsieur le ministre, j'avais deux questions relatives à la fermeture des guichets. Nous avons déjà eu l'occasion d'en parler. Une question a été déposée début septembre et une nouvelle question a été déposée le 21 septembre.

Début septembre, la SNCB a annoncé qu'à partir du 2 octobre, soit hier, les heures d'ouverture des guichets de 33 gares du pays seraient réduites durant le week-end et/ou l'après-midi. La société justifie cette décision par le fait que les voyageurs optent le plus souvent pour les automates et les canaux de vente numériques, disponibles 24 heures/24 et 7 jours/7. En 2015-2016 déjà, 33 gares étaient concernées par une fermeture des guichets. Bien que la grande majorité des produits de la SNCB peuvent être achetés via les automates, il est évident que la réduction des heures d'ouverture des guichets aura un impact négatif sur la qualité du service offert au public, en tout cas pendant le temps de s'adapter à ces nouveaux moyens d'achat.

En effet, le service n'est pas le même, car les personnes âgées, par exemple, ne manipulent pas les automates de la même manière qu'un jeune public rôdé à internet. Le rôle de la SNCB en sa qualité de service public est pourtant d'offrir un service de qualité à tous les utilisateurs du rail en préservant le transport rural. Une telle réduction risque surtout de diminuer l'attractivité sur certaines lignes et d'entraîner une diminution des voyageurs et donc une remise en question par la SNCB de l'offre de transport proposée sur ces lignes.

C'est toujours un peu le même scénario qui s'applique pour les lignes déjà fragilisées: le nombre de voyageurs diminue et ne justifie pas le maintien de l'offre. À terme, la crainte est de voir la ligne se fermer. On pourrait donc s'interroger en la matière. La suppression de guichets moins fréquentés dans l'optique "d'optimiser les réseaux de vente" revient une fois de plus à privilégier le transport de masse de grandes villes à grandes villes. Le transport rural sera défavorisé, puisque l'offre y sera réduite. Cette décision est un nouveau coup dur pour la mobilité dans les zones rurales ou semi-rurales, auxquelles je suis très attachée.

Monsieur le ministre, pouvez-vous m'indiquer les gares concernées par ces fermetures? S'agit-il de fermetures uniquement durant le week-end ou également l'après-midi en semaine? S'agit-il de fermeture toute la journée ou tout le WE ou durant certaines heures? Quelle est votre position face à ces fermetures successives? Que devient la notion de service public? Voilà pour ma première question!

J'enchaîne sur ma deuxième question qui apporte certaines réponses à la première.

J'ai été interpellée par des personnes de la région de Libramont qui s'inquiètent du sort du guichet de la gare de Libramont. En effet, à partir du 2 octobre, le guichet de cette gare ne sera plus ouvert le samedi que de 8 h 15 à 15 h 40 et le dimanche que de 11 h 15 à 18 h 40.

Monsieur le ministre, cette réduction des heures d'ouverture du guichet est un véritable choc dans la région de Libramont. De nombreux investissements viennent d'y être réalisés et, dès lors, une réduction de l'offre de services y est parfois mal comprise. De nombreux navetteurs et voyageurs empruntent cette gare chaque jour, mais aussi durant le week-end bien évidemment. Je pense ici notamment aux étudiants qui partent le dimanche soir. Le guichet sera fermé à 18 h 40 le dimanche, alors que de nombreux étudiants ne sont pas encore repartis vers leur kot. C'est un non-sens pour de nombreuses personnes de la région.

Monsieur le ministre, quels sont les arguments effectifs qui ont amené à une réduction des heures d'ouverture durant le week-end à Libramont? Pourriez-vous revoir cette décision ou bien celle-ci est-elle définitive?

12.02 François Bellot, ministre: Madame Poncelet, la SNCB m'indique que les voyageurs optent de plus en plus souvent pour les automates de vente et pour les canaux de vente numériques, comme son site web et les applications pour téléphone mobile, pour acheter leur ticket de train. La grande majorité des produits SNCB y est en effet disponible. De plus, le parc d'automates de vente a été fortement élargi ces dernières années.

Étant donné que cette évolution entraîne une diminution continue des ventes aux guichets, la SNCB a décidé d'adapter les heures d'ouverture des guichets dans 33 gares à partir du 2 octobre 2017, essentiellement l'après-midi et les week-ends. Ces dernières années, la SNCB a communiqué à plusieurs reprises sur le fait que les heures d'ouverture et les prestations au guichet seront systématiquement adaptées en fonction de l'évolution de la charge de travail au guichet et selon l'évolution naturelle de l'effectif à la suite des départs à la retraite. L'adaptation des heures d'ouverture des guichets, dès le 2 octobre, n'est ni plus ni moins que la conséquence de ce principe général.

Cette mesure lui permettra d'affecter les moyens là où ils s'avèrent les plus utiles pour ses clients. La SNCB assure qu'elle ne prévoit plus aucune fermeture totale et définitive de guichets avant 2020. Le détail des changements d'heures aux guichets est repris en annexe. Vous verrez, par exemple, que la gare de Rochefort-Jemelle est concernée; je n'ai donc pas fait l'objet de faveurs de type clientéliste et je l'assume. C'est aussi ma vision de la politique.

Les automates permettent le paiement par carte bancaire, carte de débit ou carte de crédit, et par monnaie, d'un montant maximum de 35 euros, ce qui suffit pour un billet aller simple au tarif maximum en première classe. Les billets ne sont pas acceptés pour des raisons de sécurité, entre autres pour les automates situés à des points d'arrêt non gardés. La SNCB précise qu'en juillet 2017, la disponibilité moyenne des

distributeurs automatiques était de 98,7 %.

En cas d'erreur d'émission après paiement, le client peut demander le remboursement au guichet de son choix s'il est en possession du ticket de caisse indiquant l'erreur, et, dans tous les cas, il peut contacter le service clientèle via un formulaire de contact disponible en gare ou sur le site internet de la SNCB. Lorsque le client se trompe dans son achat, il peut se faire rembourser son billet sans frais à un guichet, jusqu'à la date du voyage. Si le client se trompe lors de l'achat pour un voyage le jour même, le remboursement est possible dans les 30 minutes suivant l'achat à un guichet. Dans le cadre de la réduction de la plage horaire des guichets, la SNCB a développé une procédure visant à garantir un accès aux halls de gare et à leurs équipements et par conséquent à maintenir l'accueil des voyageurs.

Madame Poncelet, vous avez demandé quels étaient les guichets concernés. Je vais vous remettre la liste, établie en fonction de la fermeture des guichets tout le week-end, uniquement les après-midis de semaine, uniquement les après-midis du week-end ou l'après-midi pendant la semaine et pendant le week-end dans les gares etc.

12.03 **Isabelle Poncelet** (cdH): Monsieur le ministre, votre collaborateur m'avait déjà transmis la liste.

Je vous remercie de votre réponse. Comme vous l'avez indiqué précédemment, la SNCB se modernise. Nous savons que l'automatisation a tendance à avancer à grand pas. Or plusieurs usagers ne veulent pas s'adapter ou n'y parviennent pas. Même si l'automate peut constituer une solution en cas de fermeture du guichet, les personnes âgées peuvent rester une demi-heure devant l'appareil sans en comprendre la logique. Cela pose donc un problème.

Vous avez ajouté qu'en cas d'erreur, le remboursement pouvait s'effectuer au guichet dans les trente minutes. Toutefois, si celui-ci est fermé, les intéressés ne peuvent pas être remboursés. Peut-être l'opération pourrait-elle être alors exécutée ultérieurement.

Nous aurions donc aimé que vous annonciez une aide à destination des personnes âgées, car nous savons que les jeunes s'adaptent aisément au changement.

12.04 **François Bellot**, ministre: C'est pourquoi nous souhaitons développer des modes de vente de tickets externes, par exemple via internet. En ce qui concerne le remboursement, quand on est dans le train, il est difficile de se faire rembourser rapidement un mauvais ticket au service clientèle d'une autre gare. L'accompagnateur de train peut informer le passager du *modus operandi* pour se faire rembourser. Vous voyez que ce n'est pas figé.

12.05 **Isabelle Poncelet** (cdH): Monsieur le ministre, je vous remercie de ce complément d'information et de la souplesse que vous avez bien expliquée.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président**: La question n° 20145 de Mme Lalieux est reportée. La question n° 20180 de M. Gilkinet est transformée en question écrite.

13 **Question de M. Benoît Piedboeuf au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'information donnée aux vendeurs et acheteurs de drones quant aux règles d'utilisation fixées par l'arrêté royal du 10 avril 2016" (n° 20203)**

13 **Vraag van de heer Benoît Piedboeuf aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de informatie voor kopers en verkopers van drones betreffende de in het koninklijk besluit van 10 april 2016 vastgelegde gebruiksregels" (nr. 20203)**

13.01 **Benoît Piedboeuf** (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, la vente de drones connaît un succès croissant. Nombre d'acheteurs cependant considèrent acquérir un objet de loisir, voire un jouet, et pensent, pour la plupart de bonne foi, pouvoir l'utiliser comme bon leur semble. Or l'arrêté royal du 10 avril 2016 pose des conditions restrictives quant à l'usage des drones.

Pouvez-vous me dire si une information claire quant aux règles légales d'utilisation des drones est donnée aux vendeurs et aux acheteurs?

Le vendeur peut-il être tenu responsable des conséquences d'un usage indu d'un drone par un acheteur? Si tel n'est pas le cas, pouvez-vous, dans le processus de révision de l'arrêté actuellement conduit par votre cabinet, réserver un chapitre à la question d'une information responsabilisante?

En tant que responsable politique d'une municipalité, ma question est guidée par le souci de la sécurité publique mais aussi par celui de la protection due à une profession en émergence, celle de télépilote, qui souffre de l'amalgame entre usage amateur et usage professionnel du drone.

13.02 François Bellot, ministre: Monsieur le président, cher collègue, actuellement, il n'existe aucune base légale pour contraindre les vendeurs à informer les acheteurs sur la législation existante en apposant par exemple un autocollant ou en distribuant un livret lors de la vente.

Au niveau européen, dans le processus d'élaboration du prochain "règlement Drones" qui devrait entrer en vigueur en 2020, il est prévu l'obligation pour les fabricants d'inclure un feuillet d'information dans la boîte contenant les principales règles sur l'utilisation des drones.

Lorsque cette nouvelle législation sera en vigueur, il reviendra au SPF Économie, également chargé de la Protection du consommateur, de vérifier que cette mesure est bien appliquée.

Cependant, le SPF Mobilité et Transports distribue du matériel d'information (des affiches, des *leaflets*, etc.) aux associations d'utilisateurs qui le demandent. Une campagne de sensibilisation a été organisée en 2016 avec le SPF Économie et le secteur. Notez aussi que les informations sont librement disponibles sur le site web du SPF Mobilité et Transports.

Il est à noter que de nombreux utilisateurs achètent leur drone sur internet, en provenance de pays parfois très lointains. Dans ce cas de figure, il est et restera très difficile de s'assurer que le fabricant ou le vendeur a bien informé l'acheteur des règles en vigueur. Une bonne communication globale à ce sujet reste donc primordiale dans tous les cas.

13.03 Benoît Piedboeuf (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie. J'ai la réponse à ma question.

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

14 Samengevoegde vragen van

- de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de uitbreiding van het aantal treinhalthes in Limburg" (nr. 20241)

- de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de verwachte reizigersaantallen bij de heropening van de stopplaats in Chaudfontaine" (nr. 20507)

14 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 "l'augmentation du nombre de points d'arrêt ferroviaires dans le Limbourg" (n° 20241)

- M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le nombre attendu de voyageurs à la réouverture de l'arrêt ferroviaire de Chaudfontaine" (n° 20507)

14.01 Wouter Raskin (N-VA): Eind dit jaar treedt het nieuwe vervoersplan van de NMBS in werking. Dat plan voorziet in de uitbreiding van het treinaanbod met iets meer dan 5%. In een interview in *Metro* van 6 september jongstleden, niet zo lang geleden dus, kondigt u bovendien de opening van een aantal haltes aan rond Luik en in Limburg. In het vervoersplan is er inderdaad sprake van drie nieuwe haltes in de provincie Luik, in Seraing, Ougrée en Chaudfontaine. Ik vind echter in het plan geen nieuwe Limburgse haltes terug.

Ten eerste, klopt het dat er in Limburg haltes zullen geopend worden?

Ten tweede, indien er nieuwe haltes geopend worden, over welke haltes gaat het dan en wat is de timing?

Ten derde, wat is hiervoor de geraamde kostprijs?

Daaraan koppel ik graag andere vragen over het nieuwe vervoerplan.

Er wordt namelijk, zoals ik eerder vermeldde, ook melding gedaan van drie nieuwe stopplaatsen in Luik. Voor het zomerreces vroeg ik u al naar het aantal geschatte reizigers dat gebruik zal maken van de nieuwe haltes. Op dat moment kon u mij daar niet op antwoorden, omdat, zo luidde uw antwoord, de NMBS het niet raadzaam achtte om die informatie mee te delen. Het spoorbedrijf beschouwt de resultaten van zijn reizigerstellingen voortaan als interne gegevens die uitsluitend bestemd zijn voor operationele doeleinden, waarvan akte.

Groot was dus mijn verbazing toen ik in een artikel gepubliceerd op de website van de RTBF, www.rtbf.be, uw aankondiging las van de persconferentie in Chaudfontaine op maandag 11 september, ook niet zo lang geleden, dat naar verwachting dagelijks 3 115 reizigers de trein zouden nemen in Chaudfontaine.

Ten eerste, klopt de informatie uit het bovenstaande artikel? Hebt u inderdaad aangekondigd dat men 3 115 opstappers in Chaudfontaine verwacht?

Ten tweede, zo ja, waarom kunnen de cijfers bekend gemaakt worden? Worden de cijfers door NMBS plots niet langer beschouwd als interne informatie?

Ten derde, bent u ervan overtuigd dat het cijfer realistisch is? Zo ja, waarop is het cijfer gebaseerd?

Tot slot, werd er voor de heropening van de drie haltes een wetenschappelijk onderbouwde potentieelstudie, of een objectieve kosten-batenanalyse, uitgevoerd? Zo ja, kunt u die delen met het Parlement? Zo niet, hoe worden de investeringen in de drie haltes dan gemotiveerd?

14.02 Minister **François Bellot**: De opening van de stopplaatsen Seraing, Ougrée en Chaudfontaine is volledig conform het regeerakkoord, waarin is opgenomen dat voor de grote verstedelijkte agglomeraties Antwerpen, Charleroi, Gent en Luik de uitbouw van een gewestelijk expressnetwerk wordt bestudeerd.

Wat u ook beweert, de regering, waarvan uw partij deel uitmaakt, houdt rekening met de grootte van de steden in het land. De prioriteit werd gegeven aan Antwerpen en Gent voor de ontwikkeling van het spooraanbod in het Vlaams Gewest. Ik kom net terug uit Antwerpen, waar ik samen met mijn Vlaamse collega Ben Weyts de citypass voor Antwerpen en Gent heb ingevoerd. Dat gebeurde volgens de prioriteiten die door de NMBS en het Vlaams Gewest zijn gesteld. Dat voorbeeld toont concreet aan dat de regering voort werk maakt van de prioriteiten zoals ze in het regeerakkoord is overeengekomen voor het Vlaams Gewest.

Alle studies betreffende vraag en aanbod in de Luikse agglomeratie werden uitgevoerd in het kader van de studies rond AnGeLiC. De regering en de NMBS hebben het niet louter bij die studie gelaten, aangezien het aanbod rond bepaalde steden, zoals Antwerpen en Luik, reeds werd uitgebreid, of in december zal worden uitgebreid.

De balans is positief en elk parlementair lid van de meerderheid zou daarover tevreden moeten zijn. De aanleg van de stopplaatsen in Seraing, Ougrée en Chaudfontaine wordt gefinancierd door de enveloppe die in het kader van het bijkomende miljard voor spoorinvesteringen wordt vrijgemaakt voor de prioriteiten op het grondgebied van het Waals Gewest overeenkomstig de 60/40 verdeelsleutel. Net zoals voor het Vlaams Gewest wordt er contact gelegd met de vertegenwoordigers van de twee overige gewesten om de prioritaire projecten vast te leggen binnen de envelop die in het kader van het bijkomende miljard voor elk gewest wordt vrijgemaakt.

Zo heb ik in het kader van de investeringen in Vlaanderen met behulp van dat miljard euro aan het kabinet van de Vlaamse minister van Mobiliteit een voorstel voorgelegd, waarin onder meer de elf Vlaamse prioriteiten zijn opgenomen. Limburg wordt daarbij niet vergeten, aangezien mijn voorstel ook aanzienlijke bijdragen omvat voor, ten eerste, de elektrificatie van lijn 15 tussen Zonhoven en Balen; ten tweede, de heropening van lijn 18 tussen Hasselt en Neerpelt; ten derde, de elektrificatie van lijn 19 tussen Neerpelt en

Hamont en, ten slotte, voor het station van Hasselt.

Het blijft uiteraard een kwestie van evenwichten, wat pas zal kunnen worden bevestigd wanneer alle voorstellen van mij het akkoord van de regionale en van de federale regering hebben gekregen.

Ik moet dus vaststellen dat u meer aandacht aan de Franstalige pers besteedt dan aan de informatie die het kabinet van mijn collega in het Vlaams Gewest had kunnen verstrekken.

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

Ten eerste, ik blijf op mijn honger wat een aantal van mijn vragen. Ik heb namelijk verwezen naar het interview dat u op 6 september 2017 in *Metro* gaf en waarbij u de heropening van een aantal haltes meegaf. Op die vraag heb ik vandaag echter helaas geen antwoord gekregen. Ook op de vraag of de studie in te kijken is dan wel kan worden gedeeld, heb ik, tenzij ik u verkeerd heb begrepen of iets heb gemist, geen bevestigend antwoord gekregen. Ik heb ook geen antwoord gekregen op mijn vraag of het klopt dat u het cijfer van 3 115 niet in het Parlement wenste mee te delen, maar dat wel deed tijdens een persconferentie in Chaudfontaine zelf.

Ten tweede, ik neem akte van het proces dat resulteert in de beslissing over de heropening van de stations.

Ik zal de collega's aan Vlaamse zijde en aan de andere kant van de taalgrens bevragen over het voorstel met een aantal Limburgse prioriteiten, dat u blijkbaar aan hen hebt bezorgd.

14.04 Minister **François Bellot**: Het gaat alleen maar om een investering van 2,4 miljoen voor 3 100 reizigers voor de drie stations op die lijn in de Luikse regio. Ik zal wel eens nagaan of de verhouding tussen de omvang van de investering in andere regio's en het aantal reizigers dezelfde is. Ik zal dat onderzoeken en dan kunnen we dat eens bespreken op de volgende vergadering.

14.05 Wouter Raskin (N-VA): Dan ben ik in blijde verwachting, mijnheer de minister.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: Vraag nr. 20243 van mevrouw Grovonius wordt uitgesteld.

Wat de samengevoegde vragen nr. 20244 van mevrouw Grovonius, nr. 20371 van de heer Geerts, nr. 20753 van de heer Gilkinet en nr. 20877 van mevrouw Lalieux betreft, zijn de vraagstellers niet aanwezig.

Vraag nr. 20258 van mevrouw De Coninck wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

Vraag nr. 20269 en vraag nr. 20270 van de heer Flahaux worden uitgesteld.

15 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Karin Temmerman aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de ingebruikname van spoorlijn 204 voor reizigersvervoer" (nr. 20286)

- de heer Veli Yüksel aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "spoorlijn 204" (nr. 20525)

- de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "spoorlijn 204" (nr. 20920)

15 Questions jointes de

- Mme Karin Temmerman au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la mise en service de la ligne ferroviaire 204 pour le transport de voyageurs" (n° 20286)

- M. Veli Yüksel au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la ligne ferroviaire 204" (n° 20525)

- M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la ligne ferroviaire 204" (n° 20920)

Mevrouw Temmerman is momenteel niet aanwezig.

15.01 Veli Yüksel (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de haven van Gent is zeer moeilijk bereikbaar met het openbaar vervoer. Spoorlijn 204 loopt wel door de haven, maar er rijdt geen trein over. Wij spreken dus duidelijk over een missing link.

Verschillende stemmen ijveren reeds geruime tijd voor de reactivering van lijn 204 voor het reizigersvervoer naar Zelzate. Ook Vlaanderen gaf het project in 2013 op als een van de prioritaire projecten. Ik heb dit ook verschillende malen hier aangekaart. Met de heropening van spoorlijn 204 zou de haven van Gent via het openbaar vervoer bereikbaar worden voor heel wat werknemers, al vergt deze heropening belangrijke investeringen.

De exploitatiekosten voor een trein, op basis van een trein om het halfuur op werkdagen en een exploitatie met dieselmotoren, werden in de studie uit 2009 geraamd op 16 miljoen euro. Het project zou voort besproken worden in de investeringscel.

Mijnheer de minister, plant u samen met de NMBS of Infrabel een nieuwe behoefteanalyse, na de laatste uit 2009, over spoorlijn 204? Waarom wel of waarom niet?

Welke visie hebt u op de opening van spoorlijn 204 voor reizigersverkeer? Wat is de visie van Infrabel?

Zit de heropening van spoorlijn 204 in het voorstel van ondernemingsplan 2017-2020 van Infrabel? Waarom wel of waarom niet? Welke visie heeft de NMBS hierover?

Mijnheer de minister, ik heb deze vraag natuurlijk heel duidelijk gesteld omdat hierover totnogtoe verschillende versies werden bekendgemaakt. Vandaar ook de duidelijke vraag met betrekking tot de verschillende entiteiten en vooral naar uw visie met betrekking tot dit project.

Zijn er nieuwe fiches ingediend bij de investeringscel over spoorlijn 204? Zo ja, welk voorstel wordt daarin precies gedaan? Hoeveel zou er geïnvesteerd moeten worden om spoorlijn 204 te reactiveren? Heeft de investeringscel dit reeds besproken?

15.02 Marco Van Hees (PTB-GO!): Monsieur le ministre, le 8 juillet, Havenbedrijf Gent a lancé une étude sur l'amélioration de l'infrastructure ferroviaire dans le port de Gand et le Zeeland Seaport. Le coût de l'étude, 1,3 million d'euros, est à moitié financé par la Commission européenne. L'une des principales pistes évoquées est la faisabilité d'un transport de passagers entre Gand et Zelzate. La ligne existante n'est utilisée pour le moment que pour le transport de marchandises. Dans cette éventualité, il faudrait prévoir des arrêts. Ce serait un atout crucial pour les 60 000 travailleurs qui se déplacent chaque jour dans la zone portuaire de Gand et doivent subir les désagréments d'embouteillages fréquents. La ligne pourrait remplacer 10 000 voitures par jour.

Le coût total était estimé, fin 2016, à 107 millions d'euros. Le 28 novembre 2016, Infrabel a communiqué que les économies du gouvernement fédéral ne permettaient pas d'investir dans un tel projet. Il a même reçu la priorité la plus basse. Le porte-parole de la SNCB a encore confirmé cette réticence le 7 juillet dernier.

Quels chiffres Infrabel et la SNCB utilisent-ils pour établir cette faible priorité? Quelle est leur évaluation du nombre potentiel de voyageurs? L'importance des investissements nécessaires pour une voie sans caténaire – *light rail* – est-elle estimée? Allez-vous demander à Infrabel de tenir compte des résultats de l'analyse de Havenbedrijf Gent et de la Commission européenne?

15.03 Minister François Bellot: Mijnheer de voorzitter, collega Yüksel, onder voorbehoud van wat uiteindelijk zal worden overeengekomen in het samenwerkingsakkoord met het Vlaams Gewest over de aanwending van het bedrag van 1 miljard bovenop de financieringsmiddelen waarin het meerjarenplan inzake de investeringen reeds voorziet, kan de stand van zaken inzake de ingebruikname van spoorlijn 204 als volgt worden samengevat.

Ten eerste, de eerste ingebruikname van spoorlijn 204 voor passagiersvervoer is een project dat deel uitmaakt van de 11 Vlaamse spoorprioriteiten. Ten tweede, met betrekking tot het werk aan spoorlijn 204 is er volgens de Vlaamse fiche die bij de investeringscel werd ingediend sprake van, ten eerste, het opdrijven van de snelheid van 40 naar 80 km/uur, ten tweede, de inplanting van vijf stopplaatsen en, ten derde, de

uitvoering van spoorwerken zonder elektrificatie. Aangezien er nog geen definitieve beslissing is over de aanwending van het bedrag van een miljard euro is het voor de NMBS nog te voorbarig om reeds in plannen te voorzien om reizigerstreinen over spoorlijn 204 te laten rijden.

In de recentste studie over de invoering van een gewestelijke expresnet voor de agglomeratie Gent, die door de NMBS werd uitgevoerd, werd bij de analyse van de belangrijkste vervoersstromen richting Gent uitgegaan van de bestaande spoorinfrastructuur. Een bediening op spoorlijn 204 werd nog niet bestudeerd. Het is wel de bedoeling van de NMBS om later dit jaar een studie op te starten over de mobiliteitsstromen van en naar de haven van Gent. Een mogelijk aanbod van spoorlijn 204 zal op dat ogenblik in de studie worden opgenomen.

15.04 Veli Yüksel (CD&V): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord.

Op een groot aantal van mijn vragen hebt u geen antwoord gegeven. De ingebruikname van spoorlijn 204 voor het personenvervoer is een belangrijke troef voor de havengemeenschap en is noodzakelijk. Er zijn tientallen bedrijven actief en er werken elke dag tienduizenden mensen. Deze spoorlijn heeft niet alleen belang voor Zelzate, maar is ook belangrijk in het licht van de fusie met Zeeland Seaports. De federale en de Vlaamse regering moeten de noodzaak van deze spoorlijn ernstig nemen. Zowel de NMBS als Infrabel moeten daar de nodige aandacht voor uittrekken en er de nodige prioriteit aan geven.

Mijnheer de minister, ik wil u nog een korte, concrete vraag stellen.

U zegt dat er dit jaar nog een studie uitgevoerd zal worden over het transport van en naar de haven en dat deze studie een belangrijk document zal zijn. Vindt u, op basis van de informatie die vandaag beschikbaar is, dat spoorlijn 204 geopend moet worden? Deze duidelijke, concrete en politieke vraag wil ik u stellen, om na te gaan of u meegaat in dat verhaal.

15.05 Minister **François Bellot**: Alles is mogelijk op technisch niveau. Het is nodig om de studie te beëindigen, om het eventueel succes van deze spoorlijn te kennen. De studie wordt ook uitgevoerd op vraag van de cel die de investeringen plant voor de volgende jaren. U weet dat er 11 Vlaamse spoorprioriteiten voorliggen. In dat verband voeren wij samen met het Vlaams Gewest metingen uit, zodat er prioriteiten gekozen en gevonden kunnen worden. Ik hoop om in de loop van de volgende maanden een oplossing te vinden, zodat verschillende regio's in het Vlaams Gewest toebedeeld kunnen worden. Hetzelfde geldt overigens voor het Waals Gewest. De studie moet daarom absoluut worden uitgevoerd en daarna kunnen wij de resultaten ervan bespreken.

Op technisch niveau is dat project mogelijk.

15.06 Veli Yüksel (CD&V): Wanneer zal de studie klaar zijn?

15.07 Minister **François Bellot**: Dat weet ik nog niet. De studie zal in de loop van de komende maanden aanvatten. De resultaten ervan zijn nodig om de investeringen te bepalen voor de volgende jaren.

15.08 Marco Van Hees (PTB-GO!): Monsieur le ministre, ai-je bien compris que la SNCB allait procéder à une étude sur cette ligne pour la rendre ligne voyageurs?

15.09 François Bellot, ministre: Nous faisons cela sur toutes les lignes. Ceci repose sur deux éléments. Premièrement, l'objectivation des investissements pour choisir ceux qui ont le plus grand potentiel voyageurs. Deuxièmement, nous sommes dans une véritable négociation avec les Régions et nous n'allons pas leur imposer des choses. Nous voulons programmer parmi les onze priorités celles qui ont le potentiel le plus élevé, dans une enveloppe déterminée qui n'est pas négociable.

Cette étude est nécessaire afin de déterminer les besoins. Nous devons tenir compte de l'infrastructure, du matériel et de l'offre. Nous devons pouvoir vérifier auprès des employeurs et des employés de ce site quels sont les véritables besoins. Dans ce cadre, je vous cite un exemple. Arcelor travaille nuit et jour. Quand je vous dis qu'il existe un potentiel de travailleurs de x milliers, cela signifie que si nous voulons rencontrer l'offre des travailleurs de nuit, il faudrait mettre à leur disposition des trains de nuit. Il y a le potentiel et ce que nous pouvons réellement capter. Nous devons faire aboutir cette analyse afin de déterminer les résultats, sachant qu'il existe une règle interne à la SNCB pour les nouvelles lignes. La société tente, dans

un délai de deux ou trois ans, d'atteindre le taux de couverture de la moyenne nationale qui correspond à 30 ou 40 % – je ne connais pas le chiffre exact.

Lorsque nous créons une nouvelle ligne, nous devons, après trois ou quatre ans, atteindre le régime de croisière sinon, on va nous demander de mettre en service des trains pour une personne, ce qui fut le cas précédemment. Nous tentons de maximaliser mais dans le cadre d'une négociation ouverte et franche avec la Région flamande.

15.10 Marco Van Hees (PTB-GO!): C'est ce qui est étrange dans ce dossier. Si j'ai bien compris, une étude de routine est prévue, tout comme pour les onze priorités de la Région flamande.

Je suis d'accord avec vous quand vous dites qu'il faut voir si le potentiel existant va se concrétiser et qu'une étude est nécessaire. C'est pourquoi je me demande si la SNCB, Infrabel ou les deux avaient accordé la priorité la plus basse pour ce projet, sans éléments objectifs.

Le potentiel est très important car il concerne 60 000 travailleurs qui se déplacent chaque jour et la possibilité de remplacer 10 000 voitures. Un potentiel ne correspond pas à une réalité mais si on ne fait pas d'étude, on ne peut pas le savoir. A cet égard, une étude a été lancée par het Vlaamse beleid et la Commission européenne. J'espère que la SNCB saisira cette opportunité, ce qu'elle n'a pas fait jusqu'à présent, c'est-à-dire étudier ce potentiel et ne pas décréter dès le départ qu'il s'agit de la plus basse priorité.

15.11 François Bellot, ministre: Il n'est pas dit que c'est la priorité la plus basse.

15.12 Marco Van Hees (PTB-GO!): C'est ce que la SNCB a déclaré dans le passé!

15.13 François Bellot, ministre: Ni la plus élevée. Il faut objectiver les choix, c'est tout.

15.14 Marco Van Hees (PTB-GO!): C'est ce que je vous demande de faire pour ce dossier!

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

16 Question de M. Daniel Senesael au vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et des Consommateurs, chargé du Commerce extérieur, sur "les potentielles manipulations des moteurs diesel du groupe PSA" (n° 20285)

16 Vraag van de heer Daniel Senesael aan de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel, over "mogelijk gesjoemel met dieselmotoren door de PSA-groep" (nr. 20285)

16.01 Daniel Senesael (PS): Monsieur le ministre, selon le journal français *Le Monde*, la Direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes de l'administration française soupçonne le groupe automobile PSA d'avoir manipulé ses moteurs diesel afin qu'ils émettent moins d'oxyde d'azote (NOx) lors des tests d'homologation qu'en conduite réelle. Après Volkswagen, Renault et Fiat Chrysler, on pourrait à nouveau se retrouver devant un cas de fraude massive dans le secteur automobile et cela, aux dépens de la santé publique. Selon la presse, au moins 1,9 million de véhicules diesel du groupe PSA seraient concernés par ces pratiques frauduleuses.

À la lumière de ces informations, monsieur le ministre, je voudrais vous poser trois questions. Votre administration a-t-elle eu des contacts avec l'administration française concernant de potentielles pratiques frauduleuses du groupe PSA? Les véhicules concernés ont-ils été mis en vente sur le marché belge et si oui, quel est leur nombre? Enfin, allez-vous intensifier les concertations au niveau européen afin de faire cesser ce type de fraude à répétition dans le secteur automobile depuis le Dieselgate que nous avons d'ailleurs traité au sein de ce parlement?

16.02 François Bellot, ministre: Chers collègues, à la suite de la sixième réforme de l'État, l'homologation des véhicules a été régionalisée. La procédure de rappel des véhicules fait partie des compétences des services d'homologation. Mon administration n'a par conséquent pas eu de contacts avec l'administration

française concernant de potentielles pratiques frauduleuses du groupe PSA. Mais mon administration participe activement au dossier RDE (*real driving emissions*) auprès de la Commission européenne, qui permettra, dès son entrée en vigueur, de mesurer les émissions de dioxyde d'azote d'un véhicule via des essais dans des conditions normales, c'est-à-dire sur la voie publique, en respectant un parcours avec des pentes minimales, des vitesses définies, et à diverses températures, et plus à l'intérieur d'un laboratoire. Dès lors, les résultats des essais seront beaucoup plus proches de la réalité.

Donc, en résumé, la matière est régionalisée; en tant que ministre fédéral, je représente l'État belge dans le processus décisionnel interne à la Belgique. Au niveau européen, je porte les décisions prises par les Régions. À ce jour, je n'ai pas pris de contacts puisque ce n'est pas de mon ressort et je n'ai pas connaissance de contacts particuliers des Régions avec la France à ce propos. Par contre, lors de conseils européens, ce point a été abordé en matière d'environnement notamment.

16.03 Daniel Senesael (PS): Merci, monsieur le ministre, pour vos éléments de réponse.

En tout cas, ce qui est encourageant, c'est que dans votre réponse, vous réagissez de manière substantielle à une recommandation de la commission Dieselgate, qui était de veiller à ce que les résultats en laboratoire soient les plus proches possibles de la réalité. Je vois que ce point fait l'objet de votre attention et qu'il sera porté lors des discussions européennes. Je vous invite donc à veiller à ce qu'il y ait un suivi à ce niveau. Je vous en remercie d'avance.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président**: Les questions n^{os} 20306 et 20333 de M. Gilkinet sont transformées en questions écrites. La question n^o 20308 de M. Calomne est reportée.

17 Questions jointes de

- **Mme Katrin Jadin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la pénurie dans les métiers des chemins de fer" (n^o 20312)**

- **M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'éventuelle pénurie de personnel et l'entrée en vigueur du nouveau plan de transport" (n^o 20921)**

17 Samengevoegde vragen van

- **mevrouw Katrin Jadin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het personeelstekort bij de spoorberoepen" (nr. 20312)**

- **de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het mogelijke personeelstekort voor het in werking treden van het nieuwe vervoersplan" (nr. 20921)**

17.01 Marco Van Hees (PTB-GO!): Monsieur le ministre, le 11 janvier, je vous demandais si le recrutement de personnel SNCB était dans les temps pour les besoins d'un nouveau plan de transport et compte tenu des départs. Vous m'aviez alors répondu que la volonté de la SNCB était d'intensifier ses campagnes de recrutement par plusieurs méthodes, comme des messages télévisuels, cinéma, forums sociaux, bourses d'emploi. Vous aviez aussi garanti de suivre très attentivement ces campagnes. Les mois suivants, nous avons appris que les bourses d'emploi de la SNCB engrangeaient des résultats médiocres.

Les recrutements de la SNCB sont-ils dans les temps par rapport aux besoins opérationnels prévus jusqu'en 2019, compte tenu de la durée des formations pour ce personnel? Quels sont les résultats actuels de cette campagne de recrutement intensive? Combien d'ETP ont-ils été recrutés pour les postes de conducteurs, d'accompagnateurs et le personnel technique? La SNCB compte-t-elle exiger des cheminots des efforts supplémentaires pour remédier au manque de personnel, comme par exemple, les empêcher de prendre des jours de vacances ou autres récupérations? Si tel est le cas, prévoyez-vous des concertations avec les syndicats?

17.02 François Bellot, ministre: Monsieur Van Hees, la SNCB évalue constamment ses besoins opérationnels en tenant compte de la formation nécessaire que doivent recevoir les nouveaux recrutés afin de garantir la continuité du service. Elle éprouve, comme beaucoup d'entreprises industrielles, des difficultés pour assurer les recrutements nécessaires dans certaines catégories de métiers en pénurie comme les

techniciens, les ingénieurs civils et industriels, les conducteurs et accompagnateurs de train et cela, en particulier en Flandre où le marché du travail est confronté à une situation de plein emploi dans certaines régions.

Il faut également noter que le volume d'embauches du groupe ferroviaire, avec 2 200 emplois en 2017, est nettement plus élevé que celui de toutes les autres entreprises, ce qui rend le défi encore plus grand. En 2017, la SNCB a déjà engagé à ce jour 239 conducteurs de train et conducteurs de manœuvre, 198 accompagnateurs de train et 344 personnes techniques. Afin de réaliser les recrutements nécessaires du personnel roulant, une collaboration intense a été menée avec HR Rail par le biais de diverses campagnes et initiatives telles que des *Job Days*, *Job Trains*, des séances d'information, des visites d'établissements scolaires, la participation à de nombreuses bourses d'emploi; elle a même été présente à des guichets d'emploi suite à des fermetures d'entreprises.

Toutes ces actions ont livré des résultats positifs et ont conduit à une hausse des inscriptions à nos épreuves de recrutement.

Vous m'interrogez aussi sur des jours de congé de récupération. La SNCB me signale les éléments suivants. À ce jour, il est constaté une diminution régulière en matière d'arriérés en jours de congé et de récupération à prendre par le personnel roulant. Au vu de cette diminution, les chemins de fer me confirment qu'aucune mesure n'a été prise pour réduire les temps de repos nécessaires du personnel exerçant des fonctions de sécurité. Je réponds bien entendu à la question relative à la SNCB, pas à Infrabel.

J'ai lu dans la presse ce matin ou hier que près de 50 % du personnel technique d'exécution d'Infrabel serait retraité d'ici 2020. Je n'accorde pas toujours une confiance absolue aux articles de presse, mais ce chiffre est tout de même interpellant. J'imagine qu'il est exact.

17.03 Marco Van Hees (PTB-GO!): Monsieur le ministre, si je comprends bien votre réponse, l'objectif était donc d'engager 2 200 collaborateurs en 2017. D'après les chiffres que vous m'avez donnés pour les catégories que j'avais demandées, nous en sommes à 800 à 900 embauches.

17.04 François Bellot, ministre: Il faut savoir qu'à ce jour, 1 700 personnes ont été recrutées. Cinq cents recrutements sont par ailleurs en cours. L'objectif de 2 200 devrait être atteint. Vous m'avez posé des questions sur le personnel technique.

17.05 Marco Van Hees (PTB-GO!): Je pensais qu'il s'agissait des principales catégories.

17.06 François Bellot, ministre: L'objectif des 2 200 recrutements devrait être atteint. En effet, 1 700 sont confirmés et 500 sont en cours. Le chiffre est global pour Infrabel, SNCB et HR Rail. C'est quand même un chiffre relativement important. Si ma mémoire est bonne, c'est le deuxième plus grand recruteur belge, si pas le premier.

17.07 Marco Van Hees (PTB-GO!): Vous me dites donc que cet objectif de 2 200 emplois va être atteint.

17.08 François Bellot, ministre: C'est l'information que je reçois des deux entreprises. Il s'agit de métiers pour lesquels il faut parfois répéter l'appel – par exemple, les conducteurs. Dans les zones où il y a une grande concurrence pour les métiers techniques, il faut parfois relancer des procédures parce qu'il n'y a pas eu suffisamment de candidats au premier appel.

17.09 Marco Van Hees (PTB-GO!): Je prends note des chiffres que vous jugez comme positifs par rapport à ce recrutement.

Cela me semblait moins enthousiasmant que votre appréciation.

Je prends note en tout cas du fait que des efforts supplémentaires ne seront pas exigés des travailleurs de la SNCB, en espérant pouvoir réduire ceux qu'ils doivent déjà supporter.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président**: La question n° 20313 de Mme Jadin est transformée en question écrite.

Vraag nr. 20321 van de heer Raskin wordt ook omgezet in een schriftelijke vraag.

La question n° 20387 de M. Daerden est également transformée en question écrite.

18 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Stefaan Van Hecke** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de investeringen in Blue-bike" (nr. 20402)
- mevrouw **Inez De Coninck** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toekomst van Blue-bike" (nr. 20429)
- de heer **David Geerts** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toekomst voor Blue-mobility en de uitbreiding van Blue-bike" (nr. 20609)
- de heer **Jef Van den Bergh** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het businessplan Blue-bike" (nr. 20854)

18 **Questions jointes de**

- M. **Stefaan Van Hecke** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les investissements dans Blue-bike" (n° 20402)
- Mme **Inez De Coninck** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'avenir de Blue-bike" (n° 20429)
- M. **David Geerts** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'avenir de Blue-mobility et l'extension de Blue-bike" (n° 20609)
- M. **Jef Van den Bergh** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le *business plan* de Blue-bike" (n° 20854)

18.01 **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de ambities van Blue-bike zijn groot. Het bedrijf wil elk jaar 15 nieuwe uurstations openen en zijn klantenbestand tegen 2020 verdrievoudigen.

De aandeelhouders aarzelen echter om de kapitaalsverhoging toe te kennen die nodig is om deze ambities waar te maken. Deze zomer kwam ook het bericht dat Blue-bike in 2016 een verlies van 11 000 euro zou hebben gemaakt. Nochtans past het systeem perfect bij uw ambities inzake intermodaliteit. Een afbouw van het groeiscenario van Blue-bike zou in dat licht gezichtsverlies zijn.

Op een mondelinge vraag van collega Van den Bergh antwoordde u dat er na de zomervakantie nieuws zou zijn.

Ik heb daarom de volgende vragen.

Ten eerste, hebt u inmiddels zicht op de standpunten van de aandeelhouders met betrekking tot de investeringen?

Ten tweede, wat betekenen deze voor de toekomst van Blue-bike? Kan het groeiscenario aangehouden worden?

Ten derde, wordt nog naar andere partners, vanuit Vlaanderen bijvoorbeeld, gekeken?

18.02 **David Geerts** (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega Van Hecke heeft de situatie al geschetst.

Ik heb ook eens over de grens gekeken, naar Nederland. Zo worden er in Nederland drie miljoen ritten gedaan met een OV-fiets, wat leidt tot 30% meer treinritten. Waarom keek ik naar Nederland? Ik ben zelf in Rotterdam en Amsterdam geweest en het viel mij daar op dat dit een groeipotentieel heeft. Als ik vergelijk met ons land, is er wel een verzesvoudiging ten opzichte van 2013, maar er zit daar eigenlijk veel meer potentieel in. Ik zie dat zelfs in mijn gemeente Heist-op-den-Berg.

Ik merk de aarzeling van de NMBS om verder te investeren, ook in het kader van de debatten die wij binnen

de vervoersregio hebben gehad. Men heeft een businessplan opgesteld om te gaan naar 115 locaties, waardoor het aantal gebruikers van 16 000 naar 55 000 zou moeten stijgen, maar dat plan blijkt te zijn bijgesteld.

Het is mij onduidelijk welke visie de NMBS heeft op de ontwikkeling van Blue-mobility en Blue-bikes.

Ik neem aan dat de vragen over de kapitaalverhoging al gesteld zijn. In welke mate gaat de NMBS erin mee om al dan niet een kapitaalverhoging te realiseren? Is er bij de NMBS eigenlijk een simulatie gemaakt van wat een stijging van 16 000 tot 55 000 gebruikers zou betekenen voor de extra treinritten en het potentieel?

Waarom maakt de NMBS niet meer reclame voor de Blue-bikes en waarom biedt men geen geïntegreerde tickets aan?

Welke maatregelen plant de NMBS om op korte termijn het gebruik van Blue-bikes maar ook van particuliere fietsen te steunen?

Over de waardevermindering heb ik niets gezegd in de mondelinge toelichting bij mijn schriftelijke vraag. Er is blijkbaar effectief een waardevermindering van 158 000 euro doorgevoerd wegens softwareredenen. Klopt deze stelling?

18.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, collega Van Hecke verwees zelf al naar mijn vraag van net voor de zomer.

Ik meen dat Blue-bike een enorm potentieel heeft, ook voor de uitbreiding van de actieradius van de trein. De treingebruiker krijgt een veel grotere actieradius dankzij het ter beschikking stellen van dergelijke Blue-bikes. Ik ben een groot *believer*. Ik ben zelf ook een vrij intensief gebruiker van die Blue-bikes. Los van mijn eigen interesse daarvoor meen ik dat het ook goed zou zijn voor alle andere potentiële treinreizigers.

Ik zal mij beperken tot de specifieke vragen.

Mijnheer de minister, kunt u meer toelichting geven over de stand van zaken met betrekking tot het nieuwe businessplan van Blue-mobility?

Werd er ondertussen een standpunt ingenomen door de verschillende aandeelhouders? Dan kijken we zoals de collega's ook al aanhaalden vooral naar het standpunt van B-Parking en de NMBS. Zij spelen hier immers een sleutelrol in.

Wat is uw visie? U brengt immers vaak de antwoorden die u aangereikt krijgt vanuit de NMBS-Groep maar als minister mag u hier toch ook een duidelijke visie op hebben. Wat is uw visie op de rol van de NMBS en B-Parking in Blue-bike? Waarom? Op welke manier wil u die uitgevoerd zien?

Tot slot, welke zijn de verdere stappen met betrekking tot het businessplan? Welke timing zal er hiervoor gehanteerd worden?

Alvast dankt voor uw antwoorden.

18.04 Minister **François Bellot**: Beste collega's, sinds 2015 kende de facturatiesoftware van Blue-bike een probleem. Uitgaande facturen werden niet gelinkt aan het boekhoudpakket. Hierdoor was een individuele betalingsopvolging niet mogelijk. Sedert 1 januari 2017 wordt die link wel gelegd en werd dit probleem door het nieuwe boekhoudkantoor voor het eerst becijferd.

Bij de afsluiting van boekjaar 2016 werd een waardevermindering van 158 000 euro geboekt voor alle voorgaande jaren samen. Vanaf 2017 worden rappels voor de niet-betaalde facturen verstuurd. Een incassobureau volgt dit dossier.

De aandeelhouders hebben een aantal pistes goedgekeurd en een nieuw businessmodel voor de investeringen ontwikkeld. In afwachting heeft de NMBS 300 000 euro geleend aan Blue-mobility om de continuïteit van de activiteit te verzekeren.

Het groeiscenario werd bijgesteld naar twaalf locaties per jaar. Indien het aantal gebruikers van Blue-bike

zou kunnen stijgen tot 55 000 zou dit inderdaad het gebruik van de trein positief stimuleren. Mogelijkheden voor promotie en geïntegreerde tickets worden onderzocht. Blue-bike verwacht dat tegen het einde van dit jaar haar klanten hun Mobibkaart zullen kunnen gebruiken om een Blue-bike te ontlenen. Verder wordt bij de NMBS aan een fietsstrategie gewerkt met een aantal nieuwe maatregelen. Zo zijn er uitbreidingen van bestaande en de bouw van nieuwe fietsparkings gepland.

Mijn kabinet volgt dit dossier in samenwerking met de andere aandeelhouders. De finale beslissing is nog niet genomen.

18.05 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Dank u, mijnheer de minister.

Als ik uw antwoord goed begrijp, is de ambitie toch bijgesteld. Oorspronkelijk was de ambitie om tot vijftien nieuwe huurstations per jaar te komen, maar nu zegt u dat het groeiscenario werd aangepast naar twaalf per jaar. Dat is een vermindering en dat is jammer. Het werd net benadrukt dat wij er allen van overtuigd zijn dat er groeikansen zijn en dat er veel potentieel is. De verkeersproblemen nemen toe, mensen worden zich er meer en meer van bewust dat ze hun verplaatsingen anders moeten doen, de files worden groter. Er is echt potentieel om daar verder in te investeren. Als de door de heer Geerts naar voren gebrachte cijfers uit Nederland kloppen, kan dit een positief effect hebben op het gebruik van de trein. In die zin betreur ik het bijstellen van de ambities.

Ik hoop, mijnheer de minister, dat u zelf het duidelijke signaal kunt geven dat het heel belangrijk is om, in het kader van de totale mobiliteitsproblematiek, daarin verder te investeren en dat de NMBS als partner daarin de nodige inspanningen moet doen.

18.06 David Geerts (sp.a): Dank u voor uw antwoord, mijnheer de minister, maar ik denk er ongeveer hetzelfde over als collega Van Hecke.

Als lokale wegbeheerders stellen we vast dat er in alle straten rond de stations steeds meer auto's staan. Het is goed dat mensen steeds meer de trein nemen, maar een grote parking volstaat niet meer. Er zijn limieten op het aantal plaatsen in de gemeenten. Vandaar vragen wij om een *modal shift* naar onder meer deelfietsen te maken. De gemeentebesturen financieren dit nu zelf, maar wij willen dan wel dat er meegewandeld wordt door de NMBS. Als de doelstelling beperkt wordt tot twaalf, dan komen wij aan een cijfer van 75 tegen 2020. Het oorspronkelijke ambitieniveau was 115.

Ik hoop echt dat men, in het kader van een breder mobiliteitsbeleid, bij B-Parking de nodige aandacht zal besteden aan de Blue-bikes.

18.07 Jef Van den Bergh (CD&V): Ook ik sluit mij daar een beetje bij aan.

Ik meen dat het echt heel belangrijk is om ambitie te hebben op het vlak van de combinatie trein en fiets. Het potentieel daarvoor is er, dit is duidelijk. Heel wat gemeentebesturen willen zelf investeren in Blue-bikepunten. Ook de NMBS mag die kans niet missen.

Ik kijk ernaar uit om daarover binnenkort van gedachten te wisselen, wanneer de CEO naar onze commissie zal komen. Ook de vertaling in de beheersovereenkomst van de resolutie die hier in het Parlement werd goedgekeurd over de combinatie van openbaar vervoer en fiets kan daarvoor een belangrijke hefboom zijn.

Wordt vervolgd, mijnheer de minister.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

19 Questions jointes 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'élaboration d'une nouvelle procédure de départ à la SNCB" (n° 20454)

- **M. David Geerts** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la suspension de la procédure de départ DICE" (n° 20527)

- **M. Stefaan Van Hecke** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la révision de la procédure de départ des trains" (n° 20628)

- 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 procédure de départ à la SNCB" (n° 20863)

19 Samengevoegde vragen van

- de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het opstellen van een nieuwe vertrekprocedure bij de NMBS" (nr. 20454)

- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stopzetting van de vertrekprocedure DICE" (nr. 20527)

- de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de herziening van de vertrekprocedure van treinen" (nr. 20628)

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vertrekprocedure bij de NMBS" (nr. 20863)

19.01 **Marco Van Hees** (PTB-GO!): Monsieur le ministre, le 13 septembre, la SNCB a indiqué que la nouvelle procédure de départ, DICE, ne correspondait pas à ses attentes. La procédure actuelle faisait l'objet de beaucoup de plaintes, notamment de la part des conducteurs et accompagnateurs. Selon cette procédure, une des portes reste ouverte jusqu'au départ du train mais les voyageurs ne peuvent pas l'utiliser. En 2009, il y avait eu un accident à la suite duquel un accompagnateur, André Cornette, a perdu les deux jambes. Le personnel était et est toujours furieux. La direction avait alors promis une nouvelle procédure.

La proposition de la SNCB, la procédure DICE, développée dans l'esprit du *one man car*, est très complexe. La SNCB aurait fait appel à un bureau de consultance et organisé de nombreux groupes de travail et projets-pilotes. Néanmoins, la SNCB estime que cette procédure est insuffisante quant à la disponibilité, la fiabilité et la ponctualité et décide donc d'abandonner ce projet.

Monsieur le ministre, pourquoi n'a-t-on pas tenu compte dès le départ de l'avis du personnel qui démontrait que cette nouvelle procédure n'était pas adaptée? Combien la SNCB a-t-elle payé au bureau de consultance pour le développement de cette procédure de départ? Quels autres coûts ont été engendrés par ce projet abandonné? Quelles sont les conséquences pour le développement du système *one man car* et pour le *timing* de sa mise en œuvre? Avez-vous une estimation de l'échéance pour la mise en place d'une nouvelle procédure simple et sûre?

19.02 **David Geerts** (sp.a): Mijnheer de minister, de vertrekprocedure AVG, Aanwijzers Verrichtingen Gedaan, van treinen is al langer voorwerp van discussie. Nadat het fluitsignaal is gegeven door de treinbegeleider, mag niemand meer opstappen. Dat leidt soms tot irritaties. Het ongeval in Dinant in 2009 bracht dat onderwerp onder de aandacht.

De procedure zou naar aanleiding hiervan worden hervormd. Vanuit het seinhuis zou de treinbegeleider informatie krijgen, zodat hij de bestuurder het signaal kan geven om te vertrekken. Dat alles zou worden gelinkt aan de Itristoestellen. Problemen met het 3G- en 4G-netwerk zorgden echter voor problemen bij het doorgeven van de informatie.

Ik heb vervolgens een aantal opvolgingsvragen gesteld. In het antwoord hierop werd een nieuwe vertrekprocedure naar voren geschoven. De kostprijs hiervan bedroeg 4,7 miljoen euro. Er zouden ook evaluaties plaatsvinden door diverse instanties, gaande van Belgorail over DVIS tot de FOD Mobiliteit en Vervoer.

De vertrekprocedure DICE wordt na het pilootproject in Dendermonde gewoon stopgezet.

Ik heb dan ook een aantal concrete vragen.

Welke nieuwe elementen hebben geleid tot de stopzetting van DICE? Heeft DVIS een negatief advies uitgebracht? Ik weet dat dit de bevoegdheid is van uw collega Ducarme. Wat waren de bevindingen van Belgorail, de FOD en de NMBS zelf? Die 4,7 miljoen euro was een schatting. Welke kosten zijn er effectief reeds gemaakt? Hoe lang is men nu bezig met DICE? Aan welke alternatieven denkt men ter vervanging van DICE? Wat is daarvan de uitroltermijn? Hoeveel bedraagt de kostprijs? Kunt u mij een overzicht geven van het aantal incidenten en ongevallen gelinkt aan de huidige vertrekprocedure AVG?

19.03 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, de problematiek is al door de voorgaande sprekers geschetst.

De NMBS heeft heel wat energie, geld en middelen geïnvesteerd in de uitwerking van het nieuwe systeem, waarover wij enkele weken geleden hebben vernomen dat het uiteindelijk toch zou zijn stopgezet. Het is ook onduidelijk hoe het nu verder moet.

Daarom heb ik een aantal heel concrete vragen.

Ten eerste, hoeveel personen zijn bij de NMBS specifiek met het project bezig geweest? Hoe lang zijn zij ermee bezig geweest?

Ten tweede, hoeveel heeft het project in zijn geheel, met inbegrip van personeelskosten en infrastructuurkosten, gekost? Ik hoor ter zake een cijfer van 4,7 miljoen euro, dat waarschijnlijk nog zal moeten worden bijgesteld. Dat is natuurlijk immens, zeker wanneer daarna wordt beslist het systeem niet toe te passen. Ik verneem nochtans van het terrein dat al snel signalen waren gegeven dat het nieuwe systeem wellicht ook niet ideaal was.

Ten derde, op welke manier werd met de bevindingen van het rijdend personeel en de treinbegeleiders rekening gehouden?

Ten vierde, zijn er in de loop van het traject momenten geweest waarop is overwogen het hele project te stoppen? Waarom is dat op dat moment niet gebeurd?

Ten vijfde, hoe moet het nu verder? Is er al uitzicht op alternatieven? Zo ja, over welke alternatieven gaat het? Op welke vlakken verschillen ze met de huidige procedure en DICE? Op welke termijn wordt verwacht ze te kunnen testen? Op welke termijn wordt verwacht ze te kunnen implementeren? Wat zal de bijkomende kostprijs voor het nieuwe systeem zijn? Wordt in afwachting aan een aantal kleinere ingrepen in de huidige vertrekprocedure gedacht?

Ten slotte, welk deel van het reeds verzette werk en van de reeds gemaakte kosten is mogelijk wel nog zinvol in de toekomst, wanneer een nieuw project rond de vertrekprocedure zou worden opgestart?

19.04 Jef Van den Bergh (CD&V): Ik sluit me graag aan bij de toelichting die de collega's hebben gegeven, en hun vragen. De voorbije jaren kwam de vertrekprocedure hier herhaaldelijk ter sprake en werden er verschillende vragen over gesteld. Dan was het natuurlijk een opvallend bericht dat de hele herziening plots afgeblazen werd, mijnheer de minister. Ik denk dat een beetje duidelijkheid met betrekking tot de stand van zaken wel op haar plaats is.

Kunt u toelichten waarom de nieuwe procedure niet voldoet aan de verwachtingen? Hoe komt het dat na een lange ontwikkeling wordt besloten om het project stop te zetten? Over welke belangrijke tekortkomingen spreken we?

Hoeveel heeft het project gekost? Het is toch belangrijk om een zicht te krijgen op de totale kostprijs.

Aan welke alternatieven wordt er nu gewerkt? Wat zijn de opties om een veilig vertrek te garanderen? Dat is uiteindelijk het belangrijkste. Wie wordt hierbij betrokken? Wat is de timing? Ik denk dat het heel zinvol zou zijn om treinbestuurders en treinbegeleiders, die dagelijks met die procedure te maken hebben, bij de ontwikkeling te betrekken. Ik heb begrepen dat die betrokkenheid zeker nog wel verhoogd zou kunnen worden.

Overweegt de NMBS om een proefproject met een app als in Nederland op te starten? Daarmee kan de treinbegeleider via zijn smartwatch het signaal tot vertrek geven. Worden dergelijke ideeën meegenomen bij de herziening van de vertrekprocedure?

Is de huidige vertrekprocedure nog in overeenstemming met de Europese regels ter zake? Er bestaan namelijk bepaalde Europese technische normen daarvoor. Ik dacht dat de vertrekprocedure in de loop van dit jaar in lijn gebracht moest worden met die normen.

19.05 Minister **François Bellot**: De NMBS meldt mij dat zij op basis van de resultaten van het proefproject in Dendermonde en op basis van een externe audit van de IT-architectuur moet concluderen dat DICE de hoge verwachtingen op het vlak van beschikbaarheid, betrouwbaarheid en impact op de stiptheid niet zal kunnen inlossen. Het schema van het proefproject beantwoordde wel aan de vraag van de verschillende partijen maar de testen waren niet in lijn met de verwachte resultaten. Daarom is het huidige DICE-project volledig stopgezet. Het nieuws werd dezelfde dag door het directiecomité via het intranet doorgegeven. Ook werd het via de comités voor preventie bescherming op het werk mondeling gecommuniceerd.

De opdracht van het directiecomité om een nieuwe vertrekprocedure te zoeken, dateert van 2009. De NMBS ontkent dat de DAVIS een negatief advies heeft uitgebracht. De volledige kosten bedragen ongeveer 11 miljoen euro. Een tiental medewerkers van de NMBS werkte de jongste twee jaar aan het project. Een deel van de kosten is niet specifiek gelinkt aan DICE maar was wel noodzakelijk in het kader van de vernieuwing van bepaalde veiligheidsinstallaties. Een deel van de investeringen zal waarschijnlijk in het nieuwe project herbenut kunnen worden.

Gelet op het feit dat het concept van *one man car* zich nog in de studiefase bevindt, is er weinig of geen invloed van het stopzetten van DICE op de eventuele uitrol van het systeem *one man car*.

De NMBS telde in 2015 84 incidenten bij het uitvoeren van de huidige vertrekprocedure en 61 in 2016.

De NMBS werkt aan een alternatief dat de veiligheid van haar reizigers en treinbegeleiders maximaal waarborgt en dat aangepast is aan alle exploitatiesystemen die in de toekomst gebruikt kunnen worden. De overwogen alternatieven zullen eenvoudiger zijn. Volgens de NMBS is het te vroeg om de bijkomende kosten voor een nieuw systeem in te schatten.

Het bestek voorziet sowieso in de afschaffing van de grijze zone, de periode waarin een deur van de trein openblijft, terwijl de trein niet onmiddellijk kan vertrekken. Er moet daarbij een keuze gemaakt worden tussen oplossingen om tegelijkertijd de informatie dat de verrichtingen op het perron gedaan zijn en dat het sein voor de trein openstaat, te communiceren. Die oplossingen zijn ofwel analoog ofwel digitaal. De nieuwe oplossing zal dus minder complex zijn en wordt opnieuw in nauwe samenwerking met het personeel op het terrein ontwikkeld. De duur van de ontwikkeling hangt af van de gekozen configuratie.

Volgens de NMBS is het de bedoeling de nieuwe vertrekprocedure in de loop van 2019 te kunnen testen en eind 2019 in dienst te nemen.

19.06 **Marco Van Hees** (PTB-GO!): Monsieur le ministre, je peux vous garantir que le personnel n'est pas content, beaucoup d'accompagnateurs m'en ont parlé. Selon eux, ils n'ont pas été entendus quand ils disaient que ce nouveau système ne fonctionne pas. Ils ont aussi évoqué la manière assez cavalière dont on leur a subitement annoncé que le projet était abandonné. Ils l'ont appris, je pense, via l'intranet de la SNCB. À l'heure actuelle, ils disent qu'il n'y a toujours pas de solution. On espère qu'il y en aura une en 2019!

On a quand même l'impression qu'il s'agit d'un fameux gâchis au regard du coût de 11 millions d'euros que vous mentionniez. Il y a malheureusement une partie qui va servir au *one man car*, si j'ai bien compris, mais ce sont 11 millions jetés par les fenêtres. Je pense que la SNCB n'est pas une société financièrement florissante qui a les moyens de gaspiller une telle somme. C'est donc une aventure assez catastrophique!

Certains accompagnateurs me disent qu'à l'étranger, il y a des systèmes simples qui fonctionnent et ils se demandent pourquoi on n'a pas appliqué ce qui se faisait dans d'autres pays. La réponse vient plutôt du *one man car*, c'est ce que j'ai effectivement laissé entendre dans la question. On s'est axé sur le schéma *one man car* et, malheureusement, cette mauvaise idée a contaminé la solution pour la procédure de départ. Au final, c'est un fameux gâchis et un coût financier assez conséquent!

19.07 **David Geerts** (sp.a): Bedankt voor uw antwoord, mijnheer de minister.

Eigenlijk is men gedurende acht jaar met dat dossier bezig geweest en nu wordt het volledig stopgezet. Ook op het terrein werd gezegd dat de bezorgdheden onvoldoende werden meegenomen, in het bijzonder ingevolge de besteding van 11 miljoen. Wij discussiëren hier dikwijls over het efficiënt runnen van een bedrijf. Wanneer ik vandaag hoor dat er 11 miljoen euro werd besteed, met een beperkte recuperbaarheid van de ingezette middelen, om dit te bekomen, verbaas ik mij een beetje over uw ingenieursmentaliteit. Mijn excuses voor alle ingenieurs, onder wie uzelf, die toch vaak, ondanks goede

voorbeelden in het buitenland, naar andere oplossingen willen zoeken. Destijds heb ik aan uw voorgangster ook gemeld dat een mechanisch systeem in Nederland tot de aftellende klok behoorde. Dit systeem was vrij eenvoudig en bestaat daar vandaag nog steeds. Volgens mij is het bekijken van buitenlandse systemen, en vervolgens nagaan of deze implementeerbaar zijn, efficiënter dan zelf een hele cinema op poten te zetten, waaraan publieke middelen worden besteed, en waarvan men achteraf moet toegeven dat het niet werkt.

Ik had gehoopt, anno 2017, en na alle vragen die wij hier stelden, dat u zou overwegen om een aantal *bêtises* niet meer te begaan. Ik neem aan dat dit hier helaas niet gelukt is.

19.08 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, wat wij nu vernemen is heel jammer. De kostprijs is 11 miljoen, weggegooid geld. Al degenen die vanuit een bepaalde politieke visie willen schieten op de NMBS zullen dat natuurlijk gebruiken om te kunnen aantonen dat het inefficiënt is, dat men beter kan privatiseren enzovoort. Dergelijke ervaringen en dat weggegooide geld vormen koren op de molen van degenen die andere bedoelingen hebben met de NMBS, minder goede bedoelingen, dan wij die willen ijveren voor een sterke en klantvriendelijke NMBS.

Ik vind het dan ook onbegrijpelijk dat men zo laat heeft vastgesteld dat het systeem eigenlijk niet werkt. Ik hoor dat men in 2009 is begonnen en het is nu acht jaar later. Men hoopt tegen 2019 het nieuwe systeem te kunnen testen en te kunnen uitvoeren. Dat betekent dus tien jaar onderzoek om op zoek te gaan naar een ander en beter systeem voor de vertrekprocedure. Dat valt toch niet meer uit te leggen? Ik begrijp echt niet hoe dit kon gebeuren.

Ik heb ook gehoord van medewerkers dat zij al veel vroeger signalen hadden gegeven dat er problemen waren. Blijkbaar heeft men daar lange tijd niet naar geluisterd. Daarom denk ik hoe dan ook dat het bijzonder belangrijk is dat men de mensen op het terrein heel nauw betreft bij het uitwerken van een nieuw systeem. Zij hebben de ervaring. Men kan zich ook laten inspireren door het buitenland. Misschien zijn die systemen niet altijd toepasbaar of overplaatsbaar, maar systemen die elders goed werken verdienen zeker de nodige aandacht. Met de terreinkennis van onze mensen moet men toch tot een systeem kunnen komen dat goed functioneert en dat de vooropgestelde veiligheidsdoelstellingen kan bereiken.

Ik hoop dat dit een goede les is om niet meer die weg op te gaan en het volledig anders aan te pakken. Een dergelijke geldverspilling is totaal onaanvaardbaar.

19.09 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, ik heb daar niet veel meer aan toe te voegen.

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

De **voorzitter**: Mijnheer de minister, ik weet niet over hoeveel tijd wij nog beschikken. De heer Vanvelthoven is verwittigd. Het gaat om een samengevoegde vraag.

20 Samengevoegde vragen van

- de heer **Peter Vanvelthoven** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het stiptheidsrapport van TreinTramBus en Test-Aankoop over de NMBS" (nr. 20627)

- de heer **Emir Kir** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het actieplan inzake stiptheid" (nr. 20911)

20 Questions jointes de

- **M. Peter Vanvelthoven** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le rapport de TreinTramBus et Test-Achats sur la ponctualité à la SNCB" (n° 20627)

- **M. Emir Kir** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le plan d'action ponctualité" (n° 20911)

20.01 Emir Kir (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, selon un article de *7sur7.be* paru le 28 juillet dernier, vous avez envoyé un courrier début juillet aux dirigeants de la SNCB et d'Infrabel pour leur demander d'élaborer un plan d'action ponctualité, qui devait être discuté au cours d'une réunion à la rentrée de septembre. Cette réunion a sans doute dû avoir lieu.

Il est vrai que la SNCB et Infrabel, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, doivent élaborer un plan d'action ponctualité afin d'améliorer le service aux voyageurs qui prennent le train. Bien que globalement, la ponctualité des trains se soit améliorée entre janvier et avril 2017, elle s'est détériorée dans le courant du mois de mai, notamment en raison de la chaleur et de fortes variations de température.

Dès lors, monsieur le ministre, je voudrais vous poser les questions suivantes.

Pourriez-vous m'éclairer sur l'état d'avancement et le timing de la mise en œuvre du plan d'action ponctualité?

De quelle manière le suivi et l'évaluation de la ponctualité sur certaines lignes problématiques comme celles reliant Bruxelles à Luxembourg et Bruxelles à Quévy seront-ils assurés? Quelles sont les actions envisagées pour réduire les retards rencontrés, principalement sur les lignes problématiques?

20.02 François Bellot, ministre: Cher collègue, le 1^{er} janvier 2017, sous mon impulsion, des managers de ligne ont été désignés pour les lignes fragilisées. Ils accordent une attention à tous les trains, et plus spécifiquement à l'heure de pointe matinale vers Bruxelles et à l'heure de pointe vespérale vers la province. Ils suivent aussi activement et analysent les conséquences des incidents et élaborent des solutions. Ils rendent compte régulièrement à mon cabinet.

À la suite du courrier envoyé à la SNCB en juillet 2017, dans lequel je leur ai effectivement demandé d'élaborer un plan d'action ponctualité, j'ai rencontré le 1^{er} septembre dernier les responsables ponctualité de la SNCB et d'Infrabel afin que les deux sociétés me présentent leur plan d'action commun.

La SNCB et Infrabel travaillent ensemble sur plus de 120 actions, réparties en sept grands domaines: la gestion du trafic en temps réel, l'infrastructure, le matériel roulant, l'organisation et la gouvernance, la discipline et la vigilance, les processus opérationnels et le plan de transport. Les progrès de ces actions sont discutés lors de réunions périodiques. Des réunions mensuelles "Plate-forme d'entente de la ponctualité" sont organisées entre les deux parties, Infrabel et SNCB.

En ce qui concerne le suivi et l'évaluation de la ponctualité de certaines lignes, près de deux tiers des actions ont été mises en œuvre. Côté SNCB, citons la mise en place d'un *helpdesk* pour les conducteurs de train, qui leur vient en aide en ligne en cas de souci technique; l'établissement de plate-formes de concertation locale "premier départ" – près de 20 % des trains de premier départ partaient en retard –, une meilleure analyse des incidents.

Côté Infrabel, les mesures portent sur le renouvellement de la signalisation de la ligne 94, qui pose problème; le renouvellement de la caténaire dans la zone de Bruxelles; l'introduction d'une détection de conflit sur le trafic; une gestion appropriée, ainsi qu'une nouvelle approche de la problématique de l'adhérence (les feuilles); la détection des anomalies à la caténaire et la lutte contre les vols de câbles.

D'autres actions sont également à l'ordre du jour, comme le développement de scénarios d'urgence qui reprennent un service de train complet en cas d'indisponibilité des grandes gares (les alertes à la bombe ou au colis suspect ont été multipliées par dix en l'espace de deux, trois ans). S'y ajoute l'impact croissant du *trespassing*, qui demande des mesures supplémentaires spécifiques.

Je vous invite à prendre connaissance des chiffres de la ponctualité des lignes 161 et 96 que je vous remets en annexe.

En ce qui concerne les causes des retards entre Luxembourg et Bruxelles, le trafic est souvent perturbé en raison des travaux exécutés par Infrabel à différents endroits simultanément.

Les différents chantiers entraînent des limitations d'exploitation – services à voie unique et avis de ralentissement temporaire. Un équilibre est recherché par les deux sociétés entre une offre ferroviaire suffisante et une capacité nécessaire sur la ligne, en sachant que le moindre incident provoque des retards en cascade.

Quant à la ligne 96, elle a été fortement perturbée en mai par des conditions climatiques extrêmes – températures supérieures à 30° - ainsi que par une augmentation du phénomène de *trespassing*, des actes de malveillance et des vols de câbles. S'y ajoutent des travaux en cours à différents endroits – tronçon Hal-

Braine-le Comte, gare de Jurbise, tronçon Ghlin-Cuesmes-Genly-Quévy – conjugué au chantier de la gare de Mons.

Parmi les mesures prises, je citerai la révision des horaires de certains trains P et la modification des horaires de plusieurs trains de marchandises pour ne pas perturber l'heure de pointe.

L'autre partie de ma réponse était destinée à M. Vanvelthoven et ne vous concernait pas.

20.03 Emir Kir (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse complète.

20.04 François Bellot, ministre: Vous voyez bien sur le tableau que je vous ai remis, cette année, des baisses ont été enregistrées jusqu'au mois d'août. Nous faisons face aux impondérables.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter:** Mijn vraag nr. 20663 wordt in een schriftelijke vraag omgezet.

21 **Samengevoegde vragen van**

- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het dodelijk ongeval van een spoorarbeider in Oostende" (nr. 20745)

- de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het dodelijke ongeval in het station van Oostende op 21 september" (nr. 20922)

21 **Questions jointes de**

- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'accident mortel dont a été victime un cheminot à Ostende" (n° 20745)

- M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'accident mortel survenu à la gare d'Ostende le 21 septembre" (n° 20922)

21.01 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, op donderdag 21 september is een jonge spoorwegarbeider van 23 jaar omgekomen in Oostende. Hij was slechts drie dagen aan de slag bij de firma Taveirne die in onderaanneming voor Infrabel werkt. Er kwam snel kritiek op het feit dat onderaannemingen het minder nauw met de veiligheidsvoorwaarden zouden nemen dan het personeel van Infrabel.

De aanrijding zou om 7.15 uur zijn gebeurd, terwijl de veiligheidsvoorzieningen, de nodige schildwachten van Infrabel, pas om 8.00 uur voorzien waren. De vraag is hoe het kan dat werkzaamheden drie kwartier vroeger worden uitgevoerd, zonder beveiliging? Infrabel heeft de kritiek weerlegd, maar de vraag blijft hoe het kan dat men om 7.15 uur aan het werken is als de veiligheidsmaatregelen pas om 8.00 uur aanwezig zijn.

Wat zijn de precieze omstandigheden? Komt er een onderzoek door het onderzoeksorgaan? Worden incidenten en ongevallen met onderaannemingen door Infrabel bijgehouden? Wat zijn de cijfers van de ongevallen in 2015, 2016 en 2017? Is er een opdeling tussen onderaannemingen en Infrabel? Dat mag in een schriftelijke tabel worden weergegeven.

Worden alle incidenten daadwerkelijk gemeld? Op welke manier wordt dit gecontroleerd? Is de veiligheidsopleiding dezelfde voor personeelsleden van Infrabel en onderaannemingen? Zijn er voorafgaandelijk meldingen geweest voor het station van Oostende? Zo ja, welke acties werden ondernomen?

Werden collectieve beschermingsmiddelen gebruikt, vermeld in het KB van 30 augustus 2013, zoals werfafbakening, balustrades enzovoort?

Hoe verloopt de communicatie onder het personeel van de Belgische spoorwegen en de onderaannemers? Werden de eventuele voorgeschreven communicatieprocedures toegepast en gerespecteerd?

Tot daar mijn vele concrete vragen, mijnheer de minister.

21.02 Marco Van Hees (PTB-GO!): Monsieur le président, monsieur le ministre, le 21 septembre dernier, un travailleur de 23 ans a été tué par un train près de la gare d'Ostende. Le jeune homme ne travaillait que depuis trois jours pour un sous-traitant d'Infrabel, Taveirne NV. À l'heure de l'accident, 7 h 15, les travaux étaient interdits car les factionnaires, ces sentinelles qui avertissent de l'arrivée d'un train, n'étaient pas encore présents, leur arrivée étant prévue à 8 h 00.

Selon un syndicaliste, cet accident n'aurait pas pu se produire avec des travailleurs d'Infrabel, sérieusement formés à la sécurité. Selon lui, les entreprises sous-traitantes, de plus en plus nombreuses en raison des coupes budgétaires, sont beaucoup moins attentives à la question de la sécurité.

Dans un autre accident survenu il y a quelques semaines, un travailleur d'un sous-traitant avait été gravement blessé. Heureusement, il est hors de danger aujourd'hui.

Monsieur le ministre, pourquoi le travailleur sous-traitant était-il sur les voies alors qu'aucune sécurité n'était prévue? Y avait-il une demande du patron de commencer le travail, même en l'absence des factionnaires, ce qui serait contraire à toutes les règles de base de sécurité pour le travail sur les voies?

Quelle formation en matière de sécurité Infrabel exige-t-il pour les travailleurs de la sous-traitance? Y a-t-il différents niveaux d'exigence comparé aux travailleurs d'Infrabel? La victime avait-elle entièrement suivi cette formation?

Enfin, combien de travailleurs d'entreprises sous-traitantes d'Infrabel étaient-ils actifs sur les voies au mois de septembre?

21.03 Minister François Bellot: Zonder afbreuk te willen doen aan het lopende onderzoek door de bevoegde onderzoeksinstanties, kan ik u meedelen dat de aannemer nv Taveirne uit Torhout spoorwerken uitvoerde in opdracht van Infrabel ter hoogte van het station van Oostende. Het ging om dagprestaties van 8.00 uur tot 16.00 uur.

Op 21 september bevond het slachtoffer zich, vergezeld van een collega, vóór de aanvang van de werken op de sporen. Een aankomende trein vanuit het station van Oostende heeft ondanks het uitvoeren van een noodremming het slachtoffer niet kunnen ontwijken. Het slachtoffer is ter plaatse overleden.

Het Onderzoeksorgaan voor Ongevallen en Incidenten op het Spoor heeft een onderzoek geopend. Het aantal gemelde incidenten en ongevallen die zich op het domein van Infrabel voordoen wordt bijgehouden. Voor Infrabel: 10 ongevallen in 2015, 1 ongeval in 2016 en 4 ongevallen in 2017. Voor andere aannemers: 3 ongevallen in 2015, 5 ongevallen in 2016 en 4 ongevallen in 2017.

La notification d'accident se déroule conformément aux dispositions de la loi relative au bien-être au travail, en particulier l'article 94ter, § 2. La procédure à cette fin est également inscrite dans les cahiers des charges d'Infrabel. Le contrôle de son respect est effectué sur base d'une collaboration entre la ligne hiérarchique et les services internes de prévention. Les accidents et incidents donnent d'ailleurs lieu à une discussion à l'occasion des différents moments de concertation organisés par Infrabel. À cette fin, il existe la *safety platform* à laquelle participent, outre les principaux entrepreneurs ferroviaires, l'Union des entreprises de travaux ferroviaires, ainsi que TUC RAIL.

Infrabel met les informations concernant la sécurité à la disposition de ses entrepreneurs par le biais des cahiers des charges et via son site internet. Ces informations sont les mêmes que pour les travailleurs d'Infrabel.

L'organisation de formations et la vérification des connaissances des travailleurs concernés de l'entrepreneur constituent une obligation légale dans le chef de l'entrepreneur en sa qualité d'employeur de tous les travailleurs présents sur les chantiers. Les fonctions de sécurité inscrites dans le Code ferroviaire sont toutefois exclusivement réservées aux travailleurs d'Infrabel formés à cet effet.

Er zijn voorafgaandelijk meldingen geweest, maar het ging over meldingen zonder ernstig en onmiddellijk gevaar. Er waren geen meldingen van aanwezigheden op het spoor zonder dat er sprake was van de noodzakelijke beveiliging. Er werden geen collectieve beschermingsmiddelen gebruikt. Elke inrit van een trein naar een werfzone wordt normalerwijze onmogelijk gemaakt door middel van het spoorbeveiligings-

systeem.

Wat er precies is misgelopen, zal het onderzoek moeten uitwijzen.

De communicatieprocedure tussen het personeel van Infrabel en haar aannemers maakt ook deel uit van de bestekken en kan op dezelfde site voor de veiligheidsinformatie worden geraadpleegd. De al dan niet naleving van de voorgeschreven communicatieprocedure in onderhavig ongeval maakt ook deel uit van de lopende onderzoeken door de bevoegde onderzoeksinstanties.

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

Ik zal niet repliceren inzake het concreet geval, want dat maakt het voorwerp van onderzoek uit. Cijfers laten een interpretatie momenteel ook niet toe omdat er een vergelijking gemaakt moet worden met het aantal werven.

Het is wel van essentieel belang dat de veiligheidsregels door iedereen op een correcte en op dezelfde manier gehanteerd worden zodat wij dergelijke mondelinge vragen niet meer hoeven te stellen.

21.05 Marco Van Hees (PTB-GO!): Monsieur le ministre, je prends note du fait que l'enquête est toujours en cours et que les questions subsistent sur les circonstances même de l'accident, notamment pourquoi le travailleur était présent avant 8 h. Pour le reste, sur la question de la formation, je n'ai pas bien compris votre réponse. Vous dites qu'il y a une obligation légale pour l'entreprise sous-traitante d'assurer une formation. Vu la manière dont vous avez formulé ça, il s'agit d'une obligation assez formelle et aucune vérification n'aurait lieu.

21.06 François Bellot, ministre: Ce n'est pas formel. Les cahiers de charges précisent que les travailleurs travaillant sur les voies pour la SNCB doivent être formés aux procédures et aux *processes* bien clairement définis dans les documents contractuels de la SNCB et d'Infrabel. Ça fait partie intégrante... C'est exactement comme sur les autoroutes, domaine que je connais beaucoup mieux que les chemins de fer: les gens doivent être surveillés par le service interne de prévention. Un agent de prévention doit indiquer avant le début de chacun des chantiers quelles sont les dispositions que chacun doit appliquer: la protection personnelle, la protection du chantier et la protection de l'équipe. En ce qui concerne la protection personnelle, ce sont les chaussures de sécurité, le casque, les vêtements, etc. La protection du chantier, c'est que faut-il mettre pour supporter un pont où l'on travaille. Et la protection globale, ce sont les *processes*, par exemple chez Infrabel: quand peut-on aller sur les voies ou pas? Je ne vais pas m'immiscer dans l'enquête mais la première question qui me vient, c'est comment se fait-il que quelqu'un était à 7 h 20 sur les voies alors que le chantier ne pouvait commencer qu'à 8 h, heure à laquelle les gens d'Infrabel étaient là pour avertir de la disponibilité des voies ou non? Je ne connais pas le dossier, je ne vais pas entrer dans les détails. Mais un entrepreneur a les mêmes obligations vis-à-vis de son travailleur que le travailleur d'Infrabel. Un *process* est défini dans les cahiers de charges.

21.07 Marco Van Hees (PTB-GO!): J'entends que l'obligation est la même. Ma question est de savoir s'il y a un contrôle de cette formation, si Infrabel vérifie s'ils sont véritablement formés ou pas. Cela pose question.

21.08 François Bellot, ministre: C'est une obligation de l'employeur.

21.09 Marco Van Hees (PTB-GO!): D'accord mais c'est un peu facile de la part d'Infrabel: "C'est votre obligation, voilà! Vous ne l'avez pas fait? Tant pis pour votre travailleur qui en a subi les conséquences dramatiques!"

Depuis des années, le monde syndical, le monde progressiste dénonce non seulement les coupes budgétaires mais aussi la privatisation rampante et l'appel massif à la sous-traitance, la casse des conditions de travail. Et depuis des années, on nous répond: "Mais non! La sécurité est assurée." On voit que malheureusement, l'exemple anglais le montre aussi, il y a un lien entre la sous-traitance, la privatisation et le nombre d'accidents de train, d'accidents de travail. Je pense qu'on ne rigole pas avec les conditions de travail, ni avec les conditions de sécurité. Des vies humaines en dépendent. Pour garantir la sécurité maximale, il n'y a pas trente-six solutions. La SNCB et Infrabel devraient éviter le plus possible le recours à la sous-traitance et quand elles le font, elles devraient au moins vérifier – je ne suis pas du tout sûr

que cela soit fait – si le personnel est bien formé.

21.10 François Bellot, ministre: Je n'ai pas la réponse à votre question.

Vous pouvez m'interroger à ce sujet. Je n'ai aucun problème avec cela. Vous pourriez me demander quel dispositif interne il existe pour contrôler que les entrepreneurs respectent la réglementation.

Si le gars est présent avant l'heure et qu'il commence, je n'en sais rien; je ne connais pas les détails. Je ne peux rien affirmer. Mais si quelqu'un est présent sur le chantier avant l'heure, il y a un problème. Qui doit l'empêcher de se rendre sur le chantier alors que ce n'est pas l'heure?

Mais vous pouvez poser une question globale sur l'accès, les contrôles du respect des dispositions de sécurité par les entrepreneurs qui travaillent pour Infrabel. Je vous ferai remarquer que le nombre de victimes d'Infrabel est plus élevé.

21.11 Marco Van Hees (PTB-GO!): Pour combien d'heures? On ne peut pas comparer si on ne connaît pas les données.

21.12 François Bellot, ministre: Je n'en sais rien.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

La réunion publique de commission est levée à 17.15 heures.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.15 uur.