

COMMISSIE VOOR DE  
INFRASTRUCTUUR, HET  
VERKEER EN DE  
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

DINSDAG 10 JULI 2018

Namiddag

---

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

du

MARDI 10 JUILLET 2018

Après-midi

---

La réunion publique de commission est ouverte à 14.12 heures et présidée par M. Paul-Olivier Delannois.  
De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.12 uur en voorgezeten door de heer Paul-Olivier Delannois.

**01 Vraag van mevrouw Karin Jiroflée aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "Leuven Rechtdoor" (nr. 26514)**

**01 Question de Mme Karin Jiroflée au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "Louvain tout droit" (n° 26514)**

**01.01 Karin Jiroflée** (sp.a): Mijnheer de minister, in een vonnis van 30 mei heeft de Nederlandstalige rechtbank van eerste aanleg te Brussel beslist dat met de uitvoering van alle punten van het plan-Wathelet, met inbegrip van het zevende punt, het gebruik van de route Leuven rechtdoor, binnen de 90 weken moet worden gestaakt. De gemeenten Haacht, Holsbeek, Rotselaar en Aarschot, en de bewonersgroep Leuven Rechtdoor vzw roepen u op te berusten in het vonnis. Ook in 2014 en 2017 werd geen beroep aangetekend tegen het vonnis betreffende de routes boven Brussel. Voorts dringen zij opnieuw aan op overleg, dat moet leiden tot een echte billijke spreiding van de lawaaihinder. Hierdoor zal iedere bewoner evenwaardig worden behandeld en naast de lusten evenveel lasten van de luchthaven ervaren.

In de commissievergadering van 6 juni stelden enkele collega's u hierover reeds vragen. Ik was er door een misverstand niet bij, ook al had ik onmiddellijk een vraag ingediend. U gaf toen als antwoord dat het nog te vroeg was om u uit te spreken over de tenuitvoerlegging van het vonnis of over het instellen van hoger beroep. U wilde ook de reacties van alle gesprekspartners afwachten.

Mijn vraag is heel eenvoudig een opvolgingsvraag. Zijn de reacties van die gesprekspartners er reeds? Wat zijn die reacties?

Wat zijn uw verdere plannen in het dossier?

**01.02 Minister François Bellot:** Het nieuwe vonnis wijst er, ten eerste, duidelijk op dat hetgeen in het verleden werd gedaan, verkeerd was en men dus anders te werk moet gaan.

Ten tweede wordt daarmee duidelijk dat de gerechtelijke weg geen oplossing zal bieden, gelet op de soms tegenstrijdige standpunten in de vonnissen en arresten. Integendeel zelfs, de diverse uitspraken vernauwen soms nog het kader waarin een oplossing moet worden gevonden. Bijgevolg zal de regering de zaken in de juiste volgorde behandelen en erop toezien dat het beslissingsproces wordt voorbereid op grond van de wet van 2006 en van de Europese verordening 598/2014.

Ik herhaal dat ik een globale oplossing tot stand wil brengen waarin alle elementen van het dossier opgenomen zijn, zoals de vliegroutes en de opmaak van een wet. Een oplossing moet ook globaal zijn, want een aanpak die zich uitsluitend op een geografische zone focust, houdt het risico in dat de problematiek maar zeer gedeeltelijk wordt opgelost of enkel wordt verschoven.

De milieueffectenstudie over de geluidshinder rond de luchthaven van Brussel Nationaal slaat op alle zones

en zal alternatieve oplossingsmogelijkheden moeten aanreiken. De resultaten van die studie zullen inderdaad van groot belang zijn als objectieve basis voor het zoekproces naar een oplossing.

Het zou van slecht bestuur getuigen, indien men structurele maatregelen neemt die mogelijk worden verworpen door de studie.

Op het moment lopen er gesprekken om na te gaan welk gevolg er aan het vonnis moet worden gegeven.

Voorts wijs ik erop dat de problematiek van de route Leuven Rechtdoor momenteel wordt onderzocht door het hof van beroep te Brussel, nadat de rechter een uitspraak had gedaan die haaks staat op het jongste vonnis. Om het even welke beslissing zal bijgevolg eveneens de komende uitspraak van het hof moeten respecteren.

In dat dossier werd de Staat in juni 2015 veroordeeld tot het staken van het gebruik van de zogenaamde procedure Leuven Rechtdoor. Dat vonnis werd bij verstek gewezen. Op verzet heeft de rechtbank in april 2016 evenwel haar standpunt herzien en het verbod om de route Leuven Rechtdoor te gebruiken, opgeheven. Tegen die beschikking van april 2016 is vandaag hoger beroep ingesteld. Aangezien het gerecht zich al tot driemaal toe in tegenstrijdige zin heeft uitgesproken, kan niet worden vooruitgelopen op de te verwachten uitspraak.

**01.03** **Karin Jiroflée** (sp.a): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord.

Ik denk dat we het er in ieder geval roerend over eens zijn dat de gerechtelijke weg niet de juiste is om tot een oplossing te komen. Integendeel, ik denk dat er, net zoals u aanneemt, een politieke oplossing moet komen. Doch, elke keer als wij naar een oplossing vragen, dan antwoordt u dat u alle gesprekspartners nog moet horen en dat u toch nog een bepaald vonnis of een gerechtelijke uitspraak afwacht. Ik vraag me af of u dan toch de gerechtelijke weg in plaats van de politieke weg volgt.

Het duurt ondertussen veel te lang en er wordt geen enkele duidelijke timing naar voren geschoven.

Ik kan mij niet van de indruk ontdoen dat de kwestie naar de Griekse kalender wordt verwezen. Ik dring er nogmaals op aan dat er een politieke oplossing komt in overleg met alle groepen die om de luchthaven wonen en van de luchthaven gebruikmaken.

Mijnheer de minister, ik dank u en veronderstel dat wij nog wel eens op het dossier zullen terugkomen.

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

*Voorzitter: Karin Jiroflée.  
Présidente: Karin Jiroflée.*

**02** **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 sécurisation des voies de chemin de fer à Warchin" (n° 26315)**

**02** **Vraag van de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de beveiliging van de treinsporen in Warchin" (nr. 26315)**

**02.01** **Paul-Olivier Delannois** (PS): Madame la présidente, monsieur le ministre, les voies de chemin de fer situées à Warchin ne sont pas suffisamment sécurisées. De nombreux grillages jouxtant ces voies et servant à en empêcher l'accès sont tout simplement enlevés. Ces insuffisances au niveau de la sécurité ont été constatées par la police et transmises à Infrabel, il y a plusieurs mois. À ce jour, rien n'a été fait.

Dans le cadre de la lutte contre le *trespassing* qui engendre encore aujourd'hui de nombreux accidents, il est nécessaire qu'Infrabel prenne ses responsabilités et agisse au plus vite.

Monsieur le ministre, quand Infrabel fera-t-elle les travaux de sécurisation nécessaires à cet endroit?

**02.02** **François Bellot**, ministre: Cher collègue, Infrabel me fait savoir ce qui suit. Infrabel s'est rendue sur

place en date du 27 juin afin de constater la problématique. Des travaux de pose de clôture (100 mètres) seront entrepris avant la fin de l'année 2018 afin de sécuriser la zone reprise entre la rue de Warchin et le Vieux Chemin d'Ath. Concernant la zone située entre la rue de l'Hôpital et le Clos Edmond Leclercq, les clôtures existantes sont en bon état. Toutefois, l'ensemble de la zone sera inspecté et les dégâts éventuels aux clôtures seront réparés.

**02.03 Paul-Olivier Delannois (PS):** Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**03 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 "le passage à niveau de Maulde" (n° 26318)**

**03 Vraag van de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de overweg in Maulde" (nr. 26318)**

**03.01 Paul-Olivier Delannois (PS):** Monsieur le ministre, je me permets de vous interpellier par rapport à une situation qui m'a été rapportée, à savoir le non-respect de la part de certains piétons de la signalisation du passage à niveau à Maulde, un village de l'entité de Tournai.

Les barrières et le feu rouge sont disposés de manière telle que certains piétons distraits, qui sortent du bus et traversent les voies ferrées, ne se rendent pas compte immédiatement que le passage à niveau est fermé. Par ailleurs, je suis bien conscient que certains traversent le passage de manière délibérée lorsqu'il est fermé.

Pouvez-vous me donner les chiffres relatifs aux accidents liés aux piétons qui traversent les passages à niveau fermés en Belgique pour les années 2016 et 2017? Est-il possible, pour ce passage spécifique à Maulde de rajouter un feu rouge supplémentaire du côté de l'arrêt de bus?

Des campagnes de prévention sont-elles réalisées pour lutter contre ce phénomène? Quel est le montant de l'amende qu'encourt la personne qui s'aventure sur les voies alors que la barrière est baissée?

**03.02 François Bellot, ministre:** Cher collègue, en 2016 deux piétons et un cycliste ont été heurtés par un train à hauteur d'un passage à niveau fermé. Ces accidents ont causé un mort et deux blessés graves.

En 2017, trois piétons et deux cyclistes ont été heurtés par un train à hauteur d'un passage à niveau fermé. Ces accidents ont causé trois morts et un blessé léger. Les besoins de signalisation d'un passage à niveau sont déterminés par le SPF Mobilité et Transports et définis dans un arrêté ministériel. Les prescriptions font suite à des tournées périodiques effectuées par ce service en compagnie des services d'Infrabel.

De ce fait, la signalisation en place est adaptée à l'évolution de la situation locale, notamment du schéma des routes et de l'importance du trafic routier. Il ne sera malheureusement jamais possible d'empêcher un franchissement indu par un usager de la route inattentif aux injonctions de la signalisation en place ou en faisant fi volontairement des feux, d'une alarme sonore et des barrières fermées. Toutefois, Infrabel m'a fait savoir qu'elle va prendre contact avec le SPF, afin qu'il juge de la nécessité d'adapter la signalisation sur place.

Différentes campagnes de sensibilisation sont prévues au cours de l'année 2018, afin de sensibiliser les jeunes.

Premièrement, Infrabel sera présente lors de différents festivals de musique cet été.

L'objectif est de sensibiliser les jeunes adultes entre 18 et 25 ans aux dangers de traverser les voies.

Deuxièmement, depuis 2017, Infrabel met la priorité sur la sensibilisation des jeunes enfants aux règles élémentaires de sécurité à respecter à proximité des voies ferrées. Dans l'enseignement primaire de 6 à 12 ans, il y a des kits de sensibilisation, des livres d'activités sur la sécurité ferroviaire et les grands calendriers des écoliers dans lesquels la SNCB et Infrabel sont présentes.

Dans l'enseignement secondaire, *The Floor* sensibilise les élèves de l'enseignement secondaire aux

dangers de circuler sur les voies ferrées par une expérience de réalité virtuelle avec sols dynamiques et effets sonores. Grâce à un masque, chaque élève peut voir un film à 360° du point de vue d'une personne qui ignore les règles le long des voies ferrées avec toutes les conséquences attendues (les images sont dures).

Infrabel a réalisé un *crash test* à un passage à niveau dont les images ont été largement diffusées sur les réseaux sociaux dans le but de décourager les comportements à risques.

Aux termes de la récente loi du 27 avril 2018 sur la police des chemins de fer, le fait d'empêcher le trafic ferroviaire ou celui d'entrer dans l'infrastructure ferroviaire sans y être autorisé sont considérés comme des infractions de catégorie 4 soit d'un niveau très élevé.

À ce titre, outre les poursuites pénales, les infractions peuvent être sanctionnées par une amende administrative de 300 euros.

**03.03** **Paul-Olivier Delannois** (PS): Je remercie le ministre pour sa réponse complète.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

#### **04** Questions jointes de

- **Mme Isabelle Poncelet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la réouverture de la ligne 155" (n° 26258)**

- **M. Georges Gilkinet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le projet de réouverture de la ligne 289" (n° 26501)**

#### **04** **Samengevoegde vragen van**

- **mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de heropening van spoorlijn 155" (nr. 26258)**

- **de heer Georges Gilkinet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de geplande heropening van lijn 289" (nr. 26501)**

**04.01** **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen): Madame la présidente, monsieur le ministre, la ligne L289 a été construite en 1997. Elle relie la ligne 162 à hauteur de Marbehan à l'entreprise Valvert à Étalle, une usine d'embouteillage d'eau minérale. L'entreprise est toujours présente sur les lieux actuellement, mais la ligne n'est plus en fonction.

En termes de coût, la pose de plus de quatre kilomètres de rails avait coûté, à l'époque, 2,5 millions d'euros avec un cofinancement de la Région wallonne. Malheureusement, après un usage pendant dix ans par l'usine Valvert, à la suite d'une modification de la politique de la SNCF en matière de wagons isolés, l'utilisation de cette ligne a été stoppée. L'aventure ferroviaire s'est donc arrêtée en février 2009, mais, comme je l'ai dit, l'usine continue de fonctionner.

Aujourd'hui, il me revient que cette ligne pourrait être réouverte à l'initiative de nouveaux opérateurs venant du privé. Ceux-ci ont mis sur pied une société coopérative baptisée Ardenne Gaume Rail (AGR). Cette coopérative serait calquée sur les modèles des nouveaux opérateurs ferroviaires de proximité en France. Ces nouvelles sociétés prônent le transport par rail et le développement durable. Vous conviendrez avec moi que cela est tout à fait intéressant. Elles veulent permettre à des entreprises de différents secteurs d'organiser des convois dans une zone délimitée, sans les contraintes et les obligations d'une société nationale ou internationale de chemins de fer.

L'opérateur ferroviaire de proximité propose des solutions logistiques "sur mesure" à ses clients, fournit lui-même le matériel ferroviaire, met à disposition du personnel pour le transport, assure la formation des trains, la maintenance des lignes, le contrôle du matériel. Il s'agit ici d'une perspective particulièrement intéressante.

Monsieur le ministre, même si je comprends la nécessaire discrétion autour de la constitution en cours de cette société coopérative AGR, êtes-vous au courant de cette initiative? Cette initiative reçoit-elle le soutien de la SNCB? Êtes-vous prêt, à titre expérimental et d'exemple, à y apporter un soutien particulier? Combien d'entreprises sont-elles concernées par ce projet, au-delà de Valvert? D'autres initiatives de raccordement d'entreprises au rail sont-elles en cours à l'heure actuelle? Quelle est la politique de la SNCB à leur égard?

Je dirai pour terminer mon intervention que nous devons favoriser au maximum l'utilisation du rail pour nos entreprises, quand c'est possible.

**04.02 Isabelle Poncelet** (cdH): Madame la présidente, monsieur le ministre, la ligne 155 est une voie secondaire, reliant la gare de Marbehan à Croix-Rouge et aussi - par la bifurcation 289 - à l'entreprise Valvert, près de Buzenol (commune d'Étalle).

Au début 2016, la ligne, qui n'a plus vu passer le moindre train depuis 2009, a été désactivée par Infrabel qui ne souhaitait plus financer son entretien. Il me revient que cette ligne pourrait toutefois être réouverte pour du fret privé via une coopérative.

Monsieur le ministre, êtes-vous informé de ce projet? Pouvez-vous le confirmer? Si oui, à quelle échéance et à quelles conditions sera-t-il mis en œuvre?

**04.03 François Bellot**, ministre: Madame Poncelet, Infrabel a mis cette ligne hors service à la fin 2015, en partant du constat qu'aucun train n'y avait circulé depuis de très nombreuses années et qu'aucune perspective de reprise de la circulation ferroviaire ne se présentait dans l'immédiat. Le SPF Mobilité & Transport en avait été informé.

Quant à la remise en exploitation de la ligne, faisant suite à une initiative privée, on m'a informé que cette demande émanerait de l'entreprise Argo Rail. Il est indispensable que la ligne ne fasse plus partie du réseau ferroviaire d'Infrabel, condition nécessitant une autorisation ministérielle. Pour l'instant, je ne suis pas en possession d'un dossier y relatif, qui est requis pour que mes services examinent cette possibilité.

S'agissant de la ligne 289, elle rejoint la ligne 155 et pourrait entrer en ligne de compte dans le scénario d'une remise en service. Infrabel me confirme que, de manière générale, elle est disposée à offrir l'expertise nécessaire à l'intention d'initiatives rendues possibles par l'action d'opérateurs ferroviaires de proximité. Une réflexion à ce sujet devrait être menée par un groupe de travail technique ad hoc.

Du reste, une telle aide a été déjà fournie à l'occasion d'autres initiatives telles que le raccordement Trilogiport de Liège ou le rétablissement du raccordement de deux sites de l'entreprise Carmeuse à la ligne 136, entre Florennes et Aisemont.

À cet égard aussi, Infrabel renvoie à son site internet où les informations sont fournies en toute transparence en vue de l'obtention d'un raccordement au réseau ferroviaire ainsi que la répartition des coûts.

Dans ce cas-ci également, un dossier concret me paraît être la voie la plus indiquée pour permettre l'examen de l'initiative que vous évoquez dans les questions quant à ces possibilités de réouverture.

**04.04 Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie. Vous avez cité deux exemples où une voie a pu être réouverte, dont Carmeuse à Florennes, que je connais bien. J'espère que, dans le cas présent, il y aura dépôt de dossier et qu'un dialogue fructueux sera possible avec Infrabel pour que, rapidement, des trains soient remis sur les rails pour transporter ces bouteilles d'eau et toute autre marchandise par la voie ferrée plutôt que par la route. C'est une perspective intéressante, tant du point de vue économique qu'écologique.

**04.05 Isabelle Poncelet** (cdH): Je remercie M. le ministre pour sa réponse. En effet, je pensais qu'un dossier avait déjà été déposé. Les informations dont nous disposions évoquaient déjà un travail d'analyse conséquent sur le terrain. Si on a l'occasion de rencontrer les opérateurs, encourageons-les à déposer ce dossier.

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

De **voorzitter**: Mijnheer Raskin, uw volgende vraag is een samengevoegde vraag met de heer Van den Bergh. Wij hebben net gehoord dat hij ieder moment kan aankomen. Is het goed dat u in afwachting uw vraag nr. 26564 stelt? (*Instemming.*)

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

**Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de verlenging van spoorlijn 19 naar Weert" (nr. 26564)**

**05** 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 prolongement de la liaison ferroviaire 19 jusqu'à Weert" (n° 26564)

**05.01** **Wouter Raskin** (N-VA): Mijnheer de minister, het Nederlandse regeerakkoord van 2017 bevat een korte passage over de spoorlijn Hamont-Weert, die als volgt luidt: "In aansluiting op de Belgische investering op de lijn Antwerpen-Hamont wordt het aansluitende traject Hamont-Weert, met cofinanciering van regionale overheden, geactiveerd voor personentreinen."

Nederland lijkt dus bereid de nodige investeringen te doen om personenvervoer op het tracé Hamont-Weert mogelijk te maken.

Dat er vraag naar die verbinding is, moet blijken uit twee studies. Ten eerste, de Movaresstudie uit 2011 spreekt van 450 reizigers per dag en een kostendekkingsgraad van 47 %. Een behoeftestudie uit 2014 van de Nederlandse provincie Limburg haalt zelfs het cijfer van 1 200 pendelaars per dag aan. Aldus gaan die twee Nederlandse studies in tegen de bevindingen van de NMBS, die al in 2005 een onderzoek liet uitvoeren.

Bovendien is de context de voorbije jaren duidelijk gewijzigd. Niet alleen werd ondertussen de verbinding Antwerpen-Neerpelt naar Hamont doorgetrokken. In 2017 viel ook de beslissing om geld vrij te maken voor de elektrificatie van de lijn van Mol naar Hamont.

In 2015 stelde ik uw voorganger al eens een vraag over de mogelijke doortrekking van de spoorverbinding tot in Weert. Haar antwoord was bijzonder beknopt en liet weinig engagement blijken. Daarom stel ik u vandaag opnieuw mijn vragen.

Ten eerste, hebt u recent over het dossier met uw Nederlandse collega nog overleg gehad? Zo ja, wat was het resultaat van het overleg?

Ten tweede, is de NMBS, gezien de gewijzigde context en de ambitie in het Nederlandse regeerakkoord, vandaag wel bereid zich voor de doortrekking van spoorlijn 19 tot in Weert te engageren? Indien niet, welke obstakels weerhouden de NMBS ervan om zich voor het project te engageren?

**05.02** Minister **François Bellot**: Mijnheer Raskin, er is recent op politiek of administratief niveau geen overleg geweest over het doortrekken van spoorlijn 19 tot in Weert. Noodzakelijke investeringen in spoorlijn 19 in beide landen kwamen wel indirect aan bod in het kader van de stuurgroep 3RX, die verschillende tracés voor de IJzeren Rijn heeft bestudeerd en waarin de administraties zijn vertegenwoordigd.

Aan Belgische kant zal spoorlijn 19 tussen Mol en de Nederlandse grens volledig worden geëlektrificeerd dankzij de middelen die in het samenwerkingakkoord tussen de federale Staat en het Vlaams Gewest werden vrijgemaakt voor strategische spoorinvesteringen op Vlaams grondgebied.

Volgens Infrabel zijn de werken op Belgisch grondgebied op schema en zullen de werken met betrekking tot de elektriciteitsinfrastructuur klaar zijn tegen eind 2020. Het binnenlands vervoersplan van de NMBS, dat ingaat in december 2020, zal rekening houden met dit gegeven.

Voor de reizigers vanuit het noorden van Limburg zal een rechtstreekse treindienst mogelijk worden richting Antwerpen en Brussel en dit zonder over te stappen in Mol. Infrabel heeft vandaag echter geen zicht op de planning van de Nederlandse infrastructuurbeheerder ProRail, met betrekking tot de elektriciteitsinfrastructuur op Nederlands grondgebied tussen de Nederlandse grens en Weert.

Indien ProRail de spoorlijn op Nederlands grondgebied van elektriciteitsinfrastructuur voorziet, zal de NMBS vervolgens, zoals voor alle grensoverschrijdende verbindingen het geval is, nog moeten bestuderen welk rollend materieel, gehomologeerd voor beide landen, kan worden ingezet. Ook moet er met de NS een akkoord worden afgesloten voor de financiering van de exploitatiekosten.

We hebben vernomen dat de staatssecretaris voor Infrastructuur en Waterstaat, Stientje van Velthoven, nog

niet overtuigd is van het nut van de aanleg van de spoorlijn voor de drie landen, in het licht van de kosten-batenanalyse en van de financiering. Wellicht zal een vergadering tussen de drie landen worden belegd.

**05.03 Wouter Raskin** (N-VA): Mijnheer de minister, de beslissing zoals ze in het meerjareninvesteringsplan is genomen is een goede zaak. Ik ben u daar dankbaar voor.

Ik onthoud ook dat het vervoersplan december 2020 rekening zal houden met deze gewijzigde situatie en dat dit het treinaanbod van de Limburgse reiziger ten goede zal komen. Ook daar ben ik u eveneens dankbaar voor.

Ik wil wel een opmerking maken over het feit dat Infrabel vandaag geen zicht heeft op de Nederlandse plannen. Dat zal wel zo zijn. Anderzijds is het Nederlandse regeerakkoord wel duidelijk. In die zin wil ik ervoor pleiten dat zowel België als Nederland zich niet gaan verstoppen achter engagementen die er al dan niet zijn. Ik meen dat er nog gestudeerd moet worden en dat er nog afspraken moeten worden gemaakt over de kosten.

Toch zal een grensoverschrijdende spoorverbinding een goede zaak zijn voor ons land, zowel voor de Antwerpse als voor de Limburgse reizigers. Het zal eveneens een voordeel zijn voor Nederland. Men moet dus aan tafel gaan zitten en elkaar eens diep in de ogen kijken om tot een afspraak te komen in plaats van zich te verstoppen achter halve of hele engagementen van beide landen.

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

#### **06** **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Jef Van den Bergh** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de drielandentrein" (nr. 26399)
- de heer **Wouter Raskin** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de drielandentrein" (nr. 26565)

#### **06** **Questions jointes de**

- **M. Jef Van den Bergh** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le 'train des trois pays'" (n° 26399)
- **M. Wouter Raskin** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le 'train des trois pays'" (n° 26565)

**06.01 Wouter Raskin** (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik heb u al eerder een vraag gesteld over de drielandentrein, de directe treinverbinding tussen Aken, Heerlen, Maastricht en Luik. Deze zou er vanaf 2019 moeten komen, op voorwaarde dat aan alle vereisten inzake beveiliging en toelating is voldaan. De commerciële en operationele aspecten van het dossier werden op het moment van mijn eerdere vraag nog onderzocht.

Na het indienen van deze vraag is er overleg geweest met de betrokken overheden en partners. Wat zijn de resultaten daarvan?

Er zou een businesscase zijn opgesteld om de financiële haalbaarheid van het dossier te analyseren. Wat is daarmee intussen gebeurd? Wat waren de conclusies van deze businesscase?

Is de NMBS nog steeds bereid om mee te stappen in dat project? Welke timing heeft de NMBS voor ogen?

*Voorzitter: Jef Van den Bergh.  
Président: Jef Van den Bergh.*

Ten slotte, een belangrijk knelpunt betrof het veiligheidssysteem op het Nederlandse grondgebied. Is er voor dat knelpunt ondertussen een oplossing gevonden? Zo ja, welke? Werden er nog andere knelpunten geïdentificeerd?

**06.02 Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de minister, ik sluit mij aan bij de vragen van de heer Raskin. Graag verneem ik de stand van zaken omtrent de drielandentrein.

**06.03** Minister **François Bellot**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Raskin, de NMBS laat mij weten dat een

aantal bijkomende elementen die een impact hebben op de kosten duidelijk zijn geworden, zoals de rangering van andere treinen in het station van Liège-Guillemins om de drielandentrein toegang te geven tot het perron. De NMBS integreert die elementen momenteel in de businesscase.

Momenteel is de globale businesscase nog niet bekend. De visie van de NMBS is wel bekend, te weten dat de kosten van het project drielandentrein voor de NMBS niet hoger mogen liggen dan de kosten voor de bestaande verbinding tussen Luik en Maastricht. De globale businesscase is nog niet afgerond en dus ook nog niet gedeeld met de NS en Arriva, noch met de bestuursorganen van de NMBS. De Duitse collega's zijn geen betrokken partij. Eens de businesscase is afgerond, zal deze worden voorgesteld aan de bestuursorganen van de NMBS en daarna worden besproken met de partners NS en Arriva.

De homologatie van de Stadler Flirt die Arriva zal gebruiken voor deze verbinding, valt onder de verantwoordelijkheid van de DVIS en wordt niet besproken door het ETCS-platform. De Flirt moet uitgerust worden met een gepast veiligheidssysteem voor de drie landen. De DVIS is verantwoordelijk voor de homologatie in België. De DVIS neemt de beslissing omtrent het veiligheidssysteem op basis van het KB van 2015, volgens hetwelk al het nieuw materieel dat in België wordt ingezet vanaf 2015 is uitgerust met het ETCS. Stadler heeft een voorlopig homologatiedossier ingediend bij de DVIS.

De NMBS voegt eraan toe dat zij elk project toetsen op de volgende punten: wenselijkheid en interesse voor potentiële klanten, maakbaarheid, productietechnische aspecten en betaalbaarheid van de businesscase. De eerste twee punten zijn positief beoordeeld. Enkel de businesscase moet, zoals gezegd, nog worden afgerond en worden voorgesteld aan de beheersorganen.

De verdere planning en de timing zullen in de loop van de volgende maanden worden opgesteld. Er zijn momenteel in ieder geval geen andere hinderpalen.

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

Ik had wel gehoopt enig zicht te krijgen op de timing, maar ik begrijp dat u op die vraag vandaag nog geen zinnig antwoord kunt geven.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**07** **Question de Mme Catherine Fonck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la ligne Quévy-Frameries-Mons" (n° 26391)**

**07** **Vraag van mevrouw Catherine Fonck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de lijn Quévy-Frameries-Bergen" (nr. 26391)**

**07.01** **Catherine Fonck** (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, je vous interroge pour la énième fois sur cette ligne qui est une des lignes noires en Wallonie si pas sur toute la Belgique. Des reculs successifs se sont produits ces dernières années et qui ne sont pas négligeables dans un contexte de retards majeurs. Une grande majorité des trains directs de la ligne Quévy-Frameries-Bruxelles ont été purement et simplement supprimés.

Il y a toujours, malgré les multiples demandes et maints engagements, une absence de communication précise lorsque des retards ont lieu ou, tout simplement, une communication très basique annonçant les trains. Même pour cela, cela pose des problèmes pour cette ligne au niveau des gares de Quévy et de Frameries.

En parallèle, de multiples promesses ont été faites aux navetteurs, pour la majorité en vain, ce qui les irrite particulièrement. L'élément que je soulève aujourd'hui pose question: une des deux voies a fait l'objet d'un remplacement des billes en bois par des billes de béton. Cela remonte à plusieurs mois. Il était prévu que les deux voies soient remplacées mais une seule l'a été, avec de surcroît un panneau imposant une vitesse extrêmement réduite, ce qui signifie qu'il y a absence complète d'entretien de l'une des deux lignes.

En conséquence, les trains roulent à une vitesse très basse et, de plus, les retards sont majeurs. Qui dit retard majeur dit abandon de la ligne de la part des voyageurs et, *in fine*, c'est le cercle vicieux qui amène la SNCB à s'orienter doucement mais sûrement vers une condamnation de la ligne.



Voici ma question: malgré vos promesses, qu'en est-il? Pourquoi une des deux voies de cette ligne est-elle clairement abandonnée? Si, *in fine*, le but est de garder une seule voie, vous savez aussi bien que moi que cela aura des conséquences supplémentaires pour les voyageurs. Il me semble important d'arrêter de faire des promesses; il faut dire l'exacte vérité. Soit, la SNCB prend la décision d'entretenir cette ligne et elle s'applique à le faire; soit, la SNCB et vous-même avez décidé de l'abandonner, mais alors il faut être transparent et le dire.

**07.02 François Bellot**, ministre: Chère collègue, Infrabel, gestionnaire de l'infrastructure, me fait savoir que les traverses de la voie 1 de la ligne 96 entre Cuesmes et Quévy ont effectivement été renouvelées en 2015. Les traverses de la voie B le seront en 2021. Par ailleurs, la signalisation a été modernisée en gare de Quévy en 2017 et les deux voies entre Mons et Quévy seront équipées en ETCS *limited supervision* à l'horizon 2019. Ceci démontre qu'Infrabel continue à investir sur ce tronçon.

Infrabel indique qu'elle établit son planning en tenant compte de l'état des voies ainsi que de la capacité technique dont elle dispose pour procéder aux travaux de renouvellement des voies qui s'imposent. En ce qui concerne ce dernier point, elle signale qu'elle ne possède qu'un seul train de travaux de renouvellement des voies pour l'ensemble du réseau belge.

Par ailleurs, j'ose espérer que cela ne vous aura pas échappé, la relance de la desserte transfrontalière dont j'ai demandé le rétablissement entre Mons et Aulnoye-Aymeries permettra de vous rassurer quant à l'avenir de cette ligne.

**07.03 Catherine Fonck** (cdH): (...)

**07.04 François Bellot**, ministre: Allez regarder votre réseau, madame Fonck. C'est la ligne 96.

**07.05 Catherine Fonck** (cdH): Monsieur le ministre, vous êtes en train de m'expliquer que vous justifiez cette position. Six ans d'écart pour modifier et entretenir un minimum - allez voir l'état de la voie: d'un côté le béton et de l'autre le bois. Vous justifiez que l'on peut attendre jusqu'en 2021. En attendant, il y a ce fameux triangle jaune avec un 9 au milieu que vous connaissez bien et qui a été placé tout récemment. Il démontre clairement que les trains doivent réduire drastiquement leur vitesse parce que l'entretien n'est pas réalisé. Malgré cela, vous êtes en train de m'expliquer qu'il n'y a pas de problème et qu'on peut se contenter d'attendre jusqu'en 2021.

Votre raisonnement ne tient évidemment pas la route. Cela témoigne simplement du fait que la SNCB et Infrabel décident de reporter la question à plus tard, de manière à pouvoir, entre-temps, justifier qu'il y a de moins en moins de voyageurs. Ceux-ci auront abandonné la ligne à cause de retards de plus en plus fréquents. *In fine*, ce sont les navetteurs que l'on pénalise. Je demande donc un entretien de cette ligne le plus rapidement possible.

Autrement, vous allez utiliser cet argument dans un deuxième temps pour la fermer pour cause de réduction de voyageurs.

C'est un non-sens en matière de mobilité. Cette gare est accessible et idéalement située parce qu'elle permet de drainer une partie du Borinage. Si on ferme ou que l'on diminue de plus en plus ce tronçon, on renvoie tous les usagers vers Mons. Cela signifie qu'on accroît les bouchons. Par ailleurs, il n'y a plus d'accès possible au parking de la gare de Mons. Il est tout le temps plein aux heures de pointe. C'est problématique et cela constitue un véritable non-sens en matière de mobilité. Il faut garder un entretien suffisant et adéquat pour que les trains roulent à vitesse normale et, surtout, pour que les voyageurs puissent en bénéficier de manière correcte.

**07.06 François Bellot**, ministre: J'ai fait faire une analyse de l'origine des retards sur la ligne entre Quévy et Bruxelles. Si vous le voulez, je la mets à votre disposition. Ce sont les alternances de voies continues en gare de Mons, à la suite des travaux que l'on doit terminer, avec l'alternance voie 1, voie 5, voie 6, qui provoquent les problèmes de retard. Il n'y a pas de retards liés à la vitesse entre Mons et Quévy. Il y a un problème en gare de Mons lié à l'alternance des travaux sur différentes voies.

**07.07 Catherine Fonck** (cdH): C'est factuel. Regardez cette photo! Pour le rapport, je montre la photo de la voie ainsi que de ce panneau de signalisation que tous ceux qui connaissent un peu la SNCB et Infrabel reconnaîtront. Regardez ce que cela veut dire! Cela veut dire que c'est une réduction drastique de vitesse

par manque d'entretien de la voie, monsieur le ministre. Tout est dit!

**07.08 François Bellot**, ministre: Mes collaborateurs ferroviaires viennent de Quévy. Je connais la situation.

**07.09 Catherine Fonck** (cdH): Regardez la photo!

**07.10 François Bellot**, ministre: Savez-vous sur quelles lignes passent les trains?

**07.11 Catherine Fonck** (cdH): Oui!

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

**08 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de dienstverlening van de NMBS in de provincie Antwerpen" (nr. 26400)**

**08 Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le service de la SNCB dans la province d'Anvers" (n° 26400)**

**08.01 Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de minister, ik wil nu niet specifiek vragen stellen met betrekking tot alle lijnen in de provincie Antwerpen; mijn vraag gaat meer algemeen over de dienstverlening van de NMBS met betrekking tot stiptheid. De problemen zijn bekend. Enerzijds gaan de cijfers niet de goede kant op en dat blijft ons zorgen baren. Anderzijds is er het aspect van communicatie. Met betrekking tot de stiptheid kan men nog zeggen dat de oorzaken heel divers zijn.

Een aantal oorzaken ligt bij de NMBS zelf, maar heel wat oorzaken liggen bij Infrabel en zeker ook bij derden; communicatie is evenwel voor 100 % de bevoegdheid en verantwoordelijkheid van de NMBS. Die communicatie laat nog steeds te wensen over en dat vind ik een spijtige vaststelling, zeker gezien het feit dat wij daarover al jaren vragen stellen en opmerkingen maken. Daarop werd dan geantwoord dat een en ander op een goede manier ingevuld zou worden. Helaas moeten wij vaststellen dat de informatie nog steeds gebrekkig is. Bijvoorbeeld, er wordt andere informatie omgeroepen dan de informatie op de schermen; er staat andere informatie op de app dan de informatie op de schermen. Het zijn aanslepende communicatieproblemen, ondanks alle goede intenties.

Mijnheer de minister, ik neem aan dat ik de cijfers met betrekking tot de stiptheid schriftelijk kan krijgen.

Met betrekking tot de communicatie, hoe verklaart de NMBS de aangehaalde fouten in de communicatie bij gebrekkige dienstverlening? Wie is hier verantwoordelijk? Hoe en wanneer zal de communicatie uiteindelijk op punt gesteld worden?

Hoe verloopt de communicatie wanneer een trein beperkt wordt? Wie brengt de treinbestuurders en treinbegeleiders op de hoogte? Wat is de procedure? Hoe kan het dat de communicatie van de treinbegeleiders verschilt van de praktijk, bijvoorbeeld als er wordt omgeroepen dat een trein wordt beperkt, terwijl die uiteindelijk toch naar het eindstation doorrijdt. Dergelijke situaties zijn zeer irritant voor de reizigers.

**08.02 Minister François Bellot**: Ik bezorg u de cijfers betreffende de stiptheid, het aantal afgeschafte treinen en het aantal treinen dat vertraging opliep tijdens de voorbije drie maanden in de provincie Antwerpen.

Waarom is er soms andere informatie te zien op de app dan op de schermen in de stations? Voor een betere consistentie van de informatie via de verschillende informatiekanaalen zal de NMBS tegen eind 2018 een centrale database hebben opgebouwd die de informatie stuurt naar alle informatiekanaalen. In de loop van 2019 zal elk informatiekanaal zijn gegevens putten uit de nieuwe centrale database, zodat er coherente en uniforme informatie beschikbaar zal zijn.

Waarom wordt soms andere informatie omgeroepen in de trein dan wat te zien is op de app? Het is niet mogelijk om alle informatie die wordt doorgestuurd naar de app, ook door te sturen naar de treinbegeleider. De treinbegeleider zou worden overspoeld met informatie. Daarom stuurt de NMBS de informatie door naar de treinbegeleiders op basis van een aantal parameters. In concreto krijgen alle treinbegeleiders die binnen

de twee uur op de plaats van een incident voorbijkomen, via automatische weg een bericht. De NMBS onderzoekt of die parameters kunnen worden verfijnd, zodat de treinbegeleider over zo actueel mogelijke informatie beschikt.

Wanneer een trein beperkt wordt, verloopt de communicatie als volgt. De centrale reizigersdispatching van de NMBS verwittigt normalerwijze de treinbegeleider en de treinbestuurder, indien een trein beperkt wordt. In geval van een incident dat het verkeer ernstig verstoort, geeft de NMBS te kennen dat er onder druk van de omstandigheden soms beslist wordt dat een trein toch doorrijdt, niettegenstaande eerder het tegenovergestelde werd gecommuniceerd aan de reizigers. De treinbegeleider wordt hiervan niet altijd tijdig op de hoogte gebracht.

De NMBS is zich terdege bewust van die tekortkoming in haar communicatie en tracht het euvel te verhelpen. Ze neemt initiatieven daartoe in de organisatie van haar communicatie aan de treinbegeleider, alsook in de correcte verwerking van de digitale informatie ten behoeve van de reiziger.

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

Daaruit blijkt dat u van goede wil bent en u zich ervan bewust bent dat er wel degelijk nog een en ander aan de communicatie schort, wat uiteraard een goede basis is. Maar dat hebt u vroeger ook al meermaals erkend. Het is nu uitkijken naar het digitale platform waarmee de treinbegeleiders mogelijk betere en accuratere informatie kunnen geven.

Het andere aspect zal zijn de treinbegeleiders ook ervan te overtuigen en te stimuleren om de informatie op een goede manier aan de reizigers over te brengen. Wij merken wel dat de treinbegeleiders de voorbije jaren op een goede manier worden geëvalueerd. Zij krijgen goede punten bij alle gemaakte evaluaties. Maar dikwijls laat de treinbegeleider zich bij crisissituaties of ernstige incidenten niet horen. Op dat vlak zijn er dus nog extra mogelijkheden.

Een positief element dat ik zeker ook even wil aanhalen, is dat de vernieuwde app veel gebruiksvriendelijker is en veel betere informatie geeft dan vroeger het geval was.

Er gaan dus zaken de goede richting uit. Laten we hopen dat die vooruitgang ook voor de vorige aspecten geldt.

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

De **voorzitter**: Vraag nr 26401 van de heer Van den Bergh wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

#### **09** **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Jef Van den Bergh** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de gegarandeerde dienstverlening" (nr. 26441)
- mevrouw **Sabien Lahaye-Battheu** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de evaluatie van het gebruik van de gegarandeerde dienstverlening bij de spoorstaking van 28 tot 30 juni 2018" (nr. 26556)
- mevrouw **Isabelle Poncelet** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de balans van de eerste toepassing van de gegarandeerde dienstverlening bij de NMBS" (nr. 26566)

#### **09** **Questions jointes de**

- M. **Jef Van den Bergh** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le service garanti" (n° 26441)
- Mme **Sabien Lahaye-Battheu** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'évaluation du recours au service garanti au cours de la grève ferroviaire du 28 au 30 juin 2018" (n° 26556)
- Mme **Isabelle Poncelet** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le bilan de la première opérationnalisation du service garanti à la SNCB" (n° 26566)

**09.01 Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): Mijnheer de minister, mijn vraag werd ingediend na de eerste spoorstaking van 28 tot 30 juni. Jammer genoeg is er intussen een nieuwe spoorstaking bezig.

Van 28 tot 30 juni staakte het ACOD Spoor omdat niet alle spoorpersoneel op de lijst van de zware beroepen staat, een lijst die officieel niet eens bestaat.

Deze staking was de eerste toepassing van de wet op de gegarandeerde dienstverlening, waarvoor de wettelijke basis in dit Huis werd gelegd.

Met de inzet van het werkwillige personeel werd een alternatieve dienstregeling uitgewerkt die 24 uur op voorhand werd gecommuniceerd. Uit de reacties nadien kunnen we afleiden dat het merendeel vindt dat de alternatieve dienstregeling goed werd nageleefd.

Mijnheer de minister, hoeveel personeelsleden hebben tijdig hun beslissing kenbaar gemaakt om te werken of te staken? Hoeveel niet? Hoeveel gaven aan te willen staken? Hoeveel gaven aan te willen werken? Hoeveel van degenen die aangaven te willen werken, hebben uiteindelijk gewerkt? Voor zij die dat niet gedaan hebben, wat was de reden?

Hoe evalueert u de uitvoering van de gegarandeerde dienstverlening? Waren er noemenswaardige problemen bij de uitvoering? Wordt de gegarandeerde dienstverlening door de NMBS geëvalueerd? Zijn hiervan al resultaten bekend?

**09.02** **Isabelle Poncelet** (cdH): Monsieur le ministre, pour la première fois, les vendredi 29 et samedi 30 juin 2018, la SNCB a mis en œuvre le service garanti en cas de grève. Il était prévu qu'un train sur trois roule. Ce service sera remis en œuvre ces mardi 10 et mercredi 11 juillet.

Monsieur le ministre, comment se sont déroulées les négociations avec les partenaires sociaux pour la mise en œuvre du mécanisme de service garanti tel que voté par le Parlement? Quel bilan dressez-vous de cette première opérationnalisation du service minimum? Dans quelle mesure les usagers ont-ils fait confiance au plan de transport alternatif annoncé et ont pris le train?

Le vendredi 29, les trains sur la ligne Bruxelles-Namur ont accusé des retards très importants, qui évoluaient en permanence, passant de 30 minutes à plus d'une heure pour ensuite diminuer et, parfois, mener à l'annulation du train. Il semble que ce soit dû à des vols de câbles et à une capacité d'intervention réduite du fait de la grève. Malgré le plan de transport alternatif annoncé la veille, la SNCB n'a pu offrir aucune prévisibilité aux voyageurs sur cette ligne. Quels sont les problèmes rencontrés lors du service garanti? Sont-ce des maladies de jeunesse du nouveau système ou est-ce symptomatique de problèmes systémiques? Les problèmes rencontrés le vendredi ont-ils été résolus le samedi? Seront-ils résolus pour la prochaine grève? Pouvez-vous nous assurer que le service garanti se déroulera comme prévu à la prochaine grève, ces mardi 10 et mercredi 11 juillet?

**09.03** **Jef Van den Bergh** (CD&V): Ik sluit mij graag aan bij de gevraagde evaluatie van de eerste toepassing van de gegarandeerde dienstverlening. Vanochtend ben ik zelf met de trein tot in Brussel gekomen en dat is vlekkeloos verlopen. De informatie van de app kwam overeen met de dienstverlening, in zoverre dat ik daar gebruik van heb gemaakt.

Mijn vragen gaan over de toepassing van de vorige staking van 28 tot 30 juni 2018. Zal die geëvalueerd worden door de minister en door de NMBS? Heeft de NMBS in een treinaanbod kunnen voorzien dat vooraf gecommuniceerd werd? In hoeverre is dit gebeurd? Hoeveel werknemers hebben uiteindelijk gestaakt? Hoeveel werknemers konden gepland verlof niet opnemen? Ik heb begrepen dat een aantal verlofdagen, waaronder ook reeds lang aangevraagde, werden ingetrokken om de gegarandeerde dienst zoveel mogelijk te kunnen verzekeren. We moeten ervoor opletten dat dit niet tot bijkomende ergernissen en irritatie onder het personeel gaat zorgen. Hoeveel werknemers moesten van shift wisselen om in de gegarandeerde dienst te kunnen voorzien? Hoeveel werknemers werden op een ander depot dan gewoonlijk tewerkgesteld? Wanneer kregen werknemers te horen dat ze geen verlof konden opnemen, van shift of van depot moesten wisselen?

**09.04** **Minister François Bellot**: De staking van 28 tot 30 juni 2018 ging uit van de ACOD-CGSP en had betrekking op het dossier van de zware beroepen. Op basis van de gegevens waarover ik thans beschik, denk ik te kunnen besluiten dat de eerste test voor de gegarandeerde dienstverlening behoorlijk vlot is verlopen.

Ten eerste, op vrijdag 29 juni hebben 1 407 treinen effectief gereden. Dat is ongeveer 40 % van een normale treindienst op vrijdag. Op zaterdag 30 juni reden er 1 195 treinen, dat is de helft van een normale treindienst op zaterdag. Op vrijdag werden 6 treinen en op zaterdag 19 treinen afgeschaft, onder andere door ziektemeldingen.

Wat het NMBS-personeel betreft, meldt de NMBS mij het volgende:

"Les 29 et 30 juin, respectivement 3 764 et 1 273 membres du personnel de la SNCB ont fait grève".

Meer precieze gegevens over de personeelsleden die al dan niet aan de staking hebben deelgenomen, zijn thans niet voorhanden. De NMBS werkt hieraan. Onder het aantal personeelsleden dat aan de staking heeft deelgenomen, moet uiteraard een onderscheid worden gemaakt tussen het personeel dat wel of niet behoort tot de zogenaamde essentiële beroeps categorieën.

Ten tweede, de formele bevraging van de intenties om al dan niet aan de staking deel te nemen, heeft uiteraard enkel betrekking gehad op het personeel dat behoort tot de essentiële beroeps categorieën en dat ingepland stond om te komen werken. Van zodra dit het geval was, werd aan dit personeel geen verlof meer toegekend voor de aangekondigde stakingsdagen.

U vraagt mij ook naar het aantal personeelsleden dat van shift diende te wisselen. De alternatieve treindienst die de NMBS opzette, is per definitie verschillend van de normale treindienst. Het rijdend personeel moet dan ook de facto van dienst veranderen. De NMBS waakt er weliswaar over dat de begin- en einduren van deze alternatieve prestaties zo weinig mogelijk afwijken van de aanvankelijk geplande uren. De te presteren diensturen werden tussen de zestig en de vierentwintig uur op voorhand aan het personeel meegedeeld.

Wat het Infrabelpersoneel betreft, meldt Infrabel mij het volgende:

"La procédure mise en place a permis que toutes les cabines de signalisation soient opérationnelles. Dans les faits, cela signifie qu'Infrabel a pu garantir aux opérateurs ferroviaires une circulation pour les trains pendant le mouvement de grève. Pour cela, il est prévu que le personnel ferroviaire occupé dans les fonctions essentielles doive faire part de son intention de participer ou non au mouvement de grève. Pour Infrabel, les déclarations du personnel concerné annonçaient un taux de grève autour de 24 % pour le 29 juin et de 12 % pour le 30 juin. Toutefois, ces données sont susceptibles d'encore évoluer".

De werknemers die met verlof waren op het dienstrooster werden niet verplicht om dat verlof in te trekken of op te geven. Niemand werd verplicht om van shift te veranderen. Sommige medewerkers van Infrabel deden dit wel op vrijwillige basis.

Het aantal dat wisselde omwille van de staking is niet te achterhalen omdat voortdurend binnen de reglementaire normen wordt gewisseld.

Ik herhaal dat het voor meer precieze gegevens over het aantal deelnemers bij de NMBS en Infrabel voorlopig wachten is op het overleg dat met de hulp van HR Rail plaatsvindt op het niveau van de spoorweggroep wat de lijn tussen Brussel en Namen betreft.

Outre la grève elle-même, le trafic a été effectivement impacté très négativement par un important vol de câbles mais aussi par une personne sur les voies à proximité de la gare de Buda. Ces deux incidents, causés par des tiers, sont sans lien avec l'organisation du service garanti.

En ce qui concerne la journée d'aujourd'hui, les trains sur les lignes IC roulent pour la plupart. C'est la même organisation que lors des grèves des 28 au 30 juin derniers. L'offre de trains annoncée est bien présente. Le service semble fonctionner. La solution pragmatique que j'avais proposée à notre commission au Parlement montre toute son utilité et, finalement, au départ des personnes disponibles, on peut annoncer vingt-quatre heures à l'avance l'offre de trains nécessaire et indispensable pour ceux qui, les jours de grève, doivent se déplacer. Le droit de grève est bien respecté, tout autant que le droit de se déplacer qui, à mes yeux, est un droit aussi fondamental.

**09.05 Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): Mijnheer de minister, ik dank u voor deze stand van zaken.

**09.06 Isabelle Poncelet** (cdH): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses. Je les lirai attentivement.

**09.07 Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de minister, ik kan mij daar alleen maar bij aansluiten. Het wordt wellicht vervolgd in de evaluatie.

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

De **voorzitter**: De samengevoegde vragen nummers 26432 en 26442 van de dames Lahaye-Battheu en Dumery worden ingetrokken.

**10 Vraag van mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de Belgische dronewetgeving" (nr. 26433)**

**10 Question de Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la législation belge sur les drones" (n° 26433)**

**10.01 Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de Belgische dronewetgeving is bijzonder jong. De mogelijkheden in deze sector nemen met het uur toe. Van het koninklijk besluit van 25 april 2016 werd in juni 2017 een eerste balans opgemaakt. Daaruit bleek dat een aantal technische punten heroverwogen of nader bepaald moest worden. Andere punten vereisen dan weer eerst een evaluatie alvorens men enige beslissing kan nemen.

U besliste om een technische werkgroep op te richten en daarvoor de eerstelijnsactoren van de sector uit te nodigen zoals het directoraat-generaal Luchtvaart, Belgocontrol en Defensie maar ook specialisten uit de sector als vertegenwoordigers van de Belgische dronegebruikers. De werkgroep zou voor het eerst bijeenkomen op 9 november 2017. De volgende thema's zouden aan bod komen: de automatisering van de verwerking van de aanvragen, de voorwaarden waaraan moet worden voldaan om een toelating te bekomen voor een vluchtuitvoering in een gecontroleerde CTR-zone of in een zone met speciale of beperkte activiteiten, de omstandigheden waarin een vlucht mag worden uitgevoerd in stedelijke gebieden of bij volkstoelopen, het kader voor dringende tussenkomsten, het statuut van testpiloot, het testterrein, de voorwaarden om een testvlucht uit te voeren met een prototype en om onderzoek te voeren naar industriële en technische droneontwikkelingen.

Graag kreeg ik een stand van zaken rond de werkzaamheden van de technische werkgroep. Hoeveel keer zijn zij samengekomen? Is er een einddatum gepland?

Welke van de voornoemde thema's zijn al besproken in de werkgroep? Wat was eventueel de conclusie?

Dringen er zich wijzigingen van het KB op? Zo ja, welke? Wat is de timing?

**10.02 Minister François Bellot**: Mijnheer de voorzitter, mevrouw Lahaye-Battheu, onder mijn impuls werd een structureel overleg in het leven geroepen tussen de verschillende actoren uit de sector en de overheid. In juni 2017 werd een eerste keer met iedereen rond de tafel gezeten voor een evaluatie van de Belgische dronesregelgeving. Ook in november, december en januari kwam de werkgroep samen. De verschillende thema's, zoals ook door u opgesomd, werden besproken.

De oorspronkelijke doelstelling om een eventuele wijziging van het koninklijk besluit van 10 april 2016 voor te bereiden, werd echter doorkruist door de opmaak van een Europees regelgevend kader over drones en operaties met drones. Mijn administratie is dan ook prioritair bezig geweest met het opvolgen van dit regelgevend proces op Europees niveau en met het in kaart brengen van de mogelijke gevolgen voor het bestaand Belgisch regelgevend kader. Ook in de verschillende contacten met de sector stond deze analyse centraal.

Afhankelijk van de datum van inwerkingtreding van de nieuwe Europese regelgeving en de inhoudelijke regels en voorschriften inzake drones en operaties met drones, zal mijn administratie, na advies van de werkgroep, nagaan hoe het Belgisch koninklijk besluit zal moeten worden aangepast.

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

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

**11** **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Stefaan Van Hecke** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de Blue-bikecijfers" (nr. 26482)
- de heer **Jef Van den Bergh** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de Blue-bikes" (nr. 26570)

**11** **Questions jointes de**

- **M. Stefaan Van Hecke** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les statistiques de Blue-bike" (n° 26482)
- **M. Jef Van den Bergh** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les Blue-bike" (n° 26570)

**11.01** **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, ik heb u in een parlementaire vraag van 19 juni 2018 gevraagd naar de reden van het niet ter beschikking stellen van voldoende Blue-bikeplaatsen. Door een tekort aan plaats lopen dagelijks reizigers een Blue-bike mis. De volgende vraag was dan ook wat de toekomst van Blue-bike is als de NMBS hier geen garanties biedt. Wordt er bijvoorbeeld een abonnementenstop ingelast?

Uw antwoord was opmerkelijk, in die zin dat een ronduit verkeerde interpretatie van de cijfers werd gegeven. De NMBS deelde u blijkbaar mee dat slechts 30 % van de Blue-bikegebruikers treinreizigers zijn. In de Europese studie van BITiBi die publiek beschikbaar is en die Blue-bike op haar website citeert – de url is opgenomen in mijn vraag – staat dat dit 93 % is. De 30 % die u via de NMBS aanhaalt, betreft de *modal shift*. Dit betekent dat meer dan 30 % van de Blue-bikegebruikers de trein heeft genomen dankzij Blue-bike en dus voor extra inkomsten zorgt. Zij zouden voordien de verplaatsing met de auto hebben gedaan of niet hebben gedaan.

In deze studie staat zelfs dat Blue-bike een positief effect heeft op de fietsparkeerdruk, gezien 9 % van de gebruikers zegt voordien een eigen fiets te hebben gehad aan het station voor het natransport.

Inmiddels heeft de VVSG aan de alarmbel getrokken omtrent deze onbegrijpelijke visie en houding in een schrijven aan u en de directie van de NMBS. Graag zou ik deze keer uw eigen standpunt vernemen, niet het antwoord dat door de NMBS aan u werd verstuurd en volledig ontoereikend bleek.

Mijnheer de minister, mijn vragen zijn de volgende. Ten eerste, kunt u bevestigen dat de NMBS de cijfers van de beschikbare studies verkeerd geïnterpreteerd heeft en daarop haar beleid heeft gebaseerd?

Ten tweede, in het licht van het regeerakkoord waarin duidelijk staat dat intermodaliteit tussen trein en fiets moet verbeterd worden, bent u van mening dat de NMBS steeds voldoende plaats ter beschikking moet stellen voor Blue-bikes om de vraag van de reizigers waar nodig tegemoet te komen? Zo ja, wat zult u ondernemen opdat dit in de praktijk gebeurt? Zo nee, waarom niet en hoe verwacht u het bedrijf achter Blue-bike te kunnen verkopen?

Ten derde, wat zult u ondernemen om dit dossier eindelijk te kunnen afronden, zodat Blue-bike terug kan groeien en meer mensen kan overtuigen de trein te nemen?

**11.02** **Jef Van den Bergh** (CD&V): Ik sluit mij graag aan bij de vragen zoals door onze collega verwoord. Tussen het indienen van de vragen en de vraagstelling hier in de commissie is er wel extra nieuws gekomen. De verkoop van de NMBS-aandelen sleept al een hele tijd aan, maar vorige week zou er toch een akkoord tot stand zijn gekomen tussen een dochter van De Lijn en de NMBS over de overname van de NMBS-aandelen.

Wel moeten de raden van bestuur van zowel De Lijn als de NMBS dat akkoord nog valoriseren. Daarmee zou dan – eindelijk – een einde komen aan de onduidelijkheid die toch al een hele tijd heerst en de rem die dat betekende op de verdere groei van Blue Mobility en de Blue-bikes.

Net voor de overname vorige week, verstuurden verschillende gemeentebesturen via de VVSG nog een open brief waarin zij zich zorgen maken over de toekomst van Blue-bike. Zij twijfelen bijvoorbeeld aan de wijze waarop de NMSB haar verantwoordelijkheid wil opnemen om de Blue-bikes alle kansen te geven. Vertegenwoordigers van de NMBS zouden bijvoorbeeld beweren dat maximaal een derde van de Blue-bikegebruikers NMBS-klant is, zoals collega Van Hecke al heeft vermeld. Die bewering is manifest onjuist en

ik denk dat het belangrijk is dat dit hier wordt rechtgezet. Een andere bewering van de NMBS luidt dat de Blue-bikes extra fietsparkeerdruk veroorzaken in overvolle fietsenstallingen. Volgens mij is het tegendeel waar, want de Blue-bikes worden veel meer gebruikt dan de andere fietsen in de stallingen bij de stations, waardoor Blue-bikes, als de som gemaakt wordt, in verhouding minder plaats innemen. Deelfietsen kunnen dus eerder voor extra ruimte in fietsparkeerstallingen zorgen dan omgekeerd, zoals soms beweerd wordt.

Ik denk dat het goed zou zijn dat heel die overnamesaga tot een duidelijke situatie leidt. Vervolgens kan er gefocust worden op de kerntaken van de NMBS, waarmee ik het niet helemaal eens ben, maar die keuze is gemaakt. Na die overname moet de NMBS ook voldoende welwillendheid tonen. Ook als de NMBS geen aandeelhouder meer is van Blue-bike, moet wel de volle medewerking verleend worden aan deelfietsoperatoren zoals Blue-bike, die voor extra treinreizigers zorgen. Die samenwerking moet op een goede manier worden uitgewerkt.

Mijnheer de minister, wat is de stand van zaken en de verdere timing aangaande die verkoop?

Hoe reageert u op de open brief van de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten? Hoe heeft de NMBS daarop gereageerd?

Kan het cijfer dat werd aangehaald, volgens hetwelk slechts een derde van de Blue-bikegebruikers NMBS-klant is, rechtgezet worden? Dat is volgens mij belangrijk.

Hoe zal de NMBS zich in de toekomst opstellen ten aanzien van de Blue-bikes? Zal de NMBS in voldoende plaatsen voorzien in fietsenstallingen of parkeerplaatsen voor Blue-bikes?

**11.03** Minister **François Bellot**: Beste collega's, de cijfers waarover de NMBS beschikt, tonen aan dat 30 % van de klanten van Blue-bike de trein neemt wanneer er een Blue-bike beschikbaar is in het station van aankomst. De cijfers tonen aan dat 30 % van de klanten van Blue-bike nieuwe treinreizigers zijn die voor de trein kozen omdat er een Blue-bike beschikbaar was in het station van aankomst. Het Europees onderzoeksproject BiTiBi.eu uit 2016 bevestigt tevens dat 32 % van de Blue-bikegebruikers nieuwe treinreizigers zijn.

In het kader van de verkoop van de aandelen van de NMBS binnen Blue Mobility zal een samenwerkingsovereenkomst de aanwezigheid van het deelfietsensysteem in of rond een station bepalen. Blue-bike zal zijn aanwezigheid in en rond de stations houden zoals Cambio en andere intermodale diensten. De NMBS zoekt steeds een evenwicht tussen de ruimte voor intermodale diensten zoals Blue-bike, waarvan de klanten niet altijd treinreizigers zijn, en de ruimte voor fietsenstallingen voor treinreizigers. Die ruimte is niet onbeperkt, zodat niet altijd een uitbreiding kan worden toegekend als bijvoorbeeld de parking vol is. Treinreizigers die dagelijks de trein nemen, zullen de Blue-bikedienst niet dagelijks gebruiken. Blue-bike is met een kostprijs van 3,15 euro per dag meer gericht op occasionele treingebruikers. De treinabonnees zullen eerder met hun eigen fiets naar het station komen.

Het is wel de ambitie van de NMBS om het aantal fietsenstallingen de volgende jaren fors uit te breiden, opnieuw in het kader van de multimodaliteit. In het kader van die uitbreidingen zal de NMBS ook in plaatsen voor Blue-bikes voorzien.

Er is een akkoord tussen De Lijn en de NMBS: De Lijn zal de aandelen van de NMBS kopen. Tegen september zullen alle nodige administratieve stappen zijn gezet.

**11.04** **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, ik denk dat het belangrijk is dat u inderdaad de cijfers in de juiste context plaatst en dat de NMBS een juiste interpretatie van de cijfers heeft meegedeeld aan u. Inderdaad, 30 % van de Blue-bikegebruikers heeft de trein genomen dankzij de Blue-bike en heeft zo voor extra inkomsten en extra treinritten gezorgd.

U hebt bevestigd dat er sinds kort een akkoord is tussen de Lijn en de NMBS. Ik denk dat dit heel belangrijk is en dat u niet mag onderschatten wat de impact is van een goed werkend Blue-bikesysteem op het aantrekken van nieuwe klanten en de intermodaliteit, de overschakeling van het ene vervoersmiddel op het andere.

Een verdere investering in Blue-bikesystemen, u verwees ook naar Cambio en dergelijke meer, is een piste waar de NMBS verder op moet inzetten, of zeker en vast moet faciliteren, wanneer dit door anderen wordt



georganiseerd. Ik hoop dat de NMBS die weg verder kan inslaan en dat de Blue-bike in een nieuwe structuur, met een nieuwe eigenaar, verder kan groeien. Dit zou ook heel goed zijn voor het tegengaan van files en indirect voor het verbeteren van de luchtkwaliteit.

**11.05 Jef Van den Bergh (CD&V):** Mijnheer de minister, ik sluit me grotendeels aan bij de heer Van Hecke. Ik kan u ook meegeven dat vrijdag aanstaande het 55<sup>ste</sup> Blue-bikestation van ons land opent, en dit in mijn eigen gemeente. De gemeente heeft hier, alles in acht genomen, fors geïnvesteerd, hoewel er anderhalf jaar is gegaan over het tekenen van de overeenkomst en het effectief kunnen aanbieden van de fietsen. Dat had veel te maken met de rem op de groei van Blue Mobility omwille van de onduidelijkheid rond het aandeelhouderschap.

Ik ben dus blij dat dit beëindigd is en ik hoop, en reken erop, dat de NMBS welwillend mee zal gaan in het voorzien van voldoende ruimte voor Blue-bikefietsen in de toekomst. Ik denk dat het voor iedereen duidelijk is dat deze fietsen vooral voor het natransport, niet voor het voortransport, een bijzonder belangrijke troef zijn die de actieradius van de treingebruiker enorm uitbreidt, en dus ook de aantrekkelijkheid van de trein als vervoermiddel vergroot.

Het is een van de vervoersmiddelen die het minste plaats inneemt en die rond een station kunnen worden voorzien. Ik denk dat men hier dus voldoende welwillend mee moet omgaan.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**12 Question de Mme Nawal Ben Hamou au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'utilisation de la carte d'identité comme support des documents de bord" (n° 26376)**

**12 Vraag van mevrouw Nawal Ben Hamou aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het gebruik van de identiteitskaart als drager voor gedigitaliseerde autopapieren" (nr. 26376)**

**12.01 Nawal Ben Hamou (PS):** Monsieur le président, monsieur le ministre, la loi dispose que les automobilistes doivent être détenteurs d'un certificat d'immatriculation, d'une carte verte, de l'avis du contrôle technique et du certificat de conformité, autant de documents de bord qui sont – c'est bien connu – une cible idéale pour les voleurs peu scrupuleux. Il leur suffit souvent de casser la vitre du véhicule pour mettre la main sur ces papiers, la plupart du temps stockés dans la boîte à gants pour, ensuite, alimenter un réseau illégal de vente de voitures.

Je suis bien consciente que, désormais, le certificat d'immatriculation dispose d'une partie "home" censée garantir que le véhicule appartient bel et bien au détenteur du document, mais les marchés parallèles persistent. Cette situation pourrait être évitée facilement si les documents n'étaient pas stockés quasi systématiquement dans les véhicules, mais bien emportés par les automobilistes même quand ils quittent leur véhicule. Cela dit, même si certaines personnes très prévoyantes le font malgré tout, les documents sont encombrants, ils peuvent être abîmés ou plus facilement égarés.

Monsieur le ministre, avez-vous déjà envisagé une numérisation des documents de bord avec – pourquoi pas? – un stockage de ces documents sur un support sécurisé tel que la carte d'identité numérique?

**12.02 François Bellot, ministre:** Chère collègue, votre question vise la numérisation de l'ensemble des documents de bord sur un support sécurisé comme la carte d'identité afin d'éviter l'alimentation d'un réseau illégal de vente de voitures.

Pour ce qui concerne les certificats de conformité et de contrôle technique, ces documents ne relèvent plus de mes compétences depuis la sixième réforme de l'État mais de celles des Régions. Il en est de même pour la carte verte du ressort des compétences de mon collègue de l'Économie.

Comme vous le soulignez, depuis le 1<sup>er</sup> septembre 2013, le certificat d'immatriculation est constitué de deux parties. De ce fait, les pratiques frauduleuses sont devenues nettement plus difficiles. Ainsi, la détention d'un seul volet du certificat d'immatriculation ne permettra pas d'immatriculer un autre véhicule. Les services d'immatriculation belges et étrangers réclameront d'office le second volet.

Quant au stockage de ce document sur la carte d'identité, il ne me paraît pas réalisable. Ainsi, la directive 1999/37/CE du Conseil de l'Europe du 29 avril 1999 relative aux documents d'immatriculation des véhicules prévoit expressément les données techniques à y mentionner mais aussi que ce document accompagne le véhicule lors de sa vente et non la personne. Par conséquent, il s'agit nécessairement d'un document distinct. De plus, la durée de validité de ces deux documents n'est pas nécessairement identique, ce qui impliquerait un changement plus fréquent de la carte d'identité du titulaire du véhicule.

La numérisation du certificat est déjà réalisée puisque les données personnelles du titulaire et les données techniques du véhicule sont sauvegardées dans une application informatique de la DIV appelée MOBIVIS. En cas de vol du certificat papier, le titulaire doit en faire la déclaration à la police qui renseignera le vol dans la banque de données de la DIV. Cette information est ensuite répercutée dans le système informatique européen relatif aux documents d'immatriculation appelé EUCARIS.

Ce système est utilisé non seulement par les services de police et douaniers belges et étrangers mais aussi par tous les services d'immatriculation européens qui y sont connectés. À nouveau, cela empêchera l'immatriculation d'un autre véhicule avec ce certificat puisqu'il sera déjà signalé volé.

Pour conclure, je n'exclus pas que mon administration réfléchisse à une digitalisation du certificat, mais elle doit le faire avec tous ces partenaires européens. Entre la solution que vous proposez et celle d'aujourd'hui, je pense donc qu'un chemin est possible.

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

**13** **Vraag van mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de infrastructuurvergoeding" (nr. 26553)**

**13** **Question de Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la redevance d'infrastructure ferroviaire" (n° 26553)**

**13.01** **Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): Mijnheer de minister, in uw meest recente beleidsnota stelde u dat er werk gemaakt wordt van een herziening van de vergoeding voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur. U stelde dat eind dit jaar een nieuw systeem in werking zou moeten treden.

Daarvoor gelden de volgende voorwaarden: het nationale treinaanbod moet op een evenwichtige manier kunnen evolueren; het regionale en voorstedelijke aanbod mag niet benadeeld worden; het goederenvervoer per spoor mag door dit systeem niet ontmoedigd worden; er moet juridische duidelijkheid zijn over de zogenaamde extra retributies; deze moeten verantwoord kunnen worden op basis van de vraag naar en de beschikbaarheid van de rijpaden; en de prestaties in het station moeten eveneens in de vergoeding worden opgenomen.

Intussen is het bijna half juli. Mijn vragen zijn de volgende.

Ten eerste, wat is de stand van zaken op het vlak van deze aangekondigde herziening van de infrastructuurvergoeding? Kunt u eventueel al een inkijk geven in de krachtlijnen?

Ten tweede, blijft de timing om deze nieuwe vergoeding in te voeren, eind 2018, haalbaar? Wanneer meent u het koninklijk besluit in de Ministerraad te kunnen agenderen?

**13.02** **Minister François Bellot**: De raad van bestuur van Infrabel heeft zich akkoord verklaard met de gevolgde aanpak in het kader van de herziening van de infrastructuurvergoeding. Het ontwerp van KB betreffende de herziening van de vergoeding van het gebruik van de spoorweginfrastructuur zal binnenkort aan de regering worden voorgelegd.

Het ontwerp van KB moet nog voor advies aan onder meer de gewestregeringen en de Raad van State worden voorgelegd. Alvorens hun advies wordt ingewonnen, zal het voor advies aan de Ministerraad worden voorgelegd. De timing blijft haalbaar om het KB tijdig klaar te hebben teneinde in 2019 een volledige herziene gebruiksvergoeding ingang te doen vinden.

**13.03** **Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord en de stand

van zaken.

U zegt dat de timing van eind 2019 haalbaar blijft, met de hele voorafgaande procedure. Ik hoop dat deze belangrijke hervorming op schema blijft en dat het KB binnenkort ter advies aan de regering zal worden voorgelegd en daarna hopelijk ook zal worden goedgekeurd en er geen ruis op de lijn komt.

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

De **voorzitter**: Voor de volledigheid geef ik mee dat alle overige vragen worden omgezet in schriftelijke vragen.

**14** **Vraag van mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de kennis van de regels rond prioritaire voertuigen" (nr. 26568)**

**14** **Question de Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la connaissance des règles relatives aux véhicules prioritaires" (n° 26568)**

**14.01** **Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ziekenwagens, brandweervoertuigen en wagens van politiediensten moeten vaak uitrukken in noodsituaties waarbij elke seconde telt. Het is dus belangrijk om goed te weten hoe men als weggebruiker moet handelen als men prioritaire voertuigen tegenkomt en welke verkeersregels voor deze voertuigen gelden.

Vias maakte vorige week de resultaten bekend van een enquête gedaan bij duizend personen, over de kennis van de regels inzake prioritaire voertuigen. Hieruit blijkt dat zes van de tien Belgen de voorbije maand aan de kant moesten gaan voor een prioritair voertuig. Uit de enquête blijkt echter ook dat een kwart van de bestuurders niet exact weet wat te doen, vooral niet op autosnelwegen. Slechts één Belg op vijf weet precies wat de rechten en plichten zijn van een prioritair voertuig bij een dringende interventie, namelijk dat zwaailicht en sirene aan moeten staan en dat het prioritair voertuig moet stoppen alvorens het kruispunt op te rijden.

Mijnheer de minister, hoe reageert u op de resultaten van deze enquête? Kunt u verklaren waarom deze regels zo weinig gekend zijn? Is er nood aan een sensibiliseringscampagne?

**14.02** Minister **François Bellot**: Mijnheer de voorzitter, alle bestuurders weten dat zij, wanneer zij de sirene van een prioritair voertuig horen, onmiddellijk aan de kant moeten gaan, voorrang moeten verlenen en, indien nodig, moeten stoppen. Wat de bestuurders voor problemen stelt — en dat is ook naar voren gekomen in de Vias-enquête — dat is wat zij praktisch moeten doen om de weg vrij te maken.

Op 5 juli werd een persconferentie gehouden om de resultaten te presenteren van de Vias-enquête over de kennis van de verkeersregels met betrekking tot prioritaire voertuigen. Bij deze gelegenheid werd herinnerd aan de verkeersregels en konden brandweerlieden getuigen van de moeilijkheden die zij in het dagelijks verkeer ondervinden. Ook aan de automobilisten werd het praktisch advies gegeven om niet plots te remmen, kruispunten niet te blokkeren, niet te stoppen op de weg of in een bocht. De verkeersregels zijn ook verspreid via sociale netwerken.

Promotiecampagnes in verkeerszaken zijn een regionale bevoegdheid. Over de geschiktheid van sensibiliseringscampagnes moet bijgevolg worden beslist door de ministers van de Gewesten.

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

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

De **voorzitter**: Daarmee zijn wij aan het einde gekomen van onze werkzaamheden. Ik wens iedereen een mooie match toe, straks.

**14.04** Minister **François Bellot**: Mijnheer de voorzitter, het was de laatste commissievergadering vóór het zomerreces.

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 15.43 uur.  
La réunion publique de commission est levée à 15.43 heures.*