

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 21 MAART 2018

Namiddag

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

du

MERCREDI 21 MARS 2018

Après-midi

La réunion publique de commission est ouverte à 14.21 heures et présidée par Mme Karine Lalieux.
De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.21 uur en voorgezeten door mevrouw Karine Lalieux.

01 Questions jointes de

- M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'investissement de 200 000 euros prévus par la SNCB pour la rénovation de la gare de Binche" (n° 23286)
- M. Stefaan Van Hecke au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le plan pluriannuel d'investissements de la SNCB et d'Infrabel" (n° 23479)
- Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la gare de Namur" (n° 23975)
- Mme Kattrin Jadin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les ascenseurs de la gare de Welkenraedt" (n° 24013)
- Mme Kattrin Jadin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les plans d'investissement des gares de l'arrondissement de Verviers" (n° 24362)

01 Samengevoegde vragen van

- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de door de NMBS uitgetrokken investering van 200.000 euro voor de renovatie van het station Binche" (nr. 23286)
- de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het nieuwe meerjareninvesteringsplan van de NMBS en Infrabel" (nr. 23479)
- mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het station Namen" (nr. 23975)
- mevrouw Kattrin Jadin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de liften in het station Welkenraedt" (nr. 24013)
- mevrouw Kattrin Jadin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de investeringsplannen voor de stations in het arrondissement Verviers" (nr. 24362)

01.01 Laurent Devin (PS): Monsieur le ministre, ma question date mais je pense qu'il est bon d'actualiser les choses. Lors de la commission Infrastructure du 22 mars dernier, je vous interrogeais sur la rénovation du bâtiment voyageur de la gare de Binche. Cette question vous était posée peu de temps après que des éléments de la façade se sont détachés, heureusement sans causer de dommages et de blessures aux voyageurs empruntant quotidiennement les trains depuis la gare de Binche. Vous m'indiquiez que la SNCB avait déjà dégagé un montant de 200 000 euros afin de stopper les dégradations de la gare en attendant de trouver une solution plus pérenne.

À ce sujet, monsieur le ministre, j'aimerais vous poser quelques questions. Actuellement, seuls 50 000 euros ont été engagés pour des travaux de sécurisation du bâtiment voyageur; pouvez-vous me préciser si les 150 000 euros restants seront investis, sachant que vous avez annoncé que 1,7 million d'euros serait

dégagé dans le plan pluriannuel d'investissement dans le cadre de la sécurisation et la restauration de cette gare?

01.02 Gwenaëlle Grovonius (PS): Monsieur le ministre, le sol de plusieurs quais de la gare de Namur se détériore, le rendant dangereux quand il est humide (infiltrations d'eau, gondolement du sol, flaques géantes, carrelage lisse et glissant,...). Il nous revient que la SNCB, consciente du problème, aurait déjà prévu un budget et un cahier des charges pour cette rénovation. Pouvez-vous me confirmer cette information? Si oui, pouvez-vous nous présenter ce cahier des charges, l'agenda prévu et le montant des travaux à effectuer?

01.03 François Bellot, ministre: Madame la présidente, en réponse à la question de M. Van Hecke, je peux répondre ce qui suit.

De meerjareninvesteringsplannen en de strategische meerjareninvesteringsplannen, zoals gevalideerd op de Ministerraad van vrijdag 2 februari 2018...

La **présidente:** Monsieur le ministre, je vous arrête. On a éliminé toutes les questions générales sur le plan d'investissement. Donc ne répondez qu'aux questions particulières.

01.04 François Bellot, ministre: D'accord. Donc en ce qui concerne les deux questions que vous m'avez posées, j'ai souhaité que les bourgmestres de toutes les communes soient informés. Je pense que c'est à eux que cela revient. J'estime que le bourgmestre est l'autorité locale qui doit être informée des montants qui seraient consacrés notamment aux gares et points d'arrêt situés sur le territoire de leur commune.

Monsieur Devin, cela a permis de mettre fin aux craintes relatives à la gare de Binche puisque j'ai demandé que la SNCB y consacre les moyens nécessaires, c'est-à-dire 1,6 million d'euros.

Pour ce qui concerne Namur, la SNCB prévoit un montant de 8,5 millions d'euros dans son PPI 2018-2020, destiné à la gare multimodale. La SNCB est bien consciente de la situation des quais. Améliorer l'accueil des clients est, comme vous le savez, une priorité pour la SNCB. Elle étudie des solutions techniques à court terme afin d'améliorer à moindres frais le confort et la sécurité des usagers, notamment au niveau des revêtements. Dans l'absolu, des travaux de réfection des quais devront se concevoir par phases afin de perturber le moins possible l'exploitation de la gare.

En ce qui concerne les prochaines questions plus spécifiques sur les PPI, il avait été proposé qu'elles soient déposées par écrit, madame la présidente, afin de ne pas encombrer la séance des questions orales en commission. J'invite donc Mme Jadin à transformer ses questions en questions écrites.

La **présidente:** C'est impossible, monsieur le ministre, elles étaient jointes. Mme Jadin les réintroduira, bien qu'elles aient déjà été reportées deux fois. Monsieur Devin, vous avez la parole.

01.05 Laurent Devin (PS): Je tiens à remercier monsieur le ministre pour l'attention nécessaire qu'il a portée à la gare de Binche en matière de sécurisation. Ce n'est pas pour faire joli mais bien pour la sécurisation et pour l'ensemble des personnes au service de la SNCB.

Pour respecter l'accord conclu notamment par Mme la présidente avec vous, monsieur le ministre, je ne poserai pas d'autre question en la matière aujourd'hui.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

02 Questions jointes de

- **M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la sécurité routière" (n° 23300)**

- **M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'enquête nationale sur l'utilisation des portables au volant" (n° 23723)**

- **Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'utilisation du GSM au volant" (n° 24561)**

02 Samengevoegde vragen van

- **de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de verkeersveiligheid" (nr. 23300)**

- de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de nationale enquête over het gebruik van de gsm achter het stuur" (nr. 23723)

- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het gebruik van de gsm achter het stuur" (nr. 24561)

02.01 **Laurent Devin** (PS): Monsieur le ministre, la sixième enquête nationale "d'insécurité routière", menée par l'institut Vias livre certains constats inquiétants notamment en ce qui concerne l'usage du téléphone au volant et la vitesse des automobilistes. En effet, un sondé sur trois a avoué avoir roulé trop vite au cours du mois écoulé. Par ailleurs, les Belges utilisent encore massivement le gsm en voiture: 25 % ont téléphoné avec un kit mains libres le mois dernier et 9 % l'ont fait avec le gsm en main.

À ce sujet, monsieur le ministre, j'aimerais vous poser quelques questions. Quelles sont les mesures que vous comptez mettre en place à court et à long terme pour contrer l'utilisation toujours croissante du téléphone au volant et la vitesse excessive des automobilistes? Des amendes plus lourdes sont-elles prévues pour ces infractions? Allez-vous être attentif au-delà des autoroutes et donner des moyens supplémentaires pour faire respecter ces limitations de vitesse? C'est bien souvent les autorités communales qui doivent investir sur leur propre territoire, alors que les sanctions délivrées en cas d'excès de vitesse, les procès-verbaux, vont dans les caisses fédérales. En décembre 2016, vous m'indiquiez que des nouvelles normes étaient en cours de discussion pour freiner l'usage du gsm au volant, notamment des compagnies d'assurances qui prévoient des primes moins élevées pour les véhicules équipés de *data event recorders* et des systèmes qui permettent d'éviter l'utilisation du gsm lorsqu'on démarre le véhicule. Pouvez-vous nous donner des informations concernant ces mesures? Où en sont les discussions au niveau européen? Je vous remercie d'avance pour vos réponses.

02.02 **Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): Mijnheer de minister, ten eerste, hebt u kennisgenomen van de resultaten van de enquête van VIAS institute? Wat is uw reactie?

Ten tweede, ziet u een verklaring voor de grotere ergernis in Vlaanderen dan in Wallonië en Brussel naar aanleiding van het gebruik van de gsm achter het stuur?

Ten derde, zijn er volgens u bijkomende maatregelen nodig om het gebruik van de gsm achter het stuur meer te ontmoedigen?

02.03 **François Bellot**, ministre: Chers collègues, l'enquête Vias démontre que l'usage du gsm au volant est créateur d'irritabilité envers les autres conducteurs témoins de ce comportement. Cela s'ajoute au fait que conduire en faisant usage de son téléphone amène de la distraction pour le conducteur et entraîne un risque d'accident beaucoup plus élevé. C'est pourquoi le gsm reste interdit au volant, sauf quand le véhicule est à l'arrêt.

En ce qui concerne vos questions, monsieur Devin, d'une manière générale, je plaide pour une plus grande sensibilisation sur les dangers d'une vitesse excessive et du gsm au volant. Évidemment, cela doit s'accompagner de beaucoup plus de contrôles pour réellement introduire un changement de comportement des automobilistes.

Wat de genomen maatregelen betreft tegen snelheidsovertredingen, zeer binnenkort zal het project inzake automatisering van de procedure voor de inning van de boetes operationeel zijn. Hierdoor wordt de vervolging inzake verkeersovertredingen geoptimaliseerd en kunnen alle vastgestelde overtredingen ook werkelijk bestraft worden.

Actuellement, il revient à l'Union européenne de fixer les obligations pour équiper les nouveaux véhicules de systèmes technologiques efficaces qui contribueront à améliorer la sécurité routière. La mise en œuvre rapide de ces systèmes au sein des véhicules est l'une des meilleures stratégies pour prévenir les accidents et les infractions routières. C'est dans cette optique que mon administration participe activement aux différents groupes de travail. Parmi les nombreux systèmes à l'étude, les systèmes qui feront face aux excès de vitesse font partie des actions prioritaires à mettre en place par la Commission européenne.

Par contre, le principe de l'installation de systèmes de verrouillage des téléphones mobiles dans tous les véhicules n'a pas été retenu à cause d'une relation coûts-bénéfices négative. Il est également important de

rappeler que seule la question de l'excès de vitesse sur autoroute relève de la compétence fédérale. La question relative aux excès de vitesse sur les autres routes relève quant à elle de la compétence des Régions. En ce qui concerne le secteur des assurances, leur initiative de prévoir des primes moins élevées pour les véhicules équipés d'*event data recorders* n'a à ma connaissance pas encore été étendue aux systèmes bloquant le téléphone. Pour plus de précisions à ce sujet, il conviendrait d'interroger le ministre de l'Économie compétent en la matière.

02.04 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord.

Eventueel kunt u voor uw aanpak van gsm-gebruik achter het stuur een voorbeeld nemen aan Nederland. Daar draait een systeem van op bruggen geïnstalleerde camera's die het gsm-gebruik achter het stuur via ultrahoge resolutie kunnen detecteren, momenteel proef. Ik heb gelezen dat er daarover ook in ons land overleg en studiewerk gaande is.

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

03 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het recordaantal meldingen van spoorlopers" (nr. 23452)

03 Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le nombre record de signalements de personnes déambulant sur les voies" (n° 23452)

03.01 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, in deze commissie werd al dikwijls over spoorlopers gesproken, maar ik wil daar toch nog eens op terugkomen. In 2017 waren er meer dan 800 meldingen van spoorlopers, een stijging van 16 % ten opzichte van het voorgaande jaar en een stijging van 63 % ten opzichte van 2014, toen er 509 waren. In 2017 lieten helaas ook zeven spoorlopers het leven en raakten er zeven zwaargewond.

Telkens wij een debat of vragen over stiptheid hebben, wordt er ook gezegd dat spoorlopers een grote reden zijn van vertragingen op het net. Infrabel detecteerde 53 hotspots waaraan veel aandacht besteed zou worden. Buurtbewoners zouden vaak de grootste groep spoorlopers zijn. De helft van hen zou aangeven zo een kortere route te willen nemen.

Ik heb daarover de volgende vragen.

Wordt er gezocht naar de oorzaken van de stijging van het aantal spoorlopers, ondanks de vele inspanningen, die wij absoluut erkennen, met name ontradingcampagnes, struikelmatten, afsluitingen en camerabewaking?

Wordt er nagegaan of er een causaal verband bestaat tussen het sluiten van overwegen en de stijging van het aantal spoorlopers, aangezien het vooral burens zijn? Daarom maakte ik ook de vergelijking met het jaar 2014. Sinds dan werd een aantal overwegen gesloten.

De 53 hotspots die gedetecteerd zijn, worden allemaal systematisch beter beveiligd tegen het fenomeen spoorlopen. Welk budget wordt daarvoor uitgetrokken? Is er ook overleg met de gemeenten?

Wordt er door Infrabel over nagedacht om bruggen of tunnels te bouwen in zones waar spoorlopen veelvuldig voorkomt?

Kunt u een lijst bezorgen van cruciale plekken die vandaag bekend zijn?

03.02 Minister François Bellot: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Geerts, in de grafiek die ik u hierbij bezorg, worden de oorzaken vermeld die aanleiding geven tot spoorlopen, voor de jaren 2014-2015 in de binnenkant van de cirkel en voor de jaren 2016-2017 aan de buitenkant van de cirkel.

Infrabel heeft een extern bureau ingeschakeld om een nationale enquête te voeren teneinde een beter zicht te krijgen op de risicogedragingen rond het spoor en op het doelpubliek. Uit de enquête is gebleken dat het nemen van een kortere weg en de wandelactiviteit de voornaamste oorzaken van spoorlopen blijven, over

de vier jaren heen.

Infrabel kan de toename van de gevallen van spoorlopen enkel maar betreuren en dit ondanks alle inspanningen die Infrabel onderneemt om het tij te keren, zowel op technisch vlak maar ook via sensibilisering.

Naast de menselijke drama's die uit deze onbezonnen gedragingen voortvloeien, wat uiteraard het ergste is, heeft ook de stiptheid van de treinen daaronder te lijden. Elk geval dat wordt vastgesteld, wordt in de database Saferail opgenomen.

Voorzitter: Jef Van den Bergh.

Président: Jef Van den Bergh.

Er zijn geen gegevens voorhanden op grond waarvan een verband kan worden gelegd tussen het sluiten van een overweg en het stijgen van het aantal gevallen van spoorlopen. Wel heeft Securail in 2017 416 processen-verbaal opgesteld voor gevallen van spoorlopen aan een overweg waarbij de signalisatie niet in acht werd genomen.

Infrabel wil bij voorrang maatregelen nemen in de 53 hotspots die geïdentificeerd zijn. Vijfenvijftig procent van alle gevallen van spoorlopen is geconcentreerd op 10% van het spoorwegnet.

In 2017 heeft Infrabel meer dan 325 000 euro besteed aan de verdere beveiliging van deze hotspots met technische maatregelen. In 2016 bedroegen de uitgaven voor de technische maatregelen 326 000 euro. Daarnaast voert Infrabel elk jaar sensibiliseringscampagnes naar het groot publiek, maar ook in de scholen die in de buurt van deze hotspots gelegen zijn. Infrabel houdt zich ook ter beschikking van de gemeenten om eventuele problemen in verband met spoorlopen te bespreken.

Ik wil nog maar eens herhalen dat het hier om gevaarlijke gedragingen gaat en dat precies deze gedragingen moeten worden uitgeroeid. De bouw van zeer dure tunnels of bruggen is zeker geen mirakeloplossing en valt alleen maar te overwegen in het kader van de afschaffing van een overweg. Dit moet bovendien gebeuren in samenwerking met de gemeenten en na een gedetailleerde analyse van de situatie.

Ik bezorg ook de lijst met de hotspots en de oorzaken die aanleiding geven tot spoorlopen van 2014-2015 die u aan de binnenkant van de cirkel vindt en die van 2016-2017 aan de buitenkant van de cirkel.

03.03 David Geerts (sp.a): Mijnheer de voorzitter, ik wil de minister vooreerst danken voor de volledigheid en de transparantie van het antwoord met daarbij ook de data. Ik heb ze zonet even bekeken bij collega Van den Bergh en het valt ons op dat die hotspots vrij geconcentreerd zijn op het netwerk. Er zijn er zowat 17 in het Brusselse Gewest en dit is een van de oorzaken van de vertragingen.

Ik dank u voor deze transparantie. Ik hoop dat naast het nemen van maatregelen ook een mentaliteitswijziging zal plaatsvinden want als ik de andere grafieken bekijk, merk ik dat het vooral te maken heeft met die mentaliteit.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: De vragen nr. 23453 van de heer Van Hees en nr. 23454 van de heer Hedebouw, beiden afwezig, worden geschrapd.

04 Vraag van de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de aansluiting in Denderleeuw tussen S3- en S10-treinen" (nr. 23458)

04 Question de M. Stefaan Van Hecke au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la correspondance à Denderleeuw entre les trains S3 et S10" (n° 23458)

04.01 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, in december 2017 trad het nieuw vervoersplan van de NMBS in werking. Het totale aanbod steeg met 5,1 %, wat een serieuze

stap vooruit is. Toch bestaat de indruk dat vooral de verbindingen tussen de grote stations beter worden bediend in dit nieuw vervoersplan.

Enkele kleine aanpassingen betekenen voor de pendelaars tussen kleinere stations echter een grote toename van hun reistijd. Zo kwam vroeger de eerste S3-trein Zottegem-Brussel om 05.18 uur aan in Denderleeuw. Dit liet de reiziger toe om over te stappen op de S10-trein van 05.23 uur. Deze trein stopt in een aantal kleinere stations van Brussel, wat zeer handig is voor wie daar in de buurt werkt. Het nieuw vervoersplan heeft deze S10-trein met 2 minuten vervroegd, wat de overstap, op 3 minuten, in theorie onmogelijk maakt. De NMBS rekent namelijk minimaal 5 minuten voor een haalbare overstap naar perrons die ver van elkaar liggen. De overstap is ook praktisch onmogelijk want de S3-trein komt op dat uur zelden op tijd aan in Denderleeuw. Men zou ervoor kunnen opteren de S3-trein op hetzelfde perron te laten aankomen, waardoor de theoretisch haalbare overstaptijd verlaagt tot 3 minuten, of men zou het tijdsverschil tussen de aankomst van de S3-trein en het vertrek van de S10-trein opnieuw op 5 minuten kunnen brengen. Sinds de wijziging is de overstap de hele dag door niet meer haalbaar.

Mijnheer de minister, ziehier mijn vragen.

Ten eerste, was de NMBS er zich bij de wijziging van het vervoersplan van bewust dat deze aansluiting niet meer haalbaar werd?

Ten tweede, heeft men enig zicht op het aantal reizigers dat zo dagelijks wordt getroffen?

Ten derde, overweegt men in de toekomst één van de voorgestelde oplossingen om deze aansluiting opnieuw mogelijk te maken? Zo ja, welke? Zo nee, wat is de reactie van de NMBS op het gestelde probleem?

04.02 Minister **François Bellot**: Mijnheer de voorzitter, de NMBS informeert mij dat zij inderdaad besliste om de trein op de S10-verbinding Aalst-Denderleeuw-Jette-Brussel 2 minuten vroeger te laten vertrekken uit Denderleeuw. Deze beslissing werd genomen met het oog op het verbeteren van de stiptheid voor zoveel mogelijk reizigers. Het aankomstuur in Brussel-Noord mocht daarbij niet veranderen. De aansluiting met de S3-verbinding vanuit Zottegem wordt daardoor inderdaad beperkt tot 3 minuten.

De NMBS geeft aan dat elke wijziging van het treinaanbod zoveel mogelijk gebeurt rekening houdend met het belang van het grootste aantal reizigers. De NMBS is zich wel degelijk bewust van de negatieve gevolgen van de beslissing voor sommige reizigers. De NMBS voegt eraan toe dat zij ernaar streeft om in zoveel mogelijk aansluitingen te voorzien in stations waar meerdere verbindingen samenkomen. Daarbij wordt prioriteit gegeven aan de aansluitingen met de grootste reizigersaantallen.

Bij een toekomstige aanpassing aan het vervoersplan zal de NMBS de mogelijkheden tot aansluiting opnieuw bekijken.

04.03 **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, de NMBS geeft het probleem toe. Het is zowel theoretisch als praktisch onmogelijk om de overstap te doen in zo weinig tijd. Dat betekent dat mensen veel langer moeten wachten op een nieuwe aansluiting en heel wat tijd verliezen.

De NMBS zegt wel voorrang te geven aan grotere vervoersstromen en aansluitingen in grotere stations, maar als de aansluitingen in kleinere stations problematisch worden, zal dit ertoe leiden dat er minder mensen voor deze vorm van vervoer zullen kiezen en dus toch voor andere vervoersmodi zullen opteren. Indirect is dat niet goed voor het aantal reizigers.

Ik dring er dus op aan om hiervoor een oplossing te vinden. Wachten op een volgende aanpassing van het vervoersplan zal veel te laat komen en zal waarschijnlijk veel ontgoochelde reizigers doen afhaken. Het antwoord dat u van de NMBS hebt gekregen, ontgoochelt mij. Ik hoop dat zij dit snel kan rechtzetten.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

05 **Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toegankelijkheid van de M7-rijtuigen" (nr. 23651)**

05 Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'accessibilité des voitures M7" (n° 23651)

05.01 David Geerts (sp.a): Danku wel mijnheer de voorzitter, ook hierover zijn reeds een aantal vragen gesteld. Ik wil specifiek twee bijkomende vragen stellen.

Met name, er werd geen rekening gehouden met het advies van de Nationale Hoge Raad voor personen met een handicap, waarin men vroeg voor een deuropening op 76 cm, zodat er een onmiddellijke toegankelijkheid is omwille van het feit dat perrons ook naar deze hoogte zouden verhoogd worden. Vorige week hebben wij tijdens de discussie over de investeringsdossiers ook gezegd dat de M7 een belangrijk dossier is in de globale middelen van de NMBS. Vandaar dat we dat spijtig vinden.

We hebben ook gezien dat men in Zwitserland naar de rechtbank is gestapt omdat mensen nu geen autonomie hebben. De rechtszaak is nog lopende.

Is het type M7-rijtuigen dat wij hebben besteld hetzelfde als in Zwitserland? Betekent dit dan ook dat de hoogte van 76 cm ook in België niet zal worden gehanteerd waardoor mensen met een rolstoel of een kinderwagen ook nog steeds assistentie nodig hebben?

Zult u van de constructeur Bombardier eisen dat de hoogte van de deuren compatibel is met de standaardhoogte van onze perrons voor de volgende leveringen die ook voorzien zijn in de komende jaren?

05.02 Minister François Bellot: Beste collega, in de aanloop van de beslissing rond de M7-trein werd zeer uitgebreid gecommuniceerd over hun toegankelijkheid. Het onderwerp kwam ook meermaals aan bod in deze commissie. De bestelde M7-rijtuigen zijn niet van hetzelfde type als de Zwitserse maar zijn wel dubbeldek- rijtuigen. Die keuze was nodig om voldoende zitplaatsen in de trein te kunnen aanbieden op het bijna verzadigde spoornet.

Bij het ontwerp van de trein, die in België zal rijden, moest rekening worden gehouden met drie verschillende perronhoogtes, 28 cm, 55 cm en 76 cm. De perronhoogte van 76 cm is een vorm die door de Internationale Spoorwegunie is erkend. Slechts een kwart van de stations is momenteel op de standaardhoogte van 76 cm. De standaardisering van de perrons op die hoogte is een topprioriteit van de NMBS en is als dusdanig ook opgenomen in het meerjareninvesteringsplan.

Het zal evenwel nog jaren duren voor de (...) van de perronhoogte tot het verleden behoort.

Bij de beoordeling van de toegankelijkheid voor personen met een beperkte mobiliteit tot het rollend materieel moet niet alleen gekeken worden naar de instaphoogte van het voertuig maar ook rekening gehouden worden met de eventuele helling binnenin het voertuig. Elk stel met M7-rijtuigen zal een multifunctioneel rijtuig bevatten. De instaphoogte bij het multifunctionele rijtuig zal zich op 62 cm bevinden, via een verlaagde deur in combinatie met een hellend valk binnenin het rijtuig. Die verkleint het probleem bij perrons van 76 cm. De instaphoogte bij de overige voertuigen bedraagt 76 cm.

Er zal echter altijd assistentie nodig zijn voor een rolstoelreiziger. Naast het hoogteverschil moet immers ook een horizontale opening tussen het perron en de trein overbrugd worden. Ik wil er evenwel nogmaals op wijzen dat het aantal stations waar tot drie uur op voorhand persoonlijke assistentie voor personen met een beperkte mobiliteit kan worden aangevraagd werd verdubbeld door de NMBS.

In totaal werd deze dienst sedert begin september 2017 in 41 grote stations aangeboden tegenover 18 stations vroeger.

De NMBS wil zodoende de dienstverlening aan personen met een beperkte mobiliteit opvoeren. Dankzij de uitbreiding van de maatregel zal een grote meerderheid van de betrokken klanten voortaan van de korte reservatietermijn kunnen genieten. Want deze 41 grote stations ontvangen in de week twee derden van alle reizigers.

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

06 Samengevoegde interpellatie en vraag van

- mevrouw Barbara Pas tot de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen over "de omwisseling van buitenlandse rijbewijzen voor een Belgisch rijbewijs" (nr. 251)

- mevrouw Daphné Dumery aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de omwisseling van een buitenlands Europees rijbewijs" (nr. 24120)

06 Interpellation et question jointes de

- Mme Barbara Pas au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges sur "les échanges de permis de conduire étrangers contre des permis belges" (n° 251)

- Mme Daphné Dumery au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'échange d'un permis de conduire étranger européen" (n° 24120)

06.01 **Barbara Pas** (VB): Mijnheer de minister, elk jaar worden er in dit land door buitenlanders die hier voor kortere of langere tijd verblijven, ongeveer 9 000 buitenlandse rijbewijzen ingewisseld voor een Belgisch rijbewijs. Dat gebeurt zonder dat de betrokkene hier enig theoretisch of praktisch rijexamen moet afleggen.

Er zijn drie rechtsgronden op basis waarvan de inwisseling gebeurt. Voor onderdanen van EU-landen gaat het om de richtlijn 2006/126/EG. Er zijn de bilaterale overeenkomsten met een aantal landen. Ten slotte zijn er ook omwisselingen op basis van het verdrag betreffende het wegverkeer van 8 november 1968.

Het is vooral bij de omwisseling op basis van die twee laatstgenoemde rechtsgronden dat er ernstige vragen rijzen. Voor landen zoals Zwitserland of de Verenigde Staten is er uiteraard geen probleem met de omwisseling, omdat wij er toch van mogen uitgaan dat die rechtsstaten over een behoorlijke rijopleiding beschikken, die succesvol moet worden afgerond, vooraleer chauffeurs een rijbewijs ontvangen. Voor vele andere landen gelden die garanties echter niet. Misschien is er in die landen theoretisch wel afdoende wetgeving inzake rijopleiding, maar kunnen er in de praktijk ten gevolge van onder andere corruptie en een gebrekkige rechtsstaat op grootschalige wijze rijbewijzen worden verkregen, zonder dat men over de nodige rijopleiding beschikt.

Wanneer personen die op die wijze hun buitenlands rijbewijs hebben verkregen, dat hier komen inruilen voor een Belgisch rijbewijs, vormen zij wel een gevaar op onze wegen, met alle mogelijke gevolgen van dien voor de verkeersveiligheid. Het merendeel van de omwisselingen van rijbewijzen is voor rekening van onderdanen van dubieuze landen uit Afrika en Azië. We zijn dus van oordeel dat het voor de veiligheid op onze wegen toch wel noodzakelijk is dat onderdanen van dergelijke landen hier niet in het verkeer worden toegelaten, voor zover dat mogelijk is.

U hebt heel wat mogelijkheden om daar werk van te maken. Voor landen waarvan de onderdanen hier via bilaterale overeenkomsten hun rijbewijs kunnen inwisselen, is het perfect mogelijk om die overeenkomst op te zeggen, als het om dergelijke dubieuze landen gaat. Ook voor de onderdanen van landen die het verdrag van 8 november 1968 betreffende het wegverkeer hebben ondertekend, zijn er, mijns inziens, mogelijkheden om daar werk van te maken.

Het verdrag bepaalt in artikel 41, 6B, dat verdragsluitende partijen niet verplicht zijn de geldigheid te erkennen van buitenlandse rijbewijzen die zijn afgegeven aan bestuurders die sinds de afgifte van die rijbewijzen naar een ander grondgebied zijn verhuisd. Het is dus inderdaad te wijten aan de Belgische reglementering dat buitenlanders die zich in België domiciliëren, een buitenlands rijbewijs zonder verdere plichtplegingen kunnen omruilen tegen een Belgisch rijbewijs. Indien onderdanen van die landen die hier gedomicilieerd zijn, hier wensen rond te rijden met een wagen, dan staat het hun uiteraard altijd vrij om, zoals dat voor alle Belgen geldt, de rijexamens af te leggen.

Het betreft een belangrijk probleem, mijnheer de minister, voor de verkeersveiligheid. De Vlaamse minister van Mobiliteit neemt ondertussen allerlei maatregelen om de rijexamens strenger te maken om de verkeersveiligheid op onze wegen te verhogen. Als dat ondertussen echter wordt tenietgedaan door onbekwame bestuurders op de baan, brengt dat beleid niet veel zoden aan de dijk voor de verkeersveiligheid.

Erkent u inderdaad dat het kwistig en bijna blindelings omruilen van rijbewijzen uit een aantal landen tegen een Belgisch rijbewijs echt problematisch is voor de verkeersveiligheid in ons land?

Overweegt u maatregelen te nemen om met betrekking tot die landen de automatische inwisseling stop te zetten, als dat mogelijk is? Welke initiatieven mogen wij van u op dat vlak verwachten, mijnheer de minister?

06.02 Minister **François Bellot**: Mevrouw Pas, er wordt geenszins kwistig en blindelings omgesprongen met de inwisseling van vreemde, niet-Europese rijbewijzen, aangezien het de vrijstelling van het theoretisch en praktisch rijexamen betreft en aangezien zij enkel wordt toegestaan mits voldaan is aan de voorwaarden van de Conventie van Genève of desgevallend van het bilateraal akkoord met het land waar het vreemd rijbewijs werd uitgegeven.

Eerst en vooral moet voor de inwisseling zijn voldaan aan elke van de volgende voorwaarden. Ten eerste, het vreemde rijbewijs moet zijn afgegeven door het land waar de houder zijn gewone verblijfplaats had op het ogenblik van de afgifte van het rijbewijs.

Ten tweede moet het rijbewijs aangegeven zijn voor inschrijving in het bevolkings-, vreemdelingen- of wachtregister van een Belgische gemeente. Elk vreemd rijbewijs dat ter omwisseling wordt aangeboden, wordt door de federale politie onderworpen aan een echtheidsonderzoek. Vervolgens wordt nagegaan voor welke voertuigcategorieën het vreemd rijbewijs in aanmerking komt. In de meeste gevallen is dat slechts categorie B.

Ik beschik niet over cijfers betreffende het aantal bestuurders dat in België rondrijdt met een rijbewijs uit de landen die genieten van een vrijstelling van het theoretische en praktische examen. Slechts 2 % van de bestuurders, betrokken bij een ongeval met lichamelijke schade in België, komt niet uit de Europese Unie. Gelet op het feit dat een deel van die 2 % het rijbewijs in België behaalde, kan aangenomen worden dat de impact op de Belgische verkeersveiligheid gering is.

Ik overweeg heden geen maatregelen om de omwisseling van vreemde rijbewijzen voor bepaalde landen stop te zetten. Evenmin ben ik van plan nieuwe akkoorden te sluiten met andere landen, indien de verkeersveiligheid, de kwaliteit van de rijopleidingen en de rijexamens en de veiligheidskenmerken van de rijbewijzen niet overeenkomen met de Europese standaard of indien het risico op corruptie of vervalsing bij de afgifte van rijbewijzen te groot is.

Bij de omwisseling van Europese rijbewijzen lijkt het mij aanbevolen dat RESPER, het Europees netwerk van databanken voor nationale rijbewijzen, wordt geraadpleegd. Met de huidige technologische middelen kan momenteel enkel de FOD Mobiliteit en Vervoer het netwerk handmatig raadplegen.

Gezien het aanzienlijk volume van Europese rijbewijzen dat ter omwisseling wordt aangeboden, kan niet elk rijbewijs worden opgezocht. Dat gebeurt vandaag enkel ingeval er getwijfeld wordt aan de echtheid, ingeval de geldigheidsduur is verstreken, ingeval het rijbewijs verloren, gestolen, beschadigd, onleesbaar of tenietgegaan is.

Ook wanneer de houder de omwisseling aanvraagt met een attest van de overheid van de lidstaat die het rijbewijs heeft aangegeven, wordt RESPER geconsulteerd.

Bovendien blijkt de informatie in RESPER nog niet eenvormig voor alle Europese lidstaten en zijn enkele van de 28 verbonden databanken niet even betrouwbaar.

In afwachting van verbetering wordt onderzocht of de raadpleging van RESPER in de toekomst kan worden geautomatiseerd om de omwisseling van valse rijbewijzen steeds te voorkomen.

Overigens worden houders van een Europees rijbewijs erop attent gemaakt dat hun rijbewijs erkend en geldig is in België en dat een omwisseling pas noodzakelijk is naar het einde toe van de administratieve geldigheidsduur.

Alleen indien een rijbewijs nog geen administratieve geldigheidsduur heeft, is de omwisseling verplicht binnen het tweede jaar na inschrijving van de houder in een Belgische gemeente.

06.03 **Barbara Pas** (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor het voorlezen van een heel uitgebreid antwoord.

Ik onthoud daaruit dat u geen maatregelen wenst te nemen, zoals ik had gevraagd. Ik betreur dat.

U weidt uit over valse rijbewijzen, maar het gaat mij helemaal niet om valse rijbewijzen. Het gaat wel degelijk om echte rijbewijzen, maar die worden afgeleverd in landen waar de houders geen deftige rijopleiding hebben gekregen.

U hebt het over echtheidsonderzoeken van de rijbewijzen. Dat is natuurlijk nutteloos als het gaat om landen waar een rijopleiding amper of niet bestaat.

U zegt dat u niet van plan bent om de bilaterale akkoorden op te zeggen. U bent niet van plan om aan het verdrag van 8 november 1968 te sleutelen. Dat verdrag is 50 jaar oud, het dateert uit de tijd dat men ook hier nog rijbewijzen uitdeelde zonder examen. In de verkeersproblematiek is 1968 de prehistorie.

Mijnheer de minister, in uw antwoord op mijn schriftelijke vragen geeft u het aantal omwisselingen van rijbewijzen per land op. Op die lijst staan heel wat landen waar geen rij scholen bestaan en waar zelfs amper verkeersborden staan. Omwille van de verkeersveiligheid kan ik het alleen maar enorm betreuren dat u geen initiatieven wenst te nemen. Ik hoop dat de Kamer wel dat gezond verstand heeft en u daartoe zal aanzetten. Ik zal dan ook een motie van aanbeveling indienen.

06.04 **Jean-Jacques Flahaux** (MR): Madame la présidente, nous estimons que dans l'interpellation qui est faite, le problème n'est pas tellement le "permis", mais plutôt le mot "étranger". Nous déposons donc une motion pure et simple.

La présidente: Parfait. Elle ira en plénière. Merci monsieur Flahaux.

Moties

Motions

Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.

En conclusion de cette discussion les motions suivantes ont été déposées.

Een motie van aanbeveling werd ingediend door mevrouw Barbara Pas en luidt als volgt:

"De Kamer,

gehoord de interpellatie van mevrouw Barbara Pas

en het antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen,

- gelet op het Verdrag betreffende het wegverkeer van 8 november 1968 (Conventie van Wenen, in vervanging van de Conventie van Genève van 19 september 1949);

- gelet op de bilaterale overeenkomsten met een aantal landen inzake de wederzijdse erkenning van nationale rijbewijzen;

- gelet op artikel 23, § 2 van de wet betreffende de politie over het wegverkeer;

- gelet op het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs;

- overwegende dat voor een aantal landen waarmee momenteel wordt overgegaan tot inwisseling van buitenlandse rijbewijzen voor een Belgisch rijbewijs er onvoldoende waarborgen voorhanden zijn dat het bezit van een dergelijk rijbewijs als bewijs kan dienen voor de theoretische en praktische rijbekwaamheid van de drager van dit bewijs;

- overwegende dat dit een groot gevaar oplevert voor de veiligheid in het verkeer;

- overwegende dat het daarom noodzakelijk is de automatische inwisseling van een buitenlands rijbewijs voor een Belgisch rijbewijs, zoals die momenteel verloopt, te herzien,

vraagt de federale regering maatregelen te nemen om ervoor te zorgen dat de omwisseling van buitenlandse rijbewijzen met Belgische rijbewijzen voortaan enkel nog gebeurt voor onderdanen van landen die over een degelijke rijopleiding beschikken én waarvoor voldoende waarborgen voorhanden zijn dat het bezit van een rijbewijs van een dergelijk land effectief ervan getuigt een degelijke theoretische en praktische rijopleiding te hebben genoten die de toets van de Belgische normen ter zake kan doorstaan."

Une motion de recommandation a été déposée par Mme Barbara Pas et est libellée comme suit:

"La Chambre,

ayant entendu l'interpellation de Mme Barbara Pas

et la réponse du ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de

fer Belges,

- eu égard à la Convention sur la circulation routière du 8 novembre 1968 (Convention de Vienne, remplaçant la Convention de Genève du 19 septembre 1949);
- eu égard aux conventions bilatérales en matière de reconnaissance mutuelles des permis de conduire nationaux signées avec plusieurs États;
- eu égard à l'article 23, § 2 de la loi relative à la police de la circulation routière;
- eu égard à l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire;
- considérant que les échanges de permis de conduire étrangers contre un permis de conduire belge actuellement réalisés avec certains États n'offrent pas les garanties suffisantes quant à la valeur probante d'un tel permis de conduire en ce qui concerne les aptitudes à la conduite théoriques et pratiques des titulaires d'un tel permis;
- considérant que cela représente un danger majeur pour la sécurité routière;
- considérant qu'il est, dès lors, nécessaire de revoir la procédure actuelle régissant l'échange automatique d'un permis de conduire étranger contre un permis de conduire belge,

demande au gouvernement fédéral de prendre des mesures afin de veiller à ce que l'échange de permis de conduire étrangers contre des permis de conduire belges soit désormais limité aux ressortissants de pays qui organisent une formation à la conduite adéquate et qui offrent des garanties suffisantes sur le fait que les titulaires de permis de conduire émis par lesdits pays ont effectivement bénéficié d'une formation à la conduite théorique et pratique adéquate comparable aux normes appliquées en la matière par la Belgique."

Een eenvoudige motie werd ingediend door de heer Jean-Jacques Flahaux.
Une motion pure et simple a été déposée par M. Jean-Jacques Flahaux.

Over de moties zal later worden gestemd. De bespreking is gesloten.
Le vote sur les motions aura lieu ultérieurement. La discussion est close.

07 **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw Karin Jiroflée aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vliegroute Leuven Rechtdoor" (nr. 23720)
- de heer Georges Dallemagne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stand van zaken met betrekking tot de verduidelijking van de windnormen en de PRS-procedures" (nr. 24049)
- mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het preferentiële baangebruik op Brussels Airport" (nr. 24499)

07 **Questions jointes de**

- Mme Karin Jiroflée au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la trajectoire aérienne 'Louvain tout droit'" (n° 23720)
- M. Georges Dallemagne au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'avancement de la clarification des normes de vent et des procédures du PRS" (n° 24049)
- Mme Karine Lalieux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'utilisation préférentielle des pistes à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 24499)

07.01 **Karin Jiroflée** (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, naar aanleiding van de plannen van BAC tot uitbreiding van de luchthaven, ben ik zo vrij om nogmaals terug te komen op de vliegroute Leuven Rechtdoor.

Ik weet, mijnheer de minister, dat de uitbreiding van de luchthaven niet tot uw bevoegdheid behoort, zoals u al benadrukte in plenaire vergadering. Dat een groeiscenario van de luchthaven zo zijn gevolgen heeft, ook voor het gebied onder Leuven Rechtdoor, dat staat buiten kijf. Zelfs zonder de vliegroute Leuven Rechtdoor betekent dit groeiscenario van de luchthaven dat Haacht en omstreken er enorm veel lawaai zullen verkrijgen van landende vliegtuigen.

Het is duidelijk dat de huidige concentratie werkelijk onaanvaardbaar is, zoals ik al vaker heb gezegd, maar dit bijkomend element zal het nog erger maken. Indien er niets wijzigt en de uitbreiding plaatsvindt, wordt dit gebied erg zwaar getroffen. Ik heb hier al eerder gezegd dat een vliegwet een goede zaak zou zijn, op voorwaarde dat eerst de concentratie van Leuven Rechtdoor wordt opgelost. Wel, nu zeg ik: geen uitbreiding

van de luchthaven zonder dat Leuven Rechtdoor is opgelost. Het schrappen of het significant verminderen van de stijgende vliegtuigen boven onze regio moet voorrang krijgen.

Mijnheer de minister, wat zijn de volgende stappen die u zult zetten om het probleem met betrekking tot de vliegroute Leuven Rechtdoor op te lossen? Op welke termijn ziet u dat?

07.02 Georges Dallemagne (cdH): Madame la présidente, monsieur le ministre, voilà plus d'un an qu'un audit de la DGTA a fait apparaître que Belgocontrol ne respectait pas les normes de vent et les procédures du PRS! Voilà presque huit mois que vous avez annoncé que vous alliez clarifier ces normes de vent et ces procédures!

Nous ne vous avons pas beaucoup ennuyé, nous vous avons laissé travailler et nous avons imaginé que le retard ainsi accumulé tient au fait que Belgocontrol fait de la résistance afin de préserver sa liberté d'interpréter les normes de vent et les procédures comme bon lui semble, sans tenir compte ni de la volonté de l'auteur de ces normes (vous-même) ni de l'autorité de contrôle de celles-ci (la DGTA).

L'audit avait mis en évidence que Belgocontrol était un État dans l'État et qu'il ne respectait pas ces instructions. Ce retard est très préjudiciable aux personnes survolées en application d'une interprétation délibérément erronée de ces normes et procédures, qui en conçoivent à juste titre un grand sentiment d'injustice qui risque de se transformer en colère. Il est vraiment grand temps d'agir, monsieur le ministre.

Dès lors, quand pouvons-nous espérer la clarification annoncée? Pouvez-vous déjà nous en exposer les grandes lignes? Je rappelle qu'il s'agissait des capacités de la piste 19, du vent en altitude, de l'interprétation des sept nœuds de vent atteints ou dépassés et l'interprétation de la rafale.

07.03 Karine Lalieux (PS): Monsieur le ministre, à la page 41 du rapport de notre commission relative à l'utilisation préférentielle des pistes de l'aéroport de Bruxelles-National durant la période du 2 au 10 octobre 2016, audit rappelé par M. Dallemagne, on peut lire: "Le ministre indique qu'il n'a pas encore validé les paramètres du RAAS jusqu'à présent. Cet outil a été introduit à l'automne 2016. Le ministre ignore toutefois s'il est effectivement utilisé.

Dans l'intervalle, la DGTA et Belgocontrol ont interprété différemment les instructions de 2013. Compte tenu de cette divergence d'interprétation, une clarification est absolument indispensable. Pour parvenir à une solution collective et équilibrée, il conviendra que toutes les parties fassent preuve de bonne volonté." Vous aviez dit qu'une clarification était nécessaire.

À la lumière de vos déclarations de juillet dernier et vu que vous êtes compétent pour édicter les instructions précitées, je voudrais vous demander quelles mesures vous avez prises afin de clarifier ces instructions?

07.04 Minister François Bellot: Mevrouw de voorzitter, collega's, ik wil nogmaals zeggen dat ik tot een globale oplossing wil komen, waarin alle elementen van het dossier, zoals de vliegroutes, worden opgenomen.

De oplossing moet ook in de volgende zin globaal zijn. Een aanpak die zich uitsluitend op een of andere geografische zone focust, houdt het risico in dat het probleem slechts zeer gedeeltelijk wordt opgelost of dat het alleen maar wordt verschoven.

L'étude d'incidence qui sera menée sur les nuisances sonores autour de l'aéroport de Bruxelles et pour laquelle un marché public de désignation de l'entité qui sera chargée de la réaliser est en cours, vise l'ensemble des zones et des Régions et devra fournir des pistes de solutions alternatives. Les résultats de cette étude seront donc importants dans la recherche d'une solution. Ce serait faire preuve de mauvaise gestion que de prendre des mesures à la hâte qui pourraient être rapidement contredites par l'étude.

J'attire votre attention sur le fait que la problématique de Leuven Rechtdoor est actuellement étudiée par la cour d'appel de Bruxelles. Toute décision devra donc respecter le jugement à venir. La justice ayant déjà tranché deux fois dans des sens opposés, on ne peut préjuger de la décision à venir. Le *timing* de cette décision dépend de la charge de travail de la cour d'appel.

Concernant l'audit et la clarification des normes de vent, j'ai travaillé, depuis la présentation et la discussion concernant l'audit en juillet, à un projet de clarification sur la base des recommandations de la DGTA et des normes de vent de l'OACI. Celui-ci est maintenant sur le point d'être finalisé et fait l'objet de discussions

d'ordre technique entre les acteurs directement concernés pour la mise en œuvre. Il sera ensuite soumis à Belgocontrol pour le Safety Case en vue de la mise en œuvre.

07.05 Karin Jiroflée (sp.a): Mijnheer de minister, ik kan meegaan in uw idee van een globale oplossing. U kunt inderdaad geen oplossing per regio bedenken, dat is nogal wiedes. Dat u geen aanpak wilt met de focus op één regio, lijkt mij de logica zelve en dat is uw taak. Alleen, die globale oplossing laat wel heel lang op zich wachten. Ik begin mij stilaan af te vragen of er daarvan eigenlijk nog wel iets gaat komen tijdens deze legislatuur. Ik vind dat dit lang genoeg geduurd heeft. U moet nu eindelijk eens een ei leggen.

07.06 Georges Dallemagne (cdH): Monsieur le ministre, c'est désespérant. Chaque fois que l'on vous interroge sur ce dossier, on est renvoyé à des dates imprécises, aux calendes grecques. Le sentiment que nous avons eu, dès le départ, c'est que le gouvernement voulait s'asseoir sur ce dossier et ne pas le faire avancer, ce qui se confirme de jour en jour, hélas. Vous parlez de marchés qui créeront des études d'incidences qui permettront d'avoir...

07.07 François Bellot, ministre: Selon moi, la règle des marchés publics ...

La présidente: (...)

07.08 Georges Dallemagne (cdH): Monsieur le ministre, vous savez très bien que des *quick winds* étaient possibles qu'il était possible d'agir plus rapidement. Vous savez très bien que, sur les normes de vents, vous auriez pu simplement dire que l'instruction de juillet 2013 était d'application, point à la ligne.

Vous êtes simplement sous pression avec toute une série de contraintes et vous vous dites qu'il vaut mieux avancer le moins rapidement possible. Pendant ce temps-là, des dizaines de milliers de personnes souffrent de cette incapacité du gouvernement à simplement faire prévaloir le bon sens et ce qui avait été décidé notamment à travers la DGTA, déshabillée dans cette affaire par Belgocontrol, qui continue, par ailleurs, à faire la pluie et le beau temps. Je le regrette profondément. Je pense que ce n'est pas un signe de bonne gouvernance.

Faire référence à des études d'incidence signifie clairement qu'il n'y aura pas de décision sous ce gouvernement-ci, y compris sur des aspects pour lesquels des décisions avaient été prises.

Mme Galant a orienté sur le canal des avions qui, avant, étaient orientés ailleurs. Elle n'a pas eu besoin d'études d'incidence. Ces avions auraient simplement pu être remis là, où ils étaient avant. Cela ne demande pas d'étude d'incidence.

07.09 Karine Lalieux (PS): Monsieur le ministre, nous avons compris, depuis un certain temps, qu'il n'y aurait pas de décision sous cette législature. Il s'agissait pourtant d'une des priorités de campagne du MR, nous avons vu comment il a ratiboisé d'autres partis dans certaines communes sur le thème du survol de Bruxelles.

Hier, j'étais avec des habitants de Laeken qui m'interrogeaient sur ce thème. Je leur ai dit que je vous interrogerais aujourd'hui, mais que j'étais très pessimiste à ce sujet. Je crois vraiment que vous êtes bloqué par une partie du gouvernement, par les partis néerlandophones, pour ne pas changer.

Concernant la Direction générale au transport aérien (DGTA) et les normes qui sont diversement interprétées, vous auriez pu les changer, il y a bien longtemps, puisque c'est vous-même, avec des propos plus que virils, qui avez dit en commission que vous alliez remettre Belgocontrol au pas, que vous alliez appliquer les instructions et les directives telles qu'elles ont été décidées. Effectivement, Mme Galant, pour tout orienter vers le canal, a eu beaucoup moins de scrupules que vous.

Vous affirmez que des mesures sont finalisées. Je ne sais pas si je dois vous croire. J'imagine qu'elles seront mises en œuvre avant la fin des vacances de Pâques et qu'il y aura, au moins, une interprétation correcte des instructions.

07.10 François Bellot, ministre: Trois éléments. Premièrement, je pense que tout le monde ici a envie de respecter les règles des marchés publics. En tout cas, je n'y dérogerai pas pour l'étude d'incidence.

07.11 Georges Dallemagne (cdH): En l'occurrence, nous n'avons pas besoin de marché public.

La **présidente**: Tout le monde aura la parole. J'essaie de faire respecter le Règlement.

07.12 François Bellot, ministre: Premièrement, je respecte les règles du marché public à la lettre pour l'étude d'incidence. Deuxièmement, je suis sidéré d'entendre certains propos disant que l'on décide et le lendemain, c'est d'application.

Que faites-vous des *safety case*? Vous décidez d'une instruction. Il faut de 8 à 30 semaines pour les mettre en œuvre. Que vous ai-je dit? J'ai dit dans ma réponse que celle-ci est sur le point d'être finalisée et fait l'objet des discussions d'ordre technique et pas politique. Cela veut dire que nous sommes dans la phase technique.

Changer les avions de route? Nous avons vu ce que cela a donné. Cela a été éprouvé pendant 20 ans. Monsieur Dallemagne, vous savez très bien ce qu'un prédécesseur de Mme Galant a fait et les déplacer n'a pas été une solution.

Il faut une solution structurelle et pas une solution consistant à déplacer des avions d'une route vers une autre. Cela conduit systématiquement à des actions judiciaires.

07.13 Karin Jiroflée (sp.a): Mevrouw de voorzitter, ik zal het kort houden.

Mijnheer de minister, ik heb benadrukt dat ik het met u eens ben. Natuurlijk moet er een structurele oplossing komen. Niemand is gebaat bij wat gerommel in de marge. Het duurt echter gewoon veel te lang.

Als u zegt dat men nu in de fase van de technische besprekingen zit, dan is mijn concrete vraag wanneer dit zal worden afgerond en wanneer wij daarover zullen kunnen discussiëren.

07.14 Georges Dallemagne (cdH): Monsieur le ministre, votre réponse est claire. Tous les avions qui ont été déplacés sur Bruxelles toutes ces années resteront sur Bruxelles. C'est ce que vous venez de nous dire. Si, vous avez dit: "Nous ne déplacerons pas les avions d'une route à l'autre." C'est exactement ce que vous avez dit. C'est très clair, et cela se saura. Je pense qu'il n'y a pas d'autre moyen que de déplacer... Mais c'est exactement cela! Vous avez dit que les avions ont été déplacés d'une route à l'autre et que cela a créé des problèmes et qu'ils ne seront plus déplacés. C'est exactement cela.

La **présidente**: Monsieur Dallemagne, dans le cadre de votre réplique, n'interpellez plus le ministre.

07.15 Georges Dallemagne (cdH): Madame la présidente, c'est lui qui m'interrompt.

La deuxième chose, c'est que vous avez bien dit qu'il faudrait, après des discussions techniques, encore une longue période pour la mise en œuvre. Il n'y aura donc pas de mise en œuvre sous ce gouvernement. Cela vous arrange bien.

Le troisième élément que je veux vous rappeler, c'est que cela vous arrange bien de vous cacher derrière les marchés publics. Il y a toute une série de décisions qui ne nécessitent pas de marché public. C'est celles-là que nous vous demandons de prendre.

07.16 Karine Lalieux (PS): Monsieur le ministre, je serai très courte. Il ne faut pas parler d'étude d'incidence. Nous sommes en train de parler des instructions et de l'audit de 2016 réalisé par la DGTA. Les instructions ne changent rien par rapport à l'étude d'incidence, bien évidemment.

C'est vous qui vous vous êtes mis au défi vous-même en disant que vous feriez tout respecter. Vous l'avez dit devant la DGTA et vous l'avez dit devant Belgocontrol. Sauf qu'aujourd'hui, nous constatons, neuf mois après, qu'absolument rien n'a été fait. C'est la seule conclusion qui peut être tirée: les avions volent toujours.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

08 Question de M. Georges Dallemagne au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'achat par Brussels Airport de peintures de M. Rik Daems, ancien ministre de tutelle de l'aéroport" (n° 23741)

08 **Vraag van de heer Georges Dallemagne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de aankoop door Brussels Airport van schilderijen van de heer Rik Daems, voormalig voogdijminister van de luchthaven" (nr. 23741)**

08.01 **Georges Dallemagne** (cdH): Monsieur le ministre, le dimanche 25 mars, Brussels Airport met en vente sa collection d'art lors d'une vente aux enchères particulière. Les bénéfices de cette vente seront reversés à plusieurs initiatives et œuvres caritatives. Le catalogue de la vente aux enchères a été rendu public le 1^{er} mars. Deux tableaux étaient initialement prévus à la vente. Il semble qu'il n'y en ait plus qu'un aujourd'hui, d'après les dernières informations. Ces deux tableaux, signés par le parlementaire Open Vld Rik Daems, se retrouvent dans le catalogue de la vente. M. Rik Daems était à cette époque ministre des télécommunications et des entreprises publiques, en charge de l'aéroport de Bruxelles de 1999 à 2003. C'est lui qui a préparé la privatisation de l'entreprise.

Monsieur le ministre, il y a donc une ou deux toiles de Rik Daems en vente. Est-ce que l'aéroport possède d'autres œuvres du même artiste? Quand l'aéroport de Bruxelles a-t-il acquis ces toiles de Rik Daems? À quel prix l'aéroport a acheté ces toiles? À qui ce montant a-t-il été versé?

08.02 **François Bellot**, ministre: Cher collègue, dans l'arrêté royal du 27 mai 2004, Brussels Airport Company est une société anonyme de droit privé. Son patrimoine n'est donc pas de la compétence du ministre chargé de l'aéronautique et des matières aéroportuaires. L'État belge dispose de parts minoritaires des actions de l'aéroport mais une fois de plus, cela ne relève pas de ma compétence.

08.03 **Georges Dallemagne** (cdH): Vous faites preuve d'une prudence de sioux. Moi ce qui m'intéressait, c'était de savoir si un ministre en exercice avait vendu ses toiles à une entreprise qui à l'époque, était une entreprise publique, et où étaient allés les produits de cette vente.

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

08.05 **Karine Lalieux** (PS): Je peux vous informer. Les produits de la vente sont allés à une œuvre de bienfaisance et pas du tout à M. Daems. J'avais également posé la question à l'époque. Le ministre n'a rien gagné.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

09 **Question de Mme Kattrin Jadin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les problèmes de l'application de la SNCB" (n° 23773)**

09 **Vraag van mevrouw Kattrin Jadin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de problemen met de NMBS-app" (nr. 23773)**

09.01 **Kattrin Jadin** (MR): Monsieur le ministre, plusieurs utilisateurs expliquent éprouver des difficultés avec l'application mobile de la SNCB. Ma question date toutefois du 2 février, peut-être que la situation s'est améliorée entre-temps. Censée informer les utilisateurs en temps réel, cette application peut parfois s'avérer handicapante pour ces derniers car il y aurait des bugs. Auparavant, elle était souvent avancée sur les annonces dans les quais, ce qui était très bénéfique. Or, depuis quelque temps, il y a de nombreux soucis et parfois de mauvaises informations, retardant les utilisateurs ou leur faisant perdre du temps précieux. La CEO de la SNCB, Sophie Dutordoir, avait annoncé en octobre dernier la création d'une nouvelle application pour suivre les trains en temps réel, ce qui faciliterait fortement le quotidien des navetteurs et serait une réelle plus-value.

Pourquoi tant de problèmes avec cette application, notamment ces derniers temps? Des solutions sont-elles envisagées pour résoudre ce problème de synchronisation? Quand sera développée la nouvelle application annoncée par Mme Dutordoir?

09.02 **François Bellot**, ministre: Chère collègue, la SNCB m'informe qu'il y a en effet eu récemment différents problèmes relatifs au flux de données en temps réel concernant le trafic ferroviaire vers le site et l'application mobile, les applications utilisées étant relativement anciennes. La SNCB m'assure qu'elle a entrepris les actions nécessaires pour y remédier. La SNCB précise qu'elle ajoute en permanence des possibilités à son application sur smartphone. Un renouvellement général de l'application est prévu fin 2018,

dans le marché plus global de la digitalisation de l'ensemble des *process*.

La SNCB a également élaboré un trajet pour améliorer la qualité et la cohérence des données via les différents canaux d'information. Les premiers résultats concrets devraient être visibles pour les voyageurs d'ici la fin 2018.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

10 **Samengevoegde vragen van**

- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het incident met een volle stilstaande spitstrein nabij Mechelen" (nr. 23787)

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het treinincident in Mechelen op 19 februari" (nr. 24488)

10 **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'incident survenu avec un train de pointe bondé immobilisé près de Malines" (n° 23787)

- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'incident ferroviaire survenu à Malines le 19 février" (n° 24488)

10.01 **David Geerts** (sp.a): Mijnheer de minister, we willen een vraag stellen omtrent een incident dat op 19 februari in Mechelen heeft plaatsgevonden maar dat helaas eigenlijk ook al in het verleden is gebeurd – niet het incident zelf maar de manier waarop er geantwoord werd op die problemen.

Concreet stonden er 1000 passagiers stil en stelde men vast dat de evacuatie van de passagiers, die 3 uren vastgezet hebben in de trein, alles behalve goed verlopen is. Het betrof treinen waar verwarming en airco niet werkten en waarin het na 3 uur wel flink benauwd werd.

We hebben naar aanleiding van de incidenten in de zomer, in april 2017 in Wontergem, hieromtrent ook vragen gesteld. Toen werd er geantwoord dat er een discussie zou worden opgestart met DVIS om gemakkelijker treinbestuurders, die al dan niet volledige lijnkennis hebben, te kunnen depanneren. Bestuurders, in grote depots en reizigersknooppunten, zouden stand-by worden gehouden en er zou veel beter gewerkt worden aan de communicatie.

Nu kom ik tot mijn vragen. Hoe komt het dat die evacuatie zo lang geduurd heeft? Er was ook 1 loopbrug waarbij het meer dan een uur duurde vooraleer de reizigers allemaal uitgestapt waren. Waarom zijn er niet meerdere loopbruggen? Hoe komt het dus dat die evacuatie zo lang geduurd heeft? Hoe komt het dat daar nog geen treinbestuurders aanwezig waren?

Is er al werk gemaakt van het stand-by houden van materieel zodat men sneller kan evacueren. Men zegt ook dat men water zal ronddelen in de trein. Dit bleek ook niet te zijn gebeurd. Hoe komt dit?

Met betrekking tot het voornaamste, de compensatie, beklagen mensen zich dat deze te complex is. Degenen die toch de moeite hebben gedaan kregen een compensatie van 3,70 euro. Dit voor 4 uren vastgezet te hebben. De mensen die achteraf dus de moeite deden, en die de mail kregen van compensatie bij vertraging, waarin de NMBS zich verontschuldigd voor de hinder en graag 3,70 euro toekent, kregen eigenlijk een slag in het gezicht.

10.02 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de minister, ik sluit mij aan bij de vragen van de heer Geerts. Het wordt een beetje frustrerend om keer op keer bij dergelijke incidenten te moeten vragen naar hoe zij beter kunnen worden aangepakt. Telkens krijgen wij als antwoord dat er plannen worden uitgewerkt om de communicatie naar de reiziger bij incidenten en de noodopvang van gestrande reizigers beter te organiseren, maar bij het volgende incident blijkt dat dat toch weer erg moeizaam of gebrekkig verloopt.

In die zin wil ik u dus nogmaals mijn vragen voorleggen, maar ik reken er vooral op dat er duidelijke afspraken, procedures en initiatieven komen om bij dergelijke incidenten de reiziger op een goede manier op te vangen en zeker goed te communiceren.

Ik heb de volgende concrete vragen, mijnheer de minister.

Kunt u meer uitleg geven over de oorzaak van het incident en de verdere afhandeling?

Welke stappen werden allemaal ondernomen door de NMBS om de reizigers te depanneren?

Hoe evalueert de NMBS zelf het incident? Ik neem aan dat die evaluatie is gemaakt. Zijn er aanpassingen aan de procedures nodig?

Welke maatregelen heeft de NMBS de afgelopen jaren al genomen – zij zijn meermaals aangekondigd – om situaties waarbij reizigers vastzitten op een trein sneller af te kunnen handelen? Welke maatregelen plant de NMBS nog voor de toekomst? Wordt er bijgestuurd?

Hoe verloopt de samenwerking tussen de NMBS en Infrabel in zulke omstandigheden? Zijn hier ook extra afspraken of aanpassingen nodig?

Hoe verliep de communicatie naar de reizigers tijdens het incident? Is daar een duidelijke procedure voor afgesproken, want dat blijft toch een pijnpunt? Op het moment dat de trein stilstond, kregen wij immers al berichten dat de communicatie absoluut te wensen overliet. Nogmaals, het is de zoveelste keer dat wij bij een incident dergelijke klachten horen en ik vind het betreurenswaardig dat wij daar nog geen positieve evolutie zien.

10.03 Minister **François Bellot**: De NMBS laat me weten dat het incident te wijten is aan het afrukken van de bovenleiding, die zich rond de pantograaf van de locomotief heeft opgerold. De NMBS erkent dat het incident in totaal lang duurde. Er moet echter benadrukt worden dat de locatie slecht toegankelijk was, dat de weersomstandigheden ongunstig waren, dat het donker was en dat er 1000 personen geëvacueerd moesten worden. De enige oplossing was om ze in volle baan te laten overstappen op een andere trein.

De beslissing om een noodtrein klaar te maken en ter plaatse te sturen werd genomen binnen het half uur nadat de trein tot stilstand kwam. Het laten overstappen van de reizigers op zich nam 1 uur in beslag, omdat de trein bestond uit twee treinhelften die niet met elkaar verbonden waren.

Wat de zaken eveneens bemoeilijkte, was dat de trein in panne en de noodtrein niet uit hetzelfde materieel waren samengesteld. Om de evacuatiebrug te plaatsen, dienden de deuren van een rijtuig dus tegenover die van de noodtrein te worden geplaatst. Dit moest gebeuren voor de twee treingedeeltes. De NMBS voegt eraan toe dat het materieel heel intensief gebruikt wordt tijdens de piek en dat er geen reserve als dusdanig bestaat die onmiddellijk beschikbaar is.

Volgens de NMBS kon de water- en voedselbedeling niet op de plaats van het incident zelf worden georganiseerd door de slechte toegankelijkheid van de plek en wegens de logistiek die moest worden opgezet om 1000 personen te bevoorraden. De levensmiddelen aan boord van de noodtrein brengen, zou de evacuatie nog langer hebben laten duren. Er vond echter wel een bedeling plaats in de stations van Mechelen, Berchem en Antwerpen-Centraal.

Wat de formulieren van de NMBS voor het aanvragen van compensatie betreft, is het zo dat die momenteel volledig herwerkt worden. Om compensatieaanvragen te kunnen behandelen zijn evenwel essentiële elementen nodig aan de hand waarvan de trein van de klant geïdentificeerd kan worden.

De NMBS heeft naar aanleiding van die incidenten een richtlijn gegeven dat er bij evacuatie van reizigers bij voorkeur gebruik wordt gemaakt van hetzelfde type materieel als hulpelement.

Ten tweede, de interventiecoördinator moet regelmatig motorkap-overleg plegen met de treinbegeleider, Securail, over het verloop van het incident.

Er bestaat een interventieplan waarin de verschillende stappen worden opgenomen die moeten worden gevolgd wanneer zich een dergelijk indient voordoet. De coördinatoren inzake het incident van NMBS en Infrabel staan constant in verbinding met elkaar.

10.04 **David Geerts** (sp.a): Dank u voor uw antwoord.

Ik kan enkel vaststellen dat er in een geprivatiseerde markt zoals in Engeland in de beheersovereenkomsten is vastgelegd dat er materiaal in stand-by moet staan. Ik weet dat daaraan een kostprijs verbonden is. We gaan toch een keer moeten bekijken of die eventuele kostprijs van personeel in stand-by niet lager kan zijn dan wat het ons bij deze herhaalde incidenten nu kost.

10.05 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Dank u voor uw antwoord, mijnheer de minister.

Ik hoor veel redenen waarom het moeizaam of niet goed verlopen is. Dat zou een les moeten zijn om te kijken naar mogelijkheden om wel te helpen, naar de reiziger, naar opportuniteiten en naar wat er gedaan kan worden. Ik blijf met het moeilijke gevoel zitten dat wij telkens achter de feiten aan lopen. Misschien zijn daar redenen voor, zoals na te leven procedures, maar wij moeten toch meer kijken naar het belang van de reiziger die op dat moment gestrand is dan naar procedures en dat soort zaken. Ik blijf dus aandringen op een betere aanpak.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

11 **Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de kostprijs van een ticketautomaat" (nr. 23788)**

11 **Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le coût d'un distributeur de tickets" (n° 23788)**

11.01 **David Geerts** (sp.a): Mijnheer de minister, op donderdag 8 januari hadden we met een Kempische delegatie van burgemeesters en parlementsleden een vergadering met Infrabel en de NMBS over Kempische spoordossiers. Men kaartte onder andere de vraag aan of er al dan niet extra ticketautomaten in de stations van Turnhout en Bouwel zouden worden geplaatst. In Turnhout, waar er een overweg is, ontstaan er immers vaak gevaarlijke situaties of missen mensen hun trein.

Iedereen viel bijna van zijn stoel, toen de vertegenwoordiger van de NMBS zei dat een ticketautomaat 500 000 euro kost. Ik heb daar akte van genomen en eraan toegevoegd dat ik ter zake u als bevoegde minister zou ondervragen.

Mijnheer de minister, klopt het dat de plaatsing van een ticketautomaat 500 000 euro kost? In hoeveel jaar moet de investering worden afgeschreven? Ik neem immers aan dat de software regelmatig moet worden vernieuwd.

Hoeveel tickets moeten er in een station verkocht worden om in aanmerking te komen voor een nieuwe automaat?

Wat zijn de loonkosten van een loketbediende voor een jaar? Ik wil dat bedrag graag even vergelijken met de kostprijs van een ticketautomaat.

11.02 **Minister François Bellot**: De NMBS laat mij weten dat de plaatsingskosten van een automaat sterk afhangen van de configuratie ter plaatse, de ondergrond waarop de automaat geplaatst wordt en de nabijheid van een aansluiting op het elektriciteitsnet. Als de netwerkkeet veraf ligt, moet er soms een optisch vezelkabel worden gelegd, wat de kosten sterk doet toenemen.

De gemiddelde plaatsingskosten van een automaat bedragen 15 000 euro. Boven op de plaatsingskosten komen dan de eenheidskosten van de automaat zelf, namelijk 20 000 euro. De gemiddelde kostprijs voor de plaatsing van een automaat bedraagt dus in totaal 35 000 euro. Die kosten kunnen in bepaalde gevallen oplopen tot 45 000 euro. Een automaat wordt in tien jaar afgeschreven.

Er wordt geoordeeld dat een station op een stopplaats meer dan 5 000 verkopen per maand moet realiseren om over een tweede automaat te beschikken. In Turnhout ligt het gemiddelde van de verkopen op 3 000. Het criterium van het aantal maandelijkse verkopen is een essentieel criterium, maar niet het enige, dat het aantal te plaatsen automaten bepaalt. Er kan rekening worden gehouden met specifieke situaties zoals de spreiding van de verkopen over de dag, de week of het jaar, sterke pieken en een zeer grote afstand tussen het perron en de automaat.

De NMBS voegt eraan toe dat de vergelijking van de kostprijs van de automaat met de kostprijs van een loketbediende niet relevant is. Aan de kostprijs van een loketbediende moet men immers nog de kostprijs van nog heel wat andere prestaties toevoegen, zoals de verwarmingskosten en de kosten van lokalen en gebouwen of machines.

11.03 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, dank u voor uw verduidelijking. Met de Kempische delegatie zullen we dan toch eens opnieuw gaan praten met de NMBS. Het argument van 500 000 euro dat toen naar voren werd gebracht, blijkt duidelijk niet te kloppen.

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

12 **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw **Daphné Dumery** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de middenvakrijders" (nr. 23797)

- mevrouw **Sabien Lahaye-Battheu** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de middenvakrijders" (nr. 24215)

12 **Questions jointes de**

- **Mme Daphné Dumery** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les conducteurs qui occupent la bande centrale sur les autoroutes" (n° 23797)

- **Mme Sabien Lahaye-Battheu** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les conducteurs qui occupent la bande centrale sur les autoroutes" (n° 24215)

12.01 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, begin december was er aandacht voor een studie van het Vias institute, waaruit blijkt dat middenvakrijden in het verkeer een van de belangrijkste bronnen van ergernis is, na bumperklevens en het niet gebruiken van de richtingaanwijzers.

Begin december hebt u op dit bericht gereageerd door te zeggen dat u middenvakrijden wou aanpakken en dit item op de agenda van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid zou zetten, om een en ander te regelen. Intussen is het 21 maart.

Onze fractie heeft ter zake een wetsvoorstel ingediend, ertoe strekkend om van middenvakrijden een overtreding van de tweede graad te maken, zoals bijvoorbeeld rechts inhalen, wetend dat het ene vaak het gevolg is van het andere.

Het is belangrijk dat er, samen met het verhogen van de boete naar een boete van tweede graad, ook een grotere pakkans moet zijn door meer controles uit te voeren.

Mijnheer de minister, is er inmiddels al een advies van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid? Zo ja, hoe luidt het advies en wat is uw reactie erop? Zo nee, wat is de timing?

Zult u inzake het probleem van het middenvakrijden zelf een initiatief nemen? Of laat u dat over aan het Parlement?

12.02 Minister François Bellot: Mevrouw de voorzitter, collega, de vraag werd op de vergadering van 26 februari voorgelegd aan de leden van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid, met de bedoeling deze problematiek te bespreken op de volgende vergadering, in juni, aan de hand van een vooraf opgestelde nota van mijn administratie.

Ik kan u al zeggen dat niet zozeer de vraag naar de zwaarte van de geldboete wordt gesteld, dus van eerste of tweede graad, maar veeleer naar de definitie zelf van middenvakrijden.

Meer bepaald gaat het om de hiernavolgende vragen. Vanaf welk ogenblik is iemand een middenvakrijder? Wanneer is er sprake van voldoende verkeersdruk, om in het middenvak te blijven rijden?

Voor een antwoord op die vragen zijn wij de mening toegedaan dat enkel een politieagent op het terrein de

situatie kan beoordelen en kan oordelen of de middenvakrijder al dan niet een gevaar vormt voor de verkeersveiligheid en voor de mobiliteit.

Ik hoop daarop antwoorden te vinden op basis van de ingenomen standpunten op de volgende vergadering van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid, in juni 2018.

12.03 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mijnheer de minister, begin december 2017 heb ik nochtans gelezen dat u had verklaard dat middenvakrijden de eerste bron van ergernis is. U zei dat het een probleem was omdat het onze wegen zeer gevaarlijk maakt. In uw reactie merkte u op dat het soms snel kan gaan.

Nu moet ik vaststellen dat u antwoordt dat het dossier in juni nader moet worden besproken.

Ik hoop dat u zich aan uw aankondiging zult houden en dat u op korte termijn, ook al is dat in juni of juli, ter zake een beslissing zult nemen.

Vias is een instituut dat al vaak goede resultaten heeft afgeleverd. Als een chauffeur die veel kilometers aflegt ervaart dat middenvakrijden in ons verkeer vaak de eerste bron van ergernis is, dat moet u, in uw hoedanigheid van bevoegd minister, ingrijpen.

Eind juni stel ik u opnieuw een vraag over dit onderwerp.

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

13 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Daphné Dumery aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de verbalisatie met behulp van onbemande camera's van vrachtwagenchauffeurs die het inhaalverbod bij regenweer overtreden" (nr. 23799)
- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vaststelling van verkeersovertredingen door ANPR-camera's" (nr. 24518)

13 Questions jointes de

- Mme Daphné Dumery au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la verbalisation au moyen de caméras automatiques des chauffeurs de camions qui enfreignent l'interdiction de dépassement par temps de pluie" (n° 23799)
- M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le constat d'infractions routières par des caméras ANPR" (n° 24518)

13.01 Laurent Devin (PS): Monsieur le ministre, récemment, nous apprenions par la presse qu'un projet concernant les infractions routières était en cours de discussion au Conseil des ministres. L'objectif du projet est d'allonger la liste des infractions constatées par des caméras automatiques en l'absence d'un agent qualifié. Ces caméras ont la capacité de détecter les plaques d'immatriculation. Ainsi, elles permettent de constater une série d'infractions sans la présence d'un agent, notamment la circulation à contresens sur les autoroutes du pays, le non-respect des flèches de directions, le dépassement des camions sur autoroute en cas de pluie... Cependant, selon les experts, la fiabilité du système n'est pas totale. Le taux de reconnaissance minimal est de 93 %. Étant donné que le système des caméras automatiques n'est pas fiable à 100 %, quelles mesures comptez-vous mettre en place pour éviter les erreurs? Un avis de la commission de la protection de la vie privée sera-t-il demandé?

13.02 François Bellot, ministre: En réponse à vos questions, je précise que la loi n'impose pas qu'un avis soit demandé à la Commission pour la protection de la vie privée lorsqu'une adaptation de l'arrêté royal du 18 décembre 2002 qui reprend la liste des infractions routières pouvant être détectées automatiquement est envisagée. Ensuite, lorsque les caméras ANPR sont couplées à un trajet qui mesure la vitesse moyenne des véhicules, l'arrêté royal du 12 octobre 2010 exige une précision de 99,8 % de la mesure de vitesse.

Le taux de reconnaissance des plaques d'immatriculation n'est par contre pas défini dans une véritable réglementation fédérale. Il est toutefois loisible qu'un seuil minimum soit fixé dans un cahier de charges lors de l'acquisition des systèmes par les Régions ou par les forces de l'ordre.

Ik wil ook herhalen dat het plaatsen van deze camera's tot het takenpakket van de politiezone behoort.

Les caméras sont donc placées à l'initiative des Régions, notamment pour les portiques via un pass, et par les polices, en accord avec les procureurs du Roi, qui vont les placer.

Il ne faut donc pas faire la confusion entre la qualité ANPR et le pourcentage fixé en ce qui concerne la vitesse moyenne des véhicules.

13.03 **Laurent Devin** (PS): Ik dank de minister voor zijn antwoord.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

14 Questions jointes de

- **M. Paul-Olivier Delannois** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le survol à basse altitude de Tournai par des avions atterrissant à l'aéroport de Lille-Lesquin" (n° 23808)

- **M. Paul-Olivier Delannois** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le survol à basse altitude de Tournai par des avions atterrissant à l'aéroport de Lille-Lesquin" (n° 24170)

14 Samengevoegde vragen van

- de heer **Paul-Olivier Delannois** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de hinder door vliegtuigen die op de luchthaven Rijsel-Lesquin aanvliegen en op lage hoogte boven Doornik vliegen" (nr. 23808)

- de heer **Paul-Olivier Delannois** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de hinder door vliegtuigen die op de luchthaven Rijsel-Lesquin aanvliegen en op lage hoogte boven Doornik vliegen" (nr. 24170)

14.01 **Paul-Olivier Delannois** (PS): Madame la présidente, monsieur le ministre, plusieurs riverains de l'entité de Tournai se plaignent des nuisances sonores et visuelles occasionnées par le survol à basse altitude de plus en plus d'avions atterrissant à l'aéroport de Lille-Lesquin. Dernièrement, une pétition émanant d'un quartier particulièrement touché par cette problématique vous a même été envoyée. Selon le dépositaire de la pétition, la procédure d'atterrissage des avions à destination de Lille-Lesquin aurait été modifiée en mai 2016. Cette information aurait été confirmée par le SPF Mobilité.

Je suis déjà intervenu sur le sujet du survol de Tournai en janvier 2017 via une question écrite et vous m'aviez alors apporté toute une série de réponses. Vous m'expliquiez notamment que seuls les atterrissages à l'aéroport de Lille-Lesquin vers l'ouest (piste 26) entraînent le survol du secteur sud-ouest de la commune de Tournai et qu'il y a en moyenne 22 arrivées par jour utilisant cette procédure. En outre, durant la nuit, c'est-à-dire de 22 h 00 à 06 h 00, il y a eu, en 2016, 552 arrivées à Lille-Lesquin, dont 75 % utilisant la piste 26 (donc survolant Tournai).

Monsieur le ministre, confirmez-vous que la procédure d'atterrissage des avions à destination de Lille-Lesquin a été modifiée en 2016? La législation belge prévoit-elle des restrictions relatives aux vols de nuit qui passent au-dessus des villes en basse altitude, comme c'est le cas à Tournai? Si oui, quelles sont-elles? Est-ce respecté dans le cas de Tournai?

L'altitude minimale de 2000 pieds est-elle systématiquement respectée pour les vols passant au-dessus de Tournai? Quelle est la vitesse minimale du vent d'ouest exigeant le survol de Tournai pour l'atterrissage? Lorsque le vent est faible, n'y a-t-il pas moyen d'éviter le survol de cette zone?

Avez-vous reçu la pétition provenant des riverains du quartier du Pic-au-Vent à Tournai? Si oui, une réponse leur a-t-elle été apportée? Est-il prévu de modifier la procédure actuelle d'atterrissage, de telle sorte que la courbe empruntée par les avions privilégie le survol des zones agricoles et non résidentielles? Je vous remercie.

14.02 **François Bellot**, ministre: Monsieur Delannois, vos questions ont retenu toute mon attention. En outre, elles sont intéressantes puisqu'elles concernent l'exploitation d'un aéroport proche d'une frontière. Malheureusement, la plupart des réponses à vos questions sont à chercher auprès des autorités françaises.

Mon administration est chargée de la collecte des informations. Par ailleurs, j'ai attiré l'attention des autorités

françaises sur ce cas précis, afin de prendre connaissance des critères techniques des procédures mises en œuvre par la DGAC (Direction générale de l'aviation civile). Nous étudierons alors les améliorations possibles, conformément à nos responsabilités respectives.

Néanmoins, je puis vous confirmer que l'aéroport de Lille-Lesquin a introduit, le 3 mars 2016, des procédures de navigation aérienne basées sur l'utilisation du système mondial de positionnement GPS pour l'atterrissage et le décollage. Elles permettent de bien mieux maîtriser les trajectoires et donc d'améliorer encore la sécurité.

Consécutivement à cette plus grande précision, les trajectoires sont beaucoup plus resserrées que dans le cas des procédures dites "classiques".

Pour ce qui concerne Tournai, située parfaitement dans l'axe de la procédure d'atterrissage par vent d'ouest, les trajectoires qui étaient auparavant dispersées autour de cette ville - puisque les équipements techniques n'étaient pas très précis - tournent désormais toutes autour d'un faisceau très resserré au sud-ouest de la ville. Il est à noter que les vents dominants viennent, bien entendu, du sud-ouest. Cela explique l'emploi récurrent de cette procédure d'approche.

Je vous confirme que la DGTA a reçu copie de la pétition signée par 114 personnes, qui a été transmise à la DGAC française. Je ne manquerai pas de revenir devant vous dès que les informations me seront parvenues et qu'elles auront été analysées.

Enfin, je puis vous indiquer que j'ai fait remonter l'information via l'ambassade de France auprès des ministres français compétents.

14.03 Paul-Olivier Delannois (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie de servir de relais. J'attendrai donc les explications futures que vous me donnerez, du moins si la France daigne vous répondre.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

15 Question de M. Paul-Olivier Delannois au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la passerelle d'Allain à Tournai" (n° 23819)

15 Vraag van de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de voetgangersbrug van Allain in Doornik" (nr. 23819)

15.01 Paul-Olivier Delannois (PS): Monsieur le ministre, je reviens vers vous concernant l'ancienne ligne de chemin de fer située sur la passerelle d'Allain à Tournai, dont l'accès avait, il y a quelques mois, été condamné pour éviter tout passage piéton pour des raisons de sécurité. D'ailleurs, des barrières avaient été installées par la SNCB pour en interdire l'accès. Récemment, il semblerait que les barrières de sécurité aient été enlevées et que du côté d'Allain, un défrichage est en cours. Monsieur le ministre, pourriez-vous me dire pourquoi les barrières de sécurité ont été enlevées? Cela signifie-t-il que les piétons peuvent à nouveau emprunter la passerelle? Que va-t-il advenir de cette passerelle? Je vous remercie.

15.02 François Bellot, ministre: Cher collègue, la passerelle d'Allain est située sur l'ancienne ligne 88A Tournai-Chercq. Elle fait partie des lignes convoitées par la Région wallonne dans le cadre de son projet RAVel. La SNCB m'informe que pour des raisons de sécurité, des panneaux ont effectivement été posés pour interdire le passage sur le pont en mauvais état. L'enlèvement de ces panneaux est probablement dû, une fois encore, à un acte de malveillance pour lequel une plainte sera déposée à la police. La SNCB prend les mesures qui s'imposent pour sécuriser la zone. Il est toutefois demandé aux autorités locales de renforcer la surveillance. Il est à noter que si ni le SPW ni la Ville ne souhaitent reprendre cette partie de ligne pour le RAVel, tronçon situé entre la piscine de L'Orient et Chercq, la SNCB va rapidement introduire un permis de démolition pour ce pont, ainsi que pour deux autres ouvrages d'art situés à proximité. La SNCB assure qu'elle reste ouverte à toute initiative qui viserait à la réaffectation de ce tronçon de ligne.

15.03 Paul-Olivier Delannois (PS): Monsieur le ministre, je pense que la SNCB vous ment. Un peu par hasard, avant de poser ma question, je suis passé hier à la passerelle. Je suis donc allé voir sur place ce qu'il se passait. Je peux vous garantir que la passerelle est vraiment libre de tout accès. Il est très facile d'y parvenir. Il n'y a pas eu d'acte de malveillance, je vous assure. Il y a eu peut-être, à un moment donné, des

barrières Heras qui ont été posées mais il n'y a plus rien aujourd'hui. Je peux vous garantir qu'il y a véritablement un danger; je l'ai constaté hier soir. À mon avis, je vais prendre des mesures. Si vous avez trente secondes, je peux vous montrer quelques photos que j'ai prises hier. Il y a des chambres de visite qui sont totalement ouvertes. Si la nuit, quelqu'un s'y aventurerait, il y aurait un grave problème.

Cela étant, par rapport à la proposition que vous faites au niveau de la Région et de la Ville, je vais l'analyser. La question que je me pose, c'est que coûte une démolition et que coûteraient éventuellement de menus travaux pour faire en sorte que cette passerelle puisse encore subsister, en sachant que c'est un cadre assez bucolique pour les marcheurs, joggeurs, etc. Je ne sais pas ce que coûte une démolition mais il me semble qu'il faudrait attendre et réfléchir.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

16 Questions jointes de

- **M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la suppression des arrêts du Thalys à Lille Europe dès 2019" (n° 23820)**

- **Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la suppression de quatre liaisons Thalys entre Bruxelles et Lille Europe" (n° 24448)**

16 Samengevoegde vragen van

- **de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de afschaffing van de halte van de Thalys in het station Lille Europe vanaf 2019" (nr. 23820)**

- **mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de afschaffing van vier Thalysverbindingen vanuit Brussel naar Lille Europe" (nr. 24448)**

16.01 **Laurent Devin** (PS): Monsieur le ministre, récemment, nous apprenions par la presse qu'un rapport d'activités confidentiel de la SNCB annonce en interne la suppression des arrêts du Thalys à Lille Europe dès 2019. Pour rappel, le trajet Bruxelles-Lille prend 36 minutes en Thalys mais 1h13 en voiture. Après la suppression du Thalys wallon qui a eu un impact négatif sur le développement de la Région wallonne, cette suppression affecterait non seulement les 250 navetteurs qui font chaque jour le trajet entre Lille et Bruxelles mais aussi les liens économiques et culturels de deux grandes villes européennes. Il apparaît déjà que l'Eurostar ne pourra pas compenser cette suppression.

Monsieur le ministre, confirmez-vous cette volonté de supprimer le Thalys à Lille Europe? Est-ce que l'impact d'une telle décision a été évalué? Que serait-il mis en place en matière d'offre de train pour compenser cette suppression?

16.02 **François Bellot**, ministre: Tout d'abord, je rappelle que Thalys est devenu une entreprise de droit privé, même si les actionnaires sont publics, que le trafic international est complètement libéralisé et que les activités font l'objet d'une concurrence entre différents opérateurs internationaux. L'offre Thalys Lille-Bruxelles lancée en avril 2014 s'inscrit dans une desserte plus large Lille-Amsterdam via Bruxelles. Dans le cadre d'une optimisation globale de son offre, THI Factory a récemment décidé de supprimer l'arrêt à Lille à partir de 2019. Les voyageurs empruntant aujourd'hui la relation Lille-Bruxelles via Thalys pourront se reporter sur les offres d'Eurostar ou le TGV Bruxelles-France de la SNCB qui circule aujourd'hui quatorze fois par jour de Bruxelles vers Lille, et jusqu'à dix-huit fois par jour de Lille vers Bruxelles, ce qui n'aura aucun impact sur leur temps de parcours de 35 minutes.

Par contre, j'ai rencontré hier les responsables de la Région Hauts-de-France; ils affirment que la suppression d'un des trains dans le retour Bruxelles vers Lille est très embarrassante car cette suppression concerne l'heure de pointe, au moment où on quitte les activités professionnelles pour entrer vers Lille. Pour les Lillois qui travaillent à Bruxelles, le matin, cela ne pose pas de problème. Le soir, si j'ai bien retenu, il y a un train à 16 heures et quelques minutes; le train suivant est à 19 heures et quelques minutes. Entre les deux, un train a donc été supprimé. Il permettait aux gens qui travaillent à Bruxelles de quitter le bureau à 17 heures.

Je sais donc que la Région Hauts-de-France interpellera également Thalys. Nous avons en tout cas fait remonter l'information.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

17 Questions jointes de

- M. Marcel Cheron au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la nécessité, pour la SNCB, de disposer de contrats de gestion au plus vite" (n° 23826)

- M. Veli Yüksel au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les contrats de gestion" (n° 24547)

17 Samengevoegde vragen van

- de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de noodzaak voor de NMBS om zo snel mogelijk over beheerscontracten te beschikken" (nr. 23826)

- de heer Veli Yüksel aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de beheerscontracten" (nr. 24547)

17.01 Veli Yüksel (CD&V): Mijnheer de minister, onmiddellijk na uw aantreden bent u begonnen met de opmaak van nieuwe beheerscontracten met de NMBS en Infrabel. Er is echter nog geen witte rook, terwijl de investeringsplannen, die een bijlage vormen bij de beheerscontracten, ondertussen wel al zijn goedgekeurd in de Ministerraad. De huidige beheerscontracten zijn sinds 2013 afgelopen, al worden ze via koninklijke besluiten telkens verlengd. Bij de onderhandeling van de beheerscontracten moeten wij ook de Europese deadlines met betrekking tot de liberalisering in de gaten houden.

Ik heb hierover de volgende vragen, mijnheer de minister.

Wanneer heeft de NMBS haar voorstel van beheerscontract aan u overhandigd? Welk overleg is daarover aan de gang? Over welke inhoudelijke of technische punten is er nog discussie? Welk overleg moet er nog gebeuren om te kunnen landen? Wanneer plant u het beheerscontract aan de regering voor te leggen voor ondertekening en wanneer wilt u het laten ingaan?

Met betrekking tot het beheerscontract met Infrabel heb ik gelijkaardige vragen, maar ik zal de verschillende subvragen uiteraard niet overlopen, maar ik kijk wel uit naar uw antwoord.

17.02 François Bellot, ministre: Je vais être assez complet, puisque M. Cheron avait également posé des questions.

Avant de préciser l'état d'avancement des négociations des contrats de gestion SNCB-Infrabel, il me semble utile de rappeler les étapes déjà franchies mais qui étaient indispensables avant de faire les contrats de gestion.

Après la décision que j'ai prise en juin 2016 sur le partage des dotations entre les deux sociétés, ces dernières ont été en mesure de commencer à établir leur projet de plan d'entreprise. Afin de préserver l'état du réseau, le gouvernement a été appelé à se prononcer sur le niveau de l'endettement d'Infrabel, le 31 mars 2017, ce qui a permis au gestionnaire d'infrastructure d'approuver son plan d'entreprise et son plan pluriannuel d'investissement (PPI) le 30 mai 2017. Après la conclusion en septembre 2017 de l'exercice d'harmonisation des plans pluriannuels d'investissement intégrant notamment le milliard d'euros de financement complémentaire que j'ai obtenu, la SNCB a pu, à son tour, fin octobre 2017, approuver son plan d'entreprise et son plan pluriannuel d'investissement actualisé ainsi que son plan stratégique d'investissement. Finalement, Infrabel a approuvé son plan pluriannuel d'investissement le 18 décembre 2017.

Gedurende die hele tijd waren er preliminaire gesprekken over een ontwerp van beheerscontract van de NMBS tussen mijn kabinet en de spoorwegoperator. Dat voorontwerp wordt momenteel onderzocht door de leden van de meerderheid. Wanneer daarover een consensus wordt bereikt en de tekst aan het strategisch bedrijfscomité wordt voorgelegd, zal het ontwerp van beheerscontract officieel worden bezorgd door het management van de NMBS en aan het Parlement worden voorgelegd. Daarna zal het door de raad van bestuur van de NMBS en door de Ministerraad worden goedgekeurd.

Het beheerscontract van Infrabel volgt dezelfde weg. Het bevindt zich momenteel in het stadium van de

preliminaire gesprekken. De werkzaamheden vorderen goed. Het ontwerp van beheerscontract 2018-2022 zal ervoor zorgen dat duidelijk identificeerbare, gemakkelijk meetbare en tijdsgebonden doelstellingen worden bepaald, in lijn met de Europese regelgeving. Daarmee zal een belangrijke stap worden gezet naar de liberalisering van het reizigersvervoer en de mogelijkheid om de opdracht van openbare dienstverlening toe te vertrouwen aan de historische spooroperator.

En ce qui concerne le contrat de gestion d'Infrabel et la redevance d'infrastructure, les travaux avec Infrabel sont constructifs. La formule de la redevance d'infrastructure devra être adaptée en décembre 2019 afin de se conformer aux prescrits européens. Cette redevance d'infrastructure est un savant équilibre entre un montant suffisamment important que pour apporter les revenus commerciaux à Infrabel afin d'éviter sa consolidation et en même temps, la redevance d'infrastructure ne doit pas être un frein à la mise en œuvre d'une offre de train attrayante.

Aujourd'hui, l'objectif est toujours de présenter simultanément au conseil des ministres les contrats de gestion de la SNCB et d'Infrabel. Toutefois, comme vous le signalez, il est important de préparer la SNCB et notamment de définir les critères d'évaluation. Ainsi, s'il devait apparaître que les négociations avec Infrabel freinent l'ensemble du processus, je suis en effet disposé à finaliser le contrat de la SNCB et les éléments communs aux deux entreprises dans un premier temps.

17.03 Veli Yüksel (CD&V): Mijnheer de minister, bedankt voor die stand van zaken.

Ik begrijp dat de gesprekken lopen. We moeten echter ook, zoals u in uw antwoord aangeeft, vooruit met die twee beheerscontracten. De twee bedrijven moeten geactualiseerd worden, ook om conform de Europese regelgeving te zijn. Wij zijn niet bezorgd, maar we willen wel dat er vooruitgang wordt geboekt zodat u dat snel aan de Ministerraad kunt voorleggen.

Kunt u daarvoor een meer precieze timing opgeven?

17.04 Minister François Bellot: Neen.

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

18 Vraag van mevrouw Els Van Hoof aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de afronding van de studie over het station Haasrode" (nr. 23850)

18 Question de Mme Els Van Hoof au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la finalisation de l'étude concernant la gare de Haasrode" (n° 23850)

18.01 Els Van Hoof (CD&V): Ik stelde de afgelopen jaren al een aantal vragen over de haalbaarheid van een station in Haasrode. Tijdens een vorig antwoord gaf u aan dat er een studie gaande was waarin de NMBS het hele mobiliteitsvraagstuk in Oost-Vlaams-Brabant en specifiek de regio Leuven bestudeerde.

De studie ging ook na wat de haalbaarheid is van een station in Haasrode en een heropening van de stations van Kuntich en Lovenjoel. Ondertussen heb ik begrepen dat er een negatief advies is gekomen. De NMBS meent dat het aanbod aan treinen en stations in deze regio momenteel aan de vraag beantwoordt. Ze heeft dan ook geen plannen om stations te openen of te heropenen. Specifiek voor Haasrode geeft de studie aan dat de opening van een station een kannibaliserend effect zou hebben op het gebruik van andere milieuvriendelijke vervoersmiddelen zoals de fiets. Ook zou het openen van een nieuwe halte financieel niet haalbaar zijn.

Ik wil er toch op wijzen dat voor veel reizigers in de regio rond Leuven het aanbod aan treinen en stations absoluut niet volstaat. Er is mijns inziens wel degelijk sprake van een serieuze vervoersproblematiek in de regio Oost-Brabant waarop de NMBS voorlopig onvoldoende antwoord kan bieden.

Ik wil dan ook de volgende vragen stellen:

Heeft u de betrokken gemeentes Leuven en Oud-Heverlee reeds ingelicht over inzichten rond het station Haasrode? Zo ja, wanneer? Wat was hun reactie? Is er mogelijkheid om met hun nadrukkelijke vraag tot

inrichting van het station nog rekening te houden?

Ten tweede, ik heb voorlopig enkel delen van het advies gelezen in de media. Is het mogelijk om de gehele studie in te kijken? Welke adviezen formuleert de studie bijvoorbeeld over de heropening van de stations Kuntich en Lovenjoel?

Ten derde, in welke budgetten wordt er op dit moment globaal voorzien voor het mobiliteitsvraagstuk in Oost-Brabant?

18.02 Minister **François Bellot**: Mevrouw Van Hoof, de NMBS laat mij weten dat zij over haar beslissing rond een eventueel station te Haasrode al tijdens de vergadering van de stuurgroep Regionet van 16 februari 2017 heeft gecommuniceerd. Er werd daar duidelijk gesteld dat de presentatie niet werd verdeeld. De stad Leuven is in de stuurgroep vertegenwoordigd. De overige gemeenten zijn in de stuurgroep vertegenwoordigd door de intercommunale Interleuven en recent neemt ook nog een aantal burgemeesters hieraan rechtstreeks deel, zoals bepaald binnen het burgemeestersoverleg van Interleuven.

De uitgevoerde studie had enkel betrekking op Haasrode, wat ook afgesproken was met Regionet Leuven. De resultaten en besluiten van het onderzoek kwamen ook nog bij andere gelegenheden aan bod ter gelegenheid van een ontmoeting met de stad Leuven en tijdens de roadshow van de NMBS in maart 2017 over het Vervoersplan.

De NMBS plant haar budgetten voor haar Vervoersplan niet per provincie of regio. De NMBS heeft een andere studie opgestart die de verkeersstromen langs de spoorlijn van en naar Leuven in kaart brengt. Het is de bedoeling om te bekijken in welke mate de NMBS deze verplaatsingen in Oost-Brabant kan opvangen. Hiervoor zullen verschillende aanbodschemata's worden getoetst op het vlak van potentieel enerzijds en van financiële en technische haalbaarheid anderzijds en ook de capaciteit van de infrastructuur, de budgettaire impact, het vereiste treinmaterieel en personeel. De studie zoomt dus niet specifiek in op Haasrode, maar op de lijn 36 Leuven-Landen en haar verbinding met de lijn 21 Landen-Hasselt alsook de lijn 35 Leuven-Hasselt. Zij worden in hun geheel bestudeerd. Vanzelf komt een aantal vragen die leven in Oost-Brabant op tafel.

18.03 **Els Van Hoof** (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Het was voor Leuven begin 2017 niet erg duidelijk of het station van Haasrode werd losgelaten. Dat nieuws is immers pas onlangs in de media verschenen.

Leuven blijft dan ook in de mogelijkheid van een station investeren. De stad Leuven heeft bijvoorbeeld een terrein aangekocht, om er het station in Haasrode aan te leggen.

Er is dus de expliciete wil om in Haasrode een station te realiseren. Ik hoop dan ook dat in de nieuwe studie de realisatie ervan aan bod zou kunnen komen.

In ieder geval klopt het niet dat de bouw ervan een kannibaliserend effect op andere vervoersmodi zou hebben. Immers, 90 % van de mensen die naar het industrieterrein in Haasrode gaan, nemen daarvoor de wagen, hoewel zij 10 of 15 km daarvandaan komen. Dat zijn afstanden die dagelijks moeilijker met de fiets kunnen worden afgelegd.

Daarom blijft er de uitdrukkelijke vraag om het station in Haasrode te realiseren, zij het niet nu, omwille van gebrek aan financiële middelen, zoals ik las, maar hopelijk wel op een later tijdstip.

De stad Leuven zal op de realisatie van dat station blijven aandringen.

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

19 **Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het optimaliseren van de spoorconfiguratie voor het station van Hasselt" (nr. 23874)**

19 **Question de M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'optimisation de la configuration ferroviaire à la gare de**

Hasselt" (n° 23874)

19.01 Wouter Raskin (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, wie geregeld naar Hasselt spoort weet dat vertragingen dagelijkse kost zijn. Een anonieme machinist noemde de situatie in een reportage van *Pano* een ramp. Infrabel zou de problemen in Hasselt erkennen en zou op korte termijn plannen om de flessenhals, die tot deze vertragingen leidt, aan te pakken. Dat stond althans in *Het Belang van Limburg* van 24 februari.

Mijnheer de minister, klopt deze berichtgeving? Kunt u bevestigen dat Infrabel de spoorconfiguratie in het station van Hasselt zal aanpakken? Voor wanneer is de definitieve beslissing? Wanneer meent Infrabel met de werken te kunnen starten? Hoelang zullen ze duren?

Hasselt beschikt over een modern computergestuurd seinhuis. Toch zou het vastleggen van een wissel en vervolgens het op groen zetten van het sein vandaag iets langer duren dan vroeger. Klopt deze informatie? Zo ja, wat is de reden hiervoor?

Infrabel zou de huidige flessenhals voornamelijk willen wegwerken door de aanleg van extra wissels. Daarnaast zou men ook een reeks flankerende maatregelen voor ogen hebben om de lijn richting Limburg te ontlasten. Om welke maatregelen gaat het precies?

Tot slot, de vertragingen aan het station van Hasselt zijn dus te wijten aan de spoorconfiguratie. Ook het toegenomen vrachtvervoer van en naar Duitsland zou de situatie vaak verergeren. Klopt dit? Bent u van mening dat het reactiveren van de IJzeren Rijn een positieve invloed zal hebben op zowel de doorstroom van het treinverkeer in Hasselt als op een deel van het Limburgse reizigersaanbod?

19.02 Minister François Bellot: Mevrouw de voorzitter, collega, Infrabel laat mij weten dat het de spoorconfiguratie te Hasselt onderzocht met het oog op de verbetering van de doorstroming van het treinverkeer. De doelstelling is het optimaliseren van de huidige toestand, zonder de volledige huidige spoorconfiguratie te moeten omgooien. Het project bevindt zich in de studiefase. Het is nog te vroeg om het te hebben over een concrete planning.

Dankzij de concentratie van de seinhuizen te Hasselt, met aan de basis een volledige vernieuwing van de seininrichtingen in de ruime omgeving van Hasselt, is Infrabel nu in staat om diverse verbeteringen aan te brengen. Zo werden er recent parallelle reiswegen mogelijk gemaakt in de zone die u omschrijft als een flessenhals. Infrabel bereidt ook de bouw van een extra sectie voor, wat de doorstroming van het verkeer in de flessenhals ten goede komt.

Het project voor het optimaliseren van de spoorconfiguratie voorziet enerzijds in de afschaffing van een aantal wissels en anderzijds in de toevoeging van een aantal wissels. De eindbalans is dat het totaal aantal wissels vermindert.

Hasselt is een station met verschillende kruisende bewegingen, waaronder de hoofdas van het goederenverkeer, die het station doorkruist, van lijn 35, Aarschot, naar lijn 34, Tongeren en Luik, en omgekeerd. De goederentreinen die hun rijpad volgen, veroorzaken geen hinder voor de geplande treindienst. Het is mogelijk dat de trein even moet wachten ter hoogte van de kruising, bijvoorbeeld ingevolge een eerder opgelopen vertraging.

Een probleem is inderdaad de doorrit van enkele goederentreinen die buiten hun toegewezen rijpad rijden. Om dit te verhelpen worden tijdens de weekdagen tussen 06.30 uur en 08.00 uur in realtime geen extra goederentreinen op losse ritten meer toegestaan.

Bijgevolg zullen de treinen die zich met een vertraging van meer dan 6 minuten of voor hun uur aanbieden, worden geweigerd tussen 05 u 30 en 07 u 30.

Het reactiveren van de IJzeren Rijn zou een positieve invloed hebben op het treinverkeer in Hasselt, aangezien te verwachten valt dat het aantal goederentreinen dan zal verminderen.

19.03 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, ik heb u slecht begrepen en wil u de vraag nogmaals stellen. Is het bericht in *Het Belang van Limburg*, volgens hetwelk de configuratie wordt aangepast, niet juist? Ik heb begrepen dat er wel wordt onderzocht hoe een en ander ten goede kan veranderen, zonder

daarmee automatisch de configuratie aan te passen.

19.04 **Minister François Bellot**: Ik zal het navragen, het staat niet in het antwoord.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

La **présidente**: Les questions n° 23876 et 23878 sont transformées en questions écrites.

20 Questions jointes de

- M. **Éric Thiébaud** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'étude relative au développement d'une liaison Paris-Namur" (n° 23959)
- Mme **Gwenaëlle Grovonius** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la ligne Namur-Paris" (n° 23968)
- M. **Georges Gilkinet** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le retour d'une liaison Paris-Namur" (n° 23988)
- M. **Laurent Devin** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le Thalys wallon" (n° 24434)

20 Samengevoegde vragen van

- de heer **Éric Thiébaud** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de studie naar een eventuele treinverbinding Parijs-Namen" (nr. 23959)
- mevrouw **Gwenaëlle Grovonius** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de lijn Namen-Parijs" (nr. 23968)
- de heer **Georges Gilkinet** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het herinvoeren van een treinverbinding Parijs-Namen" (nr. 23988)
- de heer **Laurent Devin** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de Waalse Thalys" (nr. 24434)

20.01 **Éric Thiébaud** (PS): Monsieur le ministre, votre volonté de développer une liaison ferroviaire entre Namur et Paris suscite de nombreuses interrogations. Je songe surtout aux voyageurs wallons qui ne se sont toujours pas remis de la suppression injustifiée du Thalys wallon.

Il faut dire qu'il est bien difficile de comprendre la cohérence de votre politique dans ce dossier. Sous la législature précédente, la Wallonie n'était pas isolée de Paris comme elle l'est aujourd'hui. De plus, le Thalys faisait le bonheur de nombreux citoyens, en particulier les habitants de ma région - Mons-Borinage -, que ce train à grande vitesse situait quotidiennement à 1 h 15 de Paris seulement.

Aucune des justifications avancées ne m'a convaincu. Les acteurs de terrain que j'ai pu consulter m'ont confirmé qu'il s'agissait d'une décision essentiellement politique.

Aujourd'hui, vous tentez de rattraper le coup en vous lançant dans des études pour le lancement d'une liaison Paris-Namur qui me semble peu crédible. La presse a largement évoqué les réticences françaises à participer à ce projet, qui ne pourrait se concrétiser avant au moins plusieurs années. De plus, des doutes quant à la faisabilité technique d'une telle liaison sont mis en évidence.

Dans ce contexte, il est clair que le rétablissement du Thalys wallon constitue la solution la plus crédible pour relier rapidement une grande partie de la Wallonie à Paris.

Dès lors, monsieur le ministre, quand allez-vous retrouver le bon sens dans ce dossier? Allez-vous enfin déployer toutes vos forces afin de rétablir le Thalys wallon?

20.02 **Gwenaëlle Grovonius** (PS): Monsieur le ministre, nous ne comprenons pas très bien la direction que prend le vent: on supprime d'abord le Thalys wallon, ensuite vous évoquez votre désir de créer une ligne ferroviaire directe entre la Wallonie et la capitale française. Celle-ci démarrerait de Namur pour se diriger vers Charleroi et Maubeuge, avant de poursuivre vers Paris. Cependant, les restrictions budgétaires du côté français auraient rapidement mis un frein à ce projet.

Une étude serait également en cours pour vérifier la faisabilité technique du raccordement.

Pour les Wallons, cette ligne signifierait le retour d'une liaison directe vers la capitale française. Pour les Français du Nord, cela représenterait un accès direct vers l'aéroport de Charleroi et indirect vers Bruxelles, via Namur.

Comme mon collègue Thiébaud, j'aimerais savoir si votre intention est de rétablir véritablement un Thalys sur la dorsale wallonne. Est-ce ce projet qui est aujourd'hui à l'étude?

Dans la négative, quelle est la solution que vous examinez et envisagez? Quel en sera le budget?

20.03 **Laurent Devin** (PS): Monsieur le ministre, voici trois ans, la ministre Galant nous annonçait la suspension provisoire du Thalys wallon. Depuis trois ans, je n'ai de cesse de vous interroger à ce propos. Comme si cela ne suffisait pas, mes collègues Thiébaud et Grovonius viennent grossir les rangs pour vous montrer combien l'on s'inquiète réellement, partout en Wallonie, de ce qui se passe.

Je l'avais dit à Mme Galant. Votre suspension provisoire ressemble furieusement à un arrêt définitif. On m'a juré par tous les dieux que ce n'était pas vrai mais, depuis lors, force est de constater que nous n'avons rien vu venir de neuf. Mme Galant avait relevé des problèmes techniques et la durée des réparations. Trois ans ont passé. Les problèmes techniques devraient être résolus. La Wallonie devrait à nouveau profiter de ce service qui permet son développement économique, culturel et qui constitue de plus une réponse écologique au problème de la congestion de nos grandes villes.

De plus, la connexion directe Charleroi-Namur-Mons vers Paris a été stoppée. Liège est encore reliée à Paris par la ligne Paris-Liège-Dortmund. Aujourd'hui, trois heures sont nécessaires pour rejoindre Paris en train depuis Charleroi, alors qu'il en faut beaucoup moins pour parcourir le trajet Anvers-Paris. L'année passée, je vous ai interpellé à ce sujet. Vous m'aviez répondu que la SNCB étudiait différentes options de desserte au départ des villes wallonnes à destination de Paris, à savoir Namur-Charleroi-Erquelines-Maubeuge-Paris et Namur-Charleroi-Mons-Quévy-Aulnoy-Paris.

Monsieur le ministre, pouvez-vous nous donner des précisions concernant ces différents projets de liaisons ferroviaires? Quel serait le coût de la mise en service de ces liaisons? Disposez-vous d'un rapport de la SNCB sur ce sujet? Maintenez-vous que cette suppression du Thalys wallon est temporaire ou allez-vous nous annoncer aujourd'hui qu'elle est définitive et que vous avez rangé le Thalys wallon au rang des transports internationaux décadés?

20.04 **François Bellot**, ministre: Chers collègues, j'entends beaucoup de choses sur la remise en service du Thalys wallon. Tout le monde s'en mêle mais peu connaissent réellement tous les aspects du dossier.

Je rappelle que le Thalys wallon était un train qui circulait à la vitesse d'un train classique sur la dorsale wallonne, contrairement au Thalys qui effectue la relation Liège-Bruxelles. Pour information, le temps de parcours du Thalys de Liège à Paris via Bruxelles est de 02 h 12 à 02 h 29, selon l'heure et le sens, alors qu'il était de 03 h 02 à 03 h 13, selon l'heure et le sens via la dorsale wallonne. C'était cela la réalité.

Thalys a opéré une desserte entre Paris et les grandes gares de la dorsale wallonne entre les années 90 et le printemps 2015, dans le cadre d'une exploitation dite conventionnée.

Durant cette période, un nouveau système de contrôle des trains ETCS a été progressivement mis en place en Belgique. Il fonctionne au moyen de balises situées dans la voie et d'un système informatique logé dans le poste de conduite du train. Ces systèmes doivent être compatibles. En 2015, l'installation par Infrabel du système au sol de contrôle de commande des trains ETCS sur le corridor de fret mer du Nord-Méditerranée, qui croise la dorsale wallonne à hauteur de Namur, a été identifiée comme non compatible avec la version à bord du Thalys.

Il existe donc bien des contraintes techniques liées à la sécurité à la circulation des Thalys sur la dorsale. Je ne suis pas de ceux qui attachent de l'importance à la sécurité seulement quelques semaines après l'accident. Pour moi, c'est une attention permanente. C'est d'ailleurs à cause de ces contraintes que, lors des travaux effectués le week-end du 1^{er} mai 2017 dans la jonction Nord-Midi, les Thalys reliant l'Allemagne à Paris avaient été déviés via Bruxelles alors qu'une option aurait pu consister à les faire circuler par Namur.

Je rappelle aussi, puisque cela est manifestement encore nécessaire, que Thalys est devenu le

1^{er} avril 2016 une entreprise ferroviaire autonome qui décide elle-même de son offre. J'insiste sur ce point. Nous ne sommes plus dans le service conventionné. En termes de gouvernance, c'est également un point important, me semble-t-il.

Si toutes ces questions étaient résolues, se poserait la question de la finance. La remise en service du Thalys wallon sur la dorsale wallonne représenterait un coût d'environ 7 millions d'euros par an. Étant donné que, pour les raisons évoquées ci-dessus, une desserte n'est pas à ce jour possible, j'ai souhaité exploiter les moyens financiers ainsi récupérés pour renforcer l'offre intérieure sur le réseau wallon.

Avec son plan de transport 2017, la SNCB a augmenté son offre de 5,1 %. Si l'on veut faire du Thalys wallon une priorité, des choix seront à faire sur l'offre intérieure wallonne et cela aura certainement un impact sur l'offre de services.

En effet, le coût de la remise en service du Thalys wallon devrait être compensé par l'abandon d'autres projets intérieurs sur le service wallon. Dès ma prise de fonction, j'ai multiplié les initiatives et les contacts en vue de redynamiser le transport transfrontalier via les lignes classiques hors grande vitesse.

Dès juillet 2016, j'ai informé les instances françaises et la SNCF de ma volonté d'étudier la relance du trafic ferroviaire pour les voyageurs sur la liaison Namur-Charleroi-Maubeuge et Brussels Airport-Mons-Quévy-Aulnoye. Ma démarche vise clairement à offrir un produit concurrentiel par rapport à la voiture individuelle, la voiture partagée ou encore les liaisons en bus internationales (Eurolines, Ouibus, Flixbus), à capter la clientèle française en lui proposant des connexions le matin vers la Belgique et le soir vers la France, et à proposer une tarification intéressante aux voyageurs.

L'objectif est en effet d'encourager un transfert modal vers le train pour les déplacements transfrontaliers, qu'il s'agisse de déplacements domicile-travail, domicile-école ou de loisir. Dans la proposition étudiée actuellement, il s'agit d'une liaison ferroviaire vers Paris à vitesse normale, mais à un prix significativement en dessous du coût du Thalys, pour tout le monde.

Cette offre serait également plus flexible car il ne faudrait plus réserver à l'avance. Ces liaisons en train classique, certes un peu plus lentes mais aussi moins coûteuses que les liaisons à grande vitesse, offriraient une véritable opportunité aux villes wallonnes et françaises d'être reliées entre elles en desservant quatre fois plus de gares que du temps du Thalys wallon.

Ces trains devraient aussi permettre de nombreuses correspondances à Aulnoye vers des villes comme Charleville-Mézières, actuellement quasi inaccessible en train depuis la Belgique. Du côté français, ce type de trains permettrait aussi d'ouvrir la région des Hauts-de-France vers la Belgique avec un point-frontière ferroviaire à côté des dessertes via Lille.

Des contacts nécessaires ont donc été pris avec les autorités françaises: la ministre française des Transports, Élisabeth Borne, le président du Conseil régional des Hauts-de-France, Xavier Bertrand, les maires de Maubeuge, Aulnoye, Saint-Quentin et Compiègne, la SNCB et la SNCF afin de tout mettre en œuvre pour une mise en service de ces relations dès fin 2018, début 2019. Je préside personnellement les groupes de travail techniques et d'étude de potentiel.

20.05 **Éric Thiébaud** (PS): Monsieur le ministre, je ne doute pas de votre bonne foi mais j'ai d'autres informations. Vous m'expliquez que le Thalys ne peut plus circuler sur une ligne classique pour des raisons de sécurité, alors qu'avant, il le faisait, et alors qu'aujourd'hui, nous avons des dispositifs techniques, à savoir l'ETCS qui est installé sur une majorité de nos lignes. Maintenant, nous sommes plus sécurisés, il y a plus de moyens de contrôle qu'avant, mais avant, le Thalys pouvait passer, et maintenant, il ne le peut plus.

C'est très bizarre, d'autant plus que vous n'êtes quand même pas sans savoir qu'il y a en France une compagnie low cost de Thalys, qui s'appelle IZY et qui propose des trajets en France sur des liaisons classiques limitées à 160 km/h.

Ce que nous demandons, c'est simplement de rétablir ce qu'il y avait avant, c'est-à-dire un Thalys le matin qui traverse la Wallonie jusque Paris et qui revient le soir. Vous avez l'air de nous dire que c'est quelque chose d'incroyable.

Quant à l'argument de Liège, si j'habite Liège, je ne vais pas prendre le Thalys pour aller jusque Namur sur

une voie classique. Je vais prendre Liège-Bruxelles-Paris, évidemment! Ce qu'il faut envisager, c'est un Thalys qui ne parte plus de Liège, mais de Namur (Namur-Charleroi-Mons-Paris). Vous dites que prendre le Thalys wallon en partant de Liège pour aller à Paris, c'était beaucoup plus lent que par Bruxelles. Mais je suis d'accord!

La bêtise, c'était de partir de Liège, de traverser la Wallonie à faible vitesse jusque Namur au lieu de passer par Bruxelles et les lignes à grande vitesse. C'est cela la logique. Les arguments sur la sécurité ne tiennent pas parce qu'en France, ils le font.

Vous nous dites qu'il faudrait sept millions pour rétablir ce Thalys wallon et vous nous parlez de rentabilité. Je peux vous dire, moi, pour avoir emprunté très régulièrement - au moins une trentaine de fois -, le Thalys wallon à Mons, que chaque fois que je l'ai pris, il était rempli. Ce n'était pas un Thalys vide. Par contre, le Thalys qui était vide était celui en provenance d'Ostende. Tout le monde sait que c'était un Thalys fantôme. Comme on devait supprimer ce Thalys fantôme, il fallait aussi de l'autre côté de la frontière linguistique supprimer un autre Thalys. Ce n'était pas justifié économiquement.

Vous nous parlez de sept millions et vous nous parlez de solutions alternatives qui seraient moins chères. Vous savez nous donner le chiffre de sept millions mais vous ne pouvez pas nous donner le chiffre de l'alternative. Vous ne savez pas combien cela va coûter. Vous ne donnez pas les chiffres! Finalement, parlez-on de sept millions avec un million ou on parle de sept millions avec six millions à côté? Il y a là aussi quelque chose qui ne va pas.

Vous nous vantez les possibilités de relier la Wallonie à Charleville-Mézières. Cela intéresse tous les Wallons! Aller à Charleville-Mézières, tout le monde en rêve! Bien sûr!

La **présidente**: Il faut conclure, monsieur Thiébaud.

20.06 **Éric Thiébaud** (PS): Cela fait sept ans que je parle de cela avec des réponses qui ne sont pas convaincantes. Si j'en parle deux ou trois minutes, ce n'est quand même pas si grave!

Monsieur le ministre, je vais à nouveau insister et je vais aussi interroger le CEO de Thalys parce qu'il y a des choses qui ne vont pas. Ce n'est pas crédible. Vous êtes aussi ministre!

20.07 **François Bellot**, ministre: Oui, mais pas d'une société privée!

20.08 **Éric Thiébaud** (PS): Ce n'est pas du privé. C'est encore la SNCB et la SNCF. Il ne faut pas exagérer. Si vous faites maintenant la recherche de Thalys sur internet, vous verrez que c'est une société qui est propriété de la SNCF et de la SNCB. Ce n'est pas encore une société privée!

20.09 **Laurent Devin** (PS): Monsieur le ministre, le temps nous a donné raison. Mme Galant nous a menti. On n'arrive pas, trois ans après, à se départir de l'idée de la vérité: comme il fallait supprimer le Thalys fantôme venant d'Ostende, la Wallonie a dû payer!

Par contre, on n'a pas de mal à maintenir un déficit dans des lignes qui relient Bruxelles à la Flandre et la Flandre aux Pays-Bas, comme si un euro en Wallonie ne valait pas un euro en Flandre. Nous vous le démontrerons dans la semaine à venir!

Je sais que vous n'avez pas de soucis, mais nous, nous avons un combat à mener. Arrêtez de me dire que le Thalys est une société privée. Quand vous investissez à la gare de Binche, je vous remercie. Vous êtes le ministre de tutelle, vous engagez la responsabilité des décisions qui sont prises.

Il y a la SNCB qui est bien représentée, où les gouvernements désignent des représentants, des mandataires au conseil d'administration. C'est la SNCB qui nous est totalement étrangère? C'est pour cela que nous en parlons chaque semaine? En attendant qu'on m'explique que la SNCB et Infrabel ne sont pas belges, je persiste à croire que nous avons notre mot à dire. En plus, vous présidez tous ces groupes!

La **présidente**: Pouvons-nous clôturer le débat?

20.10 **Laurent Devin** (PS): Je voudrais prendre un peu de hauteur et, comme M. Thiébaud l'a dit, on parle ici de la Wallonie et de Paris. On ne parle pas d'Aulnoye, de Rochefort ou de Charleville-Mézières. Si les

habitants de Rochefort aiment aller à Charleville-Mézières, tant mieux pour eux!

Le souci des Wallons (...)

20.11 François Bellot, ministre: Prenez un peu de hauteur, Monsieur Devin!

20.12 Laurent Devin (PS): C'est ce que je dis.

La **présidente**: Monsieur Devin, vous clôturez et je demande à M. le ministre de ne pas recommencer le débat.

20.13 Laurent Devin (PS): C'est ce que je dis. Je veux bien clôturer parce qu'on va bientôt en reparler. Charleville-Mézières n'est pas notre *trip*. Nous voulons relier la Wallonie à Paris. C'est d'une volonté politique dont nous avons besoin aujourd'hui. Nous pouvons discuter sans relâche de technique, nous avons besoin d'une volonté politique. C'est celle que je vous demande d'avoir pour, à nouveau, comme avant, relier la Wallonie à la capitale de la République française.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

21 Question de Mme Kattrin Jadin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le voyage en train avec vélo jusqu'à Eupen" (n° 23995)

21 Vraag van mevrouw Kattrin Jadin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de treinreis naar Eupen met vervoer van de fiets" (nr. 23995)

21.01 Kattrin Jadin (MR): Monsieur le ministre, j'aimerais évoquer avec vous la possibilité de voyager en train avec un vélo jusqu'à Eupen, en venant d'Ostende par exemple. Dans les cantons de l'Est, les randonnées à vélo sont une des attractions principales du tourisme, notamment grâce aux infrastructures telles que le RAVeL et autres véloroutes.

Le gouvernement d'Ostbelgien envisage également la mise en place d'une véloroute ralliant la gare d'Eupen aux RAVeL jusqu'à Raeren et au barrage d'Eupen, afin d'attirer en train de nouveaux touristes en provenance du centre du pays.

C'est évidemment une bonne idée si les conditions d'accès du vélo dans le train jusqu'à Eupen sont garanties. Cependant, d'après mes informations, les wagons du train vers Eupen ne sont pas, à l'heure actuelle, équipés d'un emplacement permettant un trajet avec un vélo. Il serait dès lors intéressant de réfléchir à la mise en place d'un wagon prévu pour les vélos.

Monsieur le ministre, quelles sont actuellement les possibilités de voyage pour le touriste souhaitant se rendre en train à Eupen avec un vélo normal? Une fois que la gare d'Eupen sera reliée aux dites véloroutes, serait-il envisageable d'équiper les trains vers Eupen de wagons permettant le transport de vélos? Une telle demande vous a-t-elle déjà été adressée?

21.02 François Bellot, ministre: Madame la présidente, madame Jadin, la SNCB m'indique qu'elle finalise actuellement sa stratégie train-vélo et qu'elle communiquera prochainement à ce sujet. La gare d'Eupen est desservie toutes les heures par la relation IC Ostende-Eupen assurée avec du matériel I11 qui permet le transport de maximum deux vélos dans le fourgon à bagages. Dans le courant de 2019, la SNCB prévoit de remplacer progressivement les voitures I11 de la relation IC Ostende-Eupen par des voitures M7 à double étage. Ces rames comporteront une voiture permettant le rangement de 14 vélos. J'avais déjà été sensibilisé à la problématique du transport des vélos à bord des trains par le ministre-président de la Communauté germanophone, M. Olivier Paasch.

21.03 Kattrin Jadin (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie. Je tiens juste à réitérer ma question et à vous encourager, dans la mesure de vos possibilités, à vraiment réfléchir à une augmentation supérieure encore à 14 vélos et à la création d'emplacements spéciaux pour les vélos. Je vous invite cordialement à venir dans ma région. Vous verrez qu'une telle disposition y a tout son intérêt pour favoriser tant la fréquentation de la gare d'Eupen que le développement régional.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 23965 van de heer Van den Bergh is omgezet in een schriftelijke vraag.

22 **Question de Mme Katrin Jadin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la conduite des véhicules folkloriques" (n° 24002)**

22 **Vraag van mevrouw Katrin Jadin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het besturen van praalwagens" (nr. 24002)**

22.01 **Katrin Jadin** (MR): Monsieur le ministre, comme vous le savez, en ce début d'année, les cortèges carnavalesques sont nombreux dans notre pays et surtout dans ma région. On peut observer des centaines de chars décorés, souvent tirés par un tracteur.

Cependant, cette année, une incertitude régnait dans les rangs des organisateurs mais aussi du côté de la police à cause d'une publication de Centrex début janvier indiquant que le permis G ne serait pas valable pour la conduite d'un char de carnaval car ledit permis serait uniquement destiné pour la conduite de véhicules dans le cadre d'activités agricoles ou forestières. Par contre, les détenteurs d'un permis B, BE, CI, CIE, C et CE sont autorisés à conduire les véhicules folkloriques en fonction de la masse maximale autorisée de l'ensemble alors que ces conducteurs ont certainement moins d'expérience en la pratique qu'un détenteur du permis G.

Lors d'une de vos réponses en commission fin janvier, vous avez toutefois laissé entendre que le permis G serait suffisant pour la conduite d'un tracteur et d'un char dans le cadre d'une activité folklorique. Cette réponse a quelque peu soulagé les organisateurs mais pas nécessairement la police. Cette dernière s'interroge encore sur la question de la sécurité juridique en cas d'implication d'un char carnavalesque dans un accident routier. En effet, l'interprétation de la législation à ce sujet est contradictoire.

Monsieur le ministre, avez-vous déjà eu des contacts avec des représentants de la police à ce sujet? Ne serait-il pas envisageable d'adapter la législation afin de clarifier la situation en faveur du conducteur de véhicule folklorique possédant un permis G, comme vous l'aviez déjà indiqué dans votre réponse à l'époque?

22.02 **François Bellot**, ministre: Chère collègue, la question des véhicules folkloriques a été abordée lors d'une réunion entre le SPF Mobilité et Centrex, dont il ressort qu'il y a apparemment eu malentendu. En effet, la réglementation en matière de conduite des véhicules folkloriques est très claire. L'article 20 alinéa 4 de l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire prévoit que "pour la conduite de véhicules à moteur et leurs remorques exclusivement destinés aux manifestations folkloriques qui ne se rendent qu'exceptionnellement sur la voie publique, soit à l'occasion de manifestations folkloriques autorisées par la commune, soit sur le chemin pour s'y rendre ou en revenir, soit pour des essais en vue de ces manifestations, le permis de conduire validé pour la catégorie B ou G suffit, et ce, quels que soient la masse du véhicule et le nombre de places assises et pour autant qu'il ne dépasse pas la vitesse de 25 km à l'heure".

Cet article permet bien la conduite de certains types de véhicules avec un permis G, soit à l'endroit de la manifestation, soit pour la rejoindre, soit pour la quitter, soit pour des entraînements.

Outre cette disposition, il faut également tenir compte de la dispense générale de permis de conduire pour la conduite de véhicules lents reprise à l'article 4 alinéa 10 du même arrêté qui est d'application pour les conducteurs nés avant le 1^{er} octobre 1982. Il y a donc deux mesures possibles.

Avant 1982, il n'y a pas de permis et après, c'est le B ou le G.

22.03 **Katrin Jadin** (MR): Voilà qui permettra de clarifier les choses, monsieur le ministre. C'est très important dans ma région.

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

23 Question de Mme Kattrin Jadin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les problèmes de mobilité transfrontalière" (n° 24012)

23 Vraag van mevrouw Kattrin Jadin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de problemen inzake de grensoverschrijdende mobiliteit" (nr. 24012)

23.01 **Kattrin Jadin** (MR): Monsieur le ministre, dans le cadre de la mobilité transfrontalière entre la Belgique et le Luxembourg, j'ai eu écho que de nombreux problèmes de liaisons et d'infrastructures apparaissent quotidiennement pour les navetteurs. En effet, il semblerait que la dorsale wallonne rencontre des difficultés concernant plusieurs liaisons dont celles reliant Arlon et le Luxembourg ainsi que celle reliant Liège et Gouvy. Il m'est également revenu que certains wagons seraient en très mauvais état. Or, chaque jour, ce sont près de 40 000 travailleurs résidant en Belgique qui se rendent au Luxembourg. Mes questions sont les suivantes. Peut-on dire que la dorsale wallonne est en mauvais état? Qu'en est-il du plan de transport actuel? Peut-on se montrer satisfait de son application? Qu'est-il prévu pour améliorer la situation?

23.02 **François Bellot**, ministre: Chère collègue, la SNCB et Infrabel me communiquent les éléments suivants. L'infrastructure: les liaisons vers le Luxembourg depuis la Belgique se font à Gouvy, sur la ligne 42 et à Arlon, sur la ligne 162. La ligne 42 est en bon état; il n'y a pas d'avis de ralentissement temporaire actuellement sur cette ligne. La caténaire a été placée en 2000 et la signalisation a été renouvelée également. La ligne 162 est en pleine rénovation. Le tronçon Arlon-Luxembourg a été complètement renouvelé en voie caténaire, signalisation et ouvrages d'art au cours des cinq dernières années. Il est prévu de changer l'alimentation électrique de 3000 volts vers 25 000 volts dans les prochaines années. En conclusion, on peut considérer qu'aucun problème d'infrastructure ne se pose actuellement sur les liaisons Belgique-Luxembourg.

Quant à l'offre ferroviaire, avant décembre 2017, la ponctualité de l'axe Bruxelles-Luxembourg posait problème en raison des différents chantiers en cours. Ces chantiers liés à la modernisation de la ligne 162 Namur-frontière luxembourgeoise et impliquant des services à voie unique ont eu un impact important sur les temps de parcours, et ont impliqué une rupture de correspondance à Marloie entre les trains venant de Liège via la ligne 43, celle-ci étant elle-même en grande partie à voie unique, et les IC Arlon-Luxembourg.

Le premier bilan du nouveau plan de transport 2017-2020 est positif. Celui-ci n'a pas fait apparaître de problème majeur. L'offre devra être adaptée en fonction de l'évolution des chantiers de modernisation de la ligne entre Namur et Luxembourg.

Le passage à la tension de 25 000 volts entre Luxembourg et Arlon en septembre 2018 aura un impact important au niveau du matériel roulant, ce qui mettra temporairement le parc sous pression jusqu'à l'arrivée des M7 à la SNCB.

En ce qui concerne les relations transfrontalières vers le Luxembourg, il n'y a pas eu de diminution de l'offre. Les problèmes au niveau de l'homologation du matériel roulant luxembourgeois sur le réseau belge - les voitures Dosto - ont un impact temporaire sur l'offre, notamment au niveau des trains de pointe des chemins de fer luxembourgeois qui desservent Gouvy. Ceux-ci sont temporairement remplacés par des bus entre Gouvy et Trois-Vierges, et ce jusqu'à début avril 2018. À cet horizon, le matériel luxembourgeois pourra à nouveau circuler en Belgique. L'offre de base IC 33 Liers-Liège-Gouvy-Luxembourg n'est pas affectée par ces problèmes. Des adaptations temporaires sans diminution de l'offre ont également été réalisées entre Arlon et Luxembourg à la suite des problèmes de ces mêmes voitures Dosto. La situation normale sera rétablie début avril. La desserte d'Athus n'a pas été affectée par la problématique des voitures Dosto.

23.03 **Kattrin Jadin** (MR): Voilà qui me rassure. Je remercie le ministre pour cette réponse très complète.

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

24 Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de jarenlange uitbetaling van te hoge uitkeringen aan spoorwegpersoneel als gevolg van een fout van HR Rail" (nr. 24054)

24 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 paiement, pendant des années, d'indemnités trop élevées à des cheminots à la suite d'une erreur de HR Rail" (n° 24054)

24.01 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, eind vorig jaar stelde de RVA vast dat er jarenlang te hoge uitkeringen betaald waren aan spoorwegwerknemers. Het ging om een compenserende toelage voor de personeelsleden van de NMBS, Infrabel en HR Rail die in een viervijfde regime werken. Die toelage diende berekend te worden op basis van een 38-urige werkweek. De spoorwegbedrijven gingen voor de berekening echter jarenlang foutief uit van een 40-urige werkweek.

Volgens uw collega Peeters ligt de verantwoordelijkheid hiervoor bij HR Rail, dat jarenlang aangifte deed van een verkeerde tewerkstellingsbreuk bij de indiening van de aanvragen voor loopbaanonderbreking. Ondertussen hebben de spoorwegbedrijven zich in regel gesteld. De werknemers die in het stelsel van een loopbaanonderbreking met een vijfde werken, werken voortaan inderdaad 30,40 uur per week in plaats van 32 uur en ontvangen een loon dat overeenstemt met 80 % van een voltijdse werknemer.

Mijnheer de minister, welke maatregelen hebben de spoorbedrijven genomen om zulke fouten in de toekomst te voorkomen?

Welk bedrag werd er te veel uitbetaald? Gedurende welke periode gebeurde dat?

Zal HR Rail dat bedrag moeten terugbetalen?

24.02 Minister François Bellot: HR Rail laat mij weten dat sinds 1 januari 2018 alle loopbaanonderbrekingen algemeen stelsel, de eindloopbaanstelsel, het ouderschapsverlof, het verlof voor de zorg voor een zwaar ziek gezins- of familielid en het palliatief verlof dienen te beantwoorden aan de nieuwe voorwaarden, zijnde de invoering van een arbeidsduurvermindering van 20 % alsook een bezoldiging van 80 % van een voltijdse werknemer. De regels zijn van toepassing op alle nieuwe loopbaanonderbrekingen, de verlengingen en de lopende loopbaanonderbrekingen.

Vorig jaar werd er door HR Rail een bezoldiging van 84,21 % betaald aan personeelsleden die 32 uur per week presteerden. Dat was echter in strijd met de voorwaarden inzake loopbaanonderbreking, waarbij men slechts 80 % van de bezoldiging van een voltijdse werknemer mag ontvangen teneinde een uitkering te krijgen van de RVA.

Dat diende te worden aangepast naar 80 % bezoldiging, alsook 80 % arbeidstijd. HR Rail moet de uitkeringen van de RVA niet terugbetalen.

24.03 Wouter Raskin (N-VA): Dank u wel voor het antwoord, mijnheer de minister.

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

De **voorzitter:** Vragen nrs. 24268, 24348, de samengevoegde vragen nrs. 24485, 24509, en de vragen nrs. 24486 en 24487, alle van de heer Van den Bergh, worden omgezet in schriftelijke vragen.

25 Samengevoegde vragen van

- de heer **David Geerts** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de internationale dag tegen homo- en transfobie en de vereniging Trainbow" (nr. 24333)

- mevrouw **Karin Jiroflée** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "IDAHOT" (nr. 24380)

25 Questions jointes de

- **M. David Geerts** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la journée internationale contre l'homophobie et la transphobie et l'organisation Trainbow" (n° 24333)

- **Mme Karin Jiroflée** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "IDAHOT" (n° 24380)

25.01 Karin Jiroflée (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, vorig jaar werd, naar aanleiding van IDAHOT, de Internationale Dag tegen Halebifobie en Transfobie, in verschillende NMBS-stations de regenboogvlag gehesen. Het Centraal Station werd bovendien mooi verlicht. De NMBS, HR Rail en Infrabel hebben met Trainbow bovendien een erkende vereniging binnen Çavaria, waarmee zij een voortrekkersrol

spelen. Het is cruciaal dat de spoorwegen deze voortrekkersrol nog actiever opnemen, denken wij.

Mijnheer de minister, zullen dit jaar op 17 mei, naar analogie van het overgrote deel van de Belgische gemeenten, alle Belgische stations de regenboogvlag hijsen?

Wordt er in de week rond IDAHOT opnieuw aangepaste verlichting gepland, om de strijd tegen halebifobie en transfbie ook 's nachts onder de aandacht te brengen? Zo ja, welke stations zullen daarmee uitgerust worden?

Plannen de NMBS, HR Rail en Infrabel nog bijkomende acties naar aanleiding van IDAHOT?

Hebben de NMBS, HR Rail en Infrabel een intern diversiteitsplan met bijzondere aandacht voor LGBT's?

Tot slot, is Trainbow een structurele en erkende partner binnen de NMBS, HR Rail en Infrabel in de uitbouw van het diversiteitsbeleid?

25.02 Minister **François Bellot**: Mevrouw de voorzitter, collega's, de CEO's van de NMBS en Infrabel en de algemeen directeur van HR Rail hebben een diversiteitscharter en een gezamenlijke diversiteitsverklaring ondertekend, waarin zij een boodschap van ontvankelijkheid, openheid en inzet ten voordele van diversiteit en de daarmee onlosmakelijk verbonden inclusie binnen de Belgische spoorwegen willen uitdragen. Daarin wordt de belofte aangegaan om elk onrechtvaardig onderscheid op basis van onder andere gender, geslacht en seksuele geaardheid te verbieden.

De praktische uitvoering hiervan gebeurt door middel van werkgroepen, waar LGBT, lesbiennes, homoseksuelen, biseksuelen en transgenders, een van de hoofdthema's is. De vereniging Trainbow is inderdaad erkend als organisatie in het kader van het diversiteitsbeleid van HR Rail en kan als informatiekanaal en klankbord fungeren.

Wat specifiek de NMBS betreft, respect en samenwerking behoren tot de vier bedrijfswaarden van de NMBS. De NMBS hecht veel belang aan diversiteit en ondernam al een groot aantal concrete acties. De NMBS wil hier in 2018 sterk mee voortgaan. Zij gelooft in de rijkdom van diversiteit en heeft dat daarom opgenomen in haar bedrijfscultuur en in de HR-politiek, die zij voert.

Overigens heeft de NMBS beslist om een cel *corporate culture and values* op te zetten bij haar HR-diensten. Die cel zal instaan voor de uitwerking van een diversiteitspolitiek in lijn met de culturele transformatie van de NMBS. Net als vorig jaar is de NMBS bereid om in te gaan op vragen om regenboogvlaggen te hijsen aan de stations. Dat geldt ook voor een aangepaste verlichting aan de stations waar dat mogelijk is, namelijk aan de stations van Brussel-Centraal en Doornik.

Wat specifiek Infrabel betreft, Infrabel laat mij weten dat de integratie van LGBT-medewerkers en de focus op diversiteitsthema's deel uitmaken van zijn dagelijks beleid. Infrabel ondersteunt actief de Trainboworganisatie bij de deelname aan de Belgian Pride op 19 mei 2018.

Bij het intern sociaal netwerk Yammer bestaat bovendien een groep Diversiteit, waar medewerkers vrij hun vragen, opmerkingen en hun belevingen omtrent diversiteit kunnen delen.

Voorts zullen Infrabel, NMBS en HR Rail op 18 oktober 2018 een *open work* organiseren. Het doel van zo'n initiatief is om LGBT-netwerken van verschillende bedrijven samen te brengen. Zij steunen elkaar en geven elkaar advies.

25.03 **Karin Jiroflée** (sp.a): Mijnheer de minister, proficiat! Ik vind dat de spoorwegen dat bijzonder goed doen. Ik meen dat een aantal andere overheidsbedrijven er een voorbeeld aan kunnen nemen.

Hartelijk dank voor uw inlichtingen.

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

26 **Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de IJzeren Rijn" (nr. 24248)**

26 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 Rhin de fer" (n° 24248)

26.01 **Wouter Raskin** (N-VA): Mijnheer de minister, begin dit jaar raakten de resultaten bekend van de internationale studie naar mogelijke tracés van de IJzeren Rijn. Uit die studie bleek dat het 3RX-tracé, de zogenaamde derde weg, via Venlo de meest haalbare optie is.

Vorige week kondigden Vlaanderen en de Duitse deelstaat Noordrijn-Westfalen tijdens een persconferentie aan dat zij zich volledig achter dit 3RX-tracé scharen. De bedoeling was om nu een politiek drielandenoverleg op te starten waar de federale regering, Nederland en de Duitse Bondsregering aanwezig zouden zijn. Tot nu toe werd er vooral op technisch en administratief niveau gesproken. Het politieke overleg moet zich dan onder meer gaan buigen over het precieze tracé, de financiering, vergunningen, procedures en dergelijke. Ook de mogelijkheid tot financiering door de Europese Unie zal nagegaan worden.

Daarover heb ik één concrete vraag. Begin dit jaar liet u in een ander antwoord op één van mijn vragen al weten dat het federale niveau zijn verantwoordelijkheid neemt in verband met het dossier rond de IJzeren Rijn. Betekent dit dat u actief en constructief zult meewerken aan het tot stand brengen van het drielandenoverleg? Zult u ook de FOD Mobiliteit hiertoe aanzetten?

26.02 Minister **François Bellot**: Nu de haalbaarheidsstudie rond de zogenaamde derde weg eind 2017 is afgerond, heeft Vlaanderen, als initiatiefnemer van de studie, aangekondigd het onderzoeksrapport op het politiek niveau aan te kaarten, dit teneinde vooruitgang te boeken in het verbeteren van de spoorverbinding tussen de Noordzeehavens en het Rijn-Ruhrgebied. Zoals u weet is de elektrificatie van een gedeelte van deze lijn op Belgisch grondgebied, met name de spoorlijn tussen Mol en Hamont-Achel opgenomen in de lijst van de Vlaamse projecten waarvoor financiering voorzien is in de Vlaamse enveloppe van de 100 miljoen euro voor de spoorinvesteringen.

Als kabinet beschikken we over beperkte middelen en zullen we de werkzaamheden volgens een welbepaalde methode moeten organiseren. Zodra er een akkoord is tussen de federale staat en het Vlaams Gewest over het uit te voeren samenwerkingsakkoord betreffende de realisatie van prioritaire spoorwegprojecten die genieten van bijkomende financiering van het Vlaams Gewest, zal het intra-Belgisch overleg over het vervolg van de studie betreffende de derde weg, zoals afgesproken, verder gezet worden op politiek en administratief niveau.

26.03 **Wouter Raskin** (N-VA): Dank u wel, mijnheer de minister. Ik concludeer dus dat u na het afronden van het samenwerkingsakkoord in het kader van de elektrificatie van een stuk van lijn 19, dan in tweede instantie het intra-Belgisch overleg zal opstarten. Dus eerst is er dat intra-Belgisch overleg, u engageert zich vandaag nog niet tot het ...

26.04 Minister **François Bellot**: (...)

26.05 **Wouter Raskin** (N-VA): Mijnheer de minister, ik concludeer dat u na het afronden van het samenwerkingsakkoord het intra-Belgisch overleg zal opstarten en dat u vooralsnog geen steun zal geven aan het politiek drielandenoverleg waar Vlaanderen om vraagt.

Dat is mijn conclusie, tenzij ik verkeerd ben.

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

*La réunion publique de commission est levée à 17.16 heures.
De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.16 uur.*