



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRESENTANTS
DE BELGIQUE

BEKNOPT VERSLAG

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

Woensdag

21-03-2018

Namiddag

Mercredi

21-03-2018

Après-midi

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

Afkortingen bij de nummering van de publicaties :		Abréviations dans la numérotation des publications :	
DOC 54 0000/000	Parlementair stuk van de 54 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer	DOC 54 0000/000	Document parlementaire de la 54 ^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden	QRVA	Questions et Réponses écrites
CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag	CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral
CRABV	Beknopt Verslag	CRABV	Compte Rendu Analytique
CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)	CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral définitif et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)
PLEN	Plenum	PLEN	Séance plénière
COM	Commissievergadering	COM	Réunion de commission
MOT	Moties tot besluit van interpellaties (op beige kleurig papier)	MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers	Publications officielles éditées par la Chambre des représentants
Bestellingen :	Commandes :
Natieplein 2	Place de la Nation 2
1008 Brussel	1008 Bruxelles
Tel. : 02/ 549 81 60	Tél. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74	Fax : 02/549 82 74
www.dekamer.be	www.lachambre.be
e-mail : publicaties@dekamer.be	e-mail : publications@lachambre.be

INHOUD

SOMMAIRE

Samengevoegde vragen van	1	Questions jointes de	1
- 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)	1	- 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)	1
- 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)	1	- 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)	1
- mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het station Namen" (nr. 23975)	1	- 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)	1
- mevrouw Katrin 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)	1	- Mme Katrin 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)	1
- mevrouw Katrin 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)	1	- Mme Katrin 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)	1
<i>Sprekers:</i> Laurent Devin, Gwenaëlle Grovonius, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> Laurent Devin, Gwenaëlle Grovonius, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Samengevoegde vragen van	2	Questions jointes de	2
- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de verkeersveiligheid" (nr. 23300)	2	- 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)	2
- 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)	2	- 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)	2
- 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)	3	- 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)	3
<i>Sprekers:</i> Laurent Devin, Sabien Lahaye-Battheu, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de		<i>Orateurs:</i> Laurent Devin, Sabien Lahaye-Battheu, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la	

Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Société Nationale des Chemins de fer Belges

Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het recordaantal meldingen van spoorlopers" (nr. 23452)	4	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)	4
<i>Sprekers:</i> David Geerts, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> David Geerts, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van de heer 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)	5	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)	5
<i>Sprekers:</i> Stefaan Van Hecke, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> Stefaan Van Hecke, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toegankelijkheid van de M7-rijtuigen" (nr. 23651)	6	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)	6
<i>Sprekers:</i> David Geerts, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> David Geerts, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Samengevoegde interpellatie en vraag van	8	Interpellation et question jointes de	8
- 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)	8	- 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)	8
- 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)	8	- 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)	8
<i>Sprekers:</i> Barbara Pas, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, Jean-Jacques Flahaux		<i>Orateurs:</i> Barbara Pas, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, Jean-Jacques Flahaux	
<i>Moties</i>	10	<i>Motions</i>	10
Samengevoegde vragen van	11	Questions jointes de	11
- 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)	11	- 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)	11
- de heer Georges Dallemagne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de	11	- M. Georges Dallemagne au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société	11

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)

Sprekers: Karin Jiroflée, Georges Dallemagne, Karine Lalieux, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

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)

Sprekers: Georges Dallemagne, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, **Karine Lalieux**

Vraag van mevrouw Katrin 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)

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

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 spitsrein 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)

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

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)

Sprekers: David Geerts, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol

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)

Orateurs: Karin Jiroflée, Georges Dallemagne, Karine Lalieux, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

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)

Orateurs: Georges Dallemagne, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, **Karine Lalieux**

Question de Mme Katrin 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)

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

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)

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

Question de 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)

Orateurs: David Geerts, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol

en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Samengevoegde vragen van	19	Questions jointes de	19
- mevrouw Daphné Dumery aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de middenvakrijders" (nr. 23797)	19	- 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)	19
- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de middenvakrijders" (nr. 24215)	19	- 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)	19
<i>Sprekers: Sabien Lahaye-Battheu, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: Sabien Lahaye-Battheu, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Samengevoegde vragen van	20	Questions jointes de	20
- 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)	20	- 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)	20
- 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)	20	- 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)	20
<i>Sprekers: Laurent Devin, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: Laurent Devin, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Samengevoegde vragen van	21	Questions jointes de	21
- 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)	21	- 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)	21
- 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)	21	- 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)	21
<i>Sprekers: Paul-Olivier Delannois, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: Paul-Olivier Delannois, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van de heer Paul-Olivier Delannois aan de	22	Question de M. Paul-Olivier Delannois au ministre	22

minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de voetgangersbrug van Allain in Doornik" (nr. 23819)

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

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)

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

Samengevoegde vragen van	22	Questions jointes de	22
- 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)	22	- 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)	22
- 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)	22	- 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)	22
Sprekers: Laurent Devin, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		Orateurs: Laurent Devin, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Samengevoegde vragen van	23	Questions jointes de	23
- 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)	23	- 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)	23
- de heer Veli Yüksel aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de beheerscontracten" (nr. 24547)	23	- 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)	23
Sprekers: Veli Yüksel, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		Orateurs: Veli Yüksel, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van mevrouw Els Van Hoof aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de afronding van de studie over het station Haasrode" (nr. 23850)	25	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)	25
Sprekers: Els Van Hoof, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		Orateurs: Els Van Hoof, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van de heer 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)	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 "l'optimisation de la configuration ferroviaire à la gare de Hasselt" (n° 23874)	26

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

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

Samengevoegde vragen van	27	Questions jointes de	27
- de heer Éric Thiébaut 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)	27	- M. Éric Thiébaut 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)	27
- 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)	27	- 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)	27
- 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)	27	- 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)	27
- 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) <i>Sprekers:</i> Éric Thiébaut, Gwenaëlle Grovonius, Laurent Devin, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	27	- 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) <i>Orateurs:</i> Éric Thiébaut, Gwenaëlle Grovonius, Laurent Devin, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	27
Vraag van mevrouw Katrin 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) <i>Sprekers:</i> Katrin Jadin, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	30	Question de Mme Katrin 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) <i>Orateurs:</i> Katrin Jadin, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	30
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) <i>Sprekers:</i> Katrin Jadin, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	31	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) <i>Orateurs:</i> Katrin Jadin, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	31
Vraag van mevrouw Katrin 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) <i>Sprekers:</i> Katrin Jadin, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische	32	Question de Mme Katrin 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) <i>Orateurs:</i> Katrin Jadin, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer	32

Spoorwegen

Belges

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)	33	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)	33
<i>Sprekers:</i> Wouter Raskin, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> Wouter Raskin, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Samengevoegde vragen van	34	Questions jointes de	34
- 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)	34	- 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)	34
- mevrouw Karin Jiroflée aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "IDAHOT" (nr. 24380)	34	- 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)	34
<i>Sprekers:</i> Karin Jiroflée, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> Karin Jiroflée, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de IJzeren Rijn" (nr. 24248)	36	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)	36
<i>Sprekers:</i> Wouter Raskin, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> Wouter Raskin, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 21 MAART 2018

Namiddag

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

du

MERCREDI 21 MARS 2018

Après-midi

De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.21 uur en voorgezeten door mevrouw Karine Lalieux.

La réunion publique de commission est ouverte à 14 h 21 par Mme Karine Lalieux, présidente.

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 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)

01.01 Laurent Devin (PS): Naar aanleiding van de afbrokkeling van de gevel van het station Binche hebt u gezegd dat de NMBS 200.000 euro heeft

01.01 Laurent Devin (PS): Des éléments de la façade de la gare de Binche s'étant détachés, vous aviez indiqué que la SNCB avait dégagé un montant

uitgetrokken om te voorkomen dat het gebouw, in afwachting van een definitieve oplossing, verder zou vervallen.

Er werd slechts 50.000 euro vastgelegd. Zal ook de overige 150.000 euro worden geïnvesteerd? U hebt ook aangekondigd dat het meerjareninvesteringsplan zou voorzien in 1,7 miljoen euro voor de beveiliging en restauratie van het station.

01.02 Gwenaëlle Grovonius (PS): De perrons van het station Namen zijn beschadigd en gevaarlijk bij nat weer. De NMBS zou al middelen hebben uitgetrokken en een bestek hebben opgemaakt om de perrons te renoveren.

Kunt u dat bevestigen? Zo ja, over welk bedrag spreken we hier en wat is de inhoud van het bestek? Wanneer zullen de werken worden uitgevoerd?

01.03 Minister François Bellot (Frans): Ik wilde dat de burgemeesters van alle gemeenten op de hoogte zouden zijn van de investeringen in de stations en stopplaatsen op hun grondgebied.

Ik heb de NMBS gevraagd de nodige middelen uit te trekken voor het station Binche, met name 1,6 miljoen euro.

De NMBS voorziet in haar meerjareninvesteringsplan 2018-2020 in een budget van 8,5 miljoen euro voor het multimodale station Namen. De NMBS is zich bewust van de slechte staat van de perrons en bestudeert hoe deze op korte termijn en zonder grote kosten comfortabeler en veiliger kunnen worden gemaakt. De perronwerkzaamheden zullen echter gefaseerd moeten worden uitgevoerd om het treinverkeer in het station niet te verstoren.

01.04 Laurent Devin (PS): Ik dank u voor de aandacht die u hebt voor de beveiliging van het station Binche.

Het incident is gesloten.

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 200 000 euros pour stopper ces dégradations en attendant une solution plus pérenne.

Seuls 50 000 euros ont été engagés: les 150 000 restants seront-ils investis? Vous avez aussi annoncé que le plan pluriannuel d'investissement (PPI) compterait 1,7 millions d'euros pour la sécurisation et la restauration de la gare.

01.02 Gwenaëlle Grovonius (PS): Les quais de la gare de Namur sont détériorés et dangereux lorsqu'ils sont humides. La SNCB aurait déjà prévu un budget et un cahier des charges pour leur rénovation.

Le confirmez-vous? Si oui, quels sont-ils? Quel est l'agenda prévu?

01.03 François Bellot, ministre (en français): J'ai souhaité que les bourgmestres de toutes les communes soient informés des montants à consacrer aux gares et points d'arrêt dans leur ressort.

Pour la gare de Binche, j'ai demandé que la SNCB y consacre les moyens nécessaires, soit 1,6 million d'euros.

Pour la gare multimodale à Namur, elle prévoit 8,5 millions dans son PPI 2018-2020. Consciente de la situation des quais, la SNCB étudie des solutions à court terme pour améliorer à moindres frais confort et sécurité des revêtements. Mais des travaux de réfection des quais sont à concevoir par phases pour ne pas perturber l'exploitation de la gare.

01.04 Laurent Devin (PS): Merci de votre attention pour la sécurisation de la gare de Binche.

L'incident est clos.

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"

"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)

(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)

02.01 **Laurent Devin** (PS): In de zesde Nationale VerkeersONveiligheidsenquête van Vias institute gaf één op drie bevroagden toe te snel te rijden. Een kwart van hen verklaarde met een handsfree te bellen en 9% gaf toe met de gsm in de hand te bellen. Hoe wilt u het gebruik van de gsm achter het stuur en hardrijden aanpakken? Zult u bijkomende middelen uittrekken om de snelheidsbeperkingen te doen naleven?

02.01 **Laurent Devin** (PS): D'après la sixième enquête nationale d'insécurité routière de Vias, un sondé sur trois avoue rouler trop vite, un quart d'entre eux a téléphoné avec un kit mains libres et 9 %, GSM en main. Comment comptez-vous combattre le GSM au volant et la vitesse excessive? Accorderez-vous des moyens supplémentaires pour faire respecter les limitations de vitesse?

Hoe staat het met de besprekingen over de nieuwe normen van de verzekeringsmaatschappijen om het bellen achter het stuur te ontmoedigen?

Où en sont les discussions sur les nouvelles normes des compagnies d'assurance permettant de dissuader de téléphoner en conduisant?

02.02 **Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): Heeft de minister kennis genomen van de enquête van het Vias institute? Ziet hij een verklaring voor het feit dat de ergernis over gsm-gebruik achter het stuur groter is in Vlaanderen dan in Wallonië? Zijn er bijkomende maatregelen nodig?

02.02 **Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): Le ministre a-t-il pris connaissance de l'enquête de l'institut Vias? Voit-il une explication au fait que l'irritation à propos de l'utilisation du gsm au volant est plus grande en Flandre qu'en Wallonie? Des mesures supplémentaires sont-elles nécessaires?

02.03 Minister **François Bellot** (*Frans*): Het gebruik van de gsm achter het stuur leidt niet alleen de aandacht van de bestuurder af, maar zorgt ook voor ergernis bij de andere bestuurders die getuige zijn van dat gedrag. Het verhoogt het risico op ongevallen aanzienlijk. Ik pleit voor een grotere sensibilisering voor de gevaren van overdreven snelheid en het gebruik van de gsm tijdens het rijden. Er zijn meer controles nodig om een gedragswijziging teweeg te brengen.

02.03 **François Bellot**, ministre (*en français*): Le GSM au volant, outre le fait de distraire le conducteur, irrite les autres conducteurs témoins de ce comportement: il accroît considérablement le risque d'accident. Je plaide pour une plus grande sensibilisation aux dangers de la vitesse et du GSM au volant. Il faut plus de contrôles pour induire un changement de comportements.

(*Nederlands*) De automatisering van de procedure voor het innen van de boetes is haast klaar. Vanaf dan zullen alle vastgestelde overtredingen daadwerkelijk bestraft kunnen worden.

(*En néerlandais*) L'automatisation de la procédure pour la perception des amendes est presque finalisée. Dès que le système sera opérationnel, toutes les infractions constatées pourront effectivement être sanctionnées.

(*Frans*) De EU moet regels vaststellen betreffende de verplichte uitrusting van nieuwe voertuigen met doeltreffende technologieën die verkeersovertredingen, met name snelheidsovertredingen, kunnen voorkomen. Mijn administratie neemt deel aan de betreffende werkgroepen. De vergrendelingssystemen voor gsm's in nieuwe voertuigen werden afgewezen omdat ze te duur zijn.

(*En français*) L'UE doit fixer les obligations d'équiper les véhicules de technologies efficaces pour prévenir les infractions routières, notamment les excès de vitesse. Mon administration participe à des groupes de travail à cet effet. Le verrouillage des téléphones mobiles dans les nouveaux véhicules n'a pas été retenu, en raison d'un coût trop élevé.

Voor zover ik weet, zijn de lagere verzekeringspremies voor voertuigen die zijn

À ma connaissance, les primes d'assurance moins élevées pour les véhicules équipés d'Event Data

uitgerust met een Event Data Recorder nog niet van toepassing op gsm-vergrendelingsystemen.

Recorders ne concernent pas encore les systèmes de blocage.

02.04 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): In Nederland worden er in het kader van een proefproject op bruggen camera's geïnstalleerd waarmee gsm-gebruik achter het stuur wordt opgespoord via ultrahoge resolutie. In ons land loopt daarover momenteel nog studiewerk.

02.04 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Dans le cadre d'un projet pilote mené aux Pays-Bas, des caméras ont été installées sur des ponts, afin de détecter grâce à un dispositif de haute résolution, l'usage du GSM au volant. Des études à ce sujet sont actuellement réalisées en Belgique.

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): Het aantal spoorlopers stijgt jaar na jaar. Dat is niet alleen zeer gevaarlijk, maar het is ook een belangrijke reden voor vertragingen op het net. Infrabel selecteerde 53 hotspots die beter beveiligd zullen worden. Kan de minister ons een lijst van de hotspots bezorgen?

03.01 David Geerts (sp.a): Le nombre de personnes circulant sur les voies augmente d'année en année. Cette attitude est non seulement dangereuse mais elle est également responsable de nombreux retards sur le réseau. Infrabel a sélectionné 53 *hotspots* qui feront l'objet d'une sécurité accrue. Le ministre peut-il nous fournir une liste de ces *hotspots*?

De meeste spoorlopers blijken buurtbewoners te zijn die een kortere route van of naar huis willen nemen. Wordt er gezocht naar de oorzaken van de stijging, die zich voordoet ondanks de vele inspanningen zoals ontradingscampagnes, struikelmatten, afsluitingen en camerabewaking? Is er een causaal verband met het sluiten van overwegen? Wat is het budget om die hotspots te beveiligen? Wordt er daarover overleg gepleegd met de gemeenten? Denkt Infrabel aan het bouwen van bruggen of tunnels in zones waar het spoorlopen vaak voorkomt?

La plupart de ces personnes sont des riverains qui veulent prendre un raccourci depuis ou vers leur maison. Recherche-t-on les causes de cette augmentation, qui est une réalité, malgré les nombreux efforts qui ont été accomplis, tels que les campagnes de dissuasion, les tapis "anti-trespassing", les clôtures et la surveillance par vidéo? Y a-t-il un lien de causalité avec la suppression de passages à niveau? À combien s'élève le budget destiné à la sécurisation de ces *hotspots*? Une concertation est-elle organisée dans ce cadre avec les communes? Infrabel songe-t-il à aménager des ponts ou des tunnels dans les zones où ce phénomène est fréquent?

03.02 Minister François Bellot (Nederlands): Ik zal de heer Geerts schriftelijk een overzicht bezorgen met de oorzaken van spoorlopen en met de hotspots.

03.02 François Bellot, ministre (en néerlandais): Je transmettrai par écrit à M. Geerts un récapitulatif des causes des déambulations sur les voies et des endroits névralgiques dans ce domaine.

Infrabel heeft een extern bureau ingeschakeld om te onderzoeken wie de spoorlopers zijn. Daaruit is gebleken dat het nemen van een kortere weg en wandelactiviteiten de voornaamste oorzaken van spoorlopen blijven.

Infrabel a sollicité un bureau externe pour déterminer le profil des personnes qui déambulent sur les voies. Il en ressort que les principales raisons invoquées restent la recherche d'un raccourci et la promenade.

Infrabel betreurt de toename, ondanks zijn vele inspanningen. Elk geval dat vastgesteld wordt, wordt in de databank Saferail opgenomen.

Infrabel déplore la recrudescence des cas, en dépit des nombreux efforts fournis. Chaque cas constaté est enregistré dans la base de données Saferail.

Voorzitter: de heer Jef Van den Bergh.

Président: M. Jef Van den Bergh.

Er zijn geen gegevens die wijzen op een verband met het sluiten van overwegen.

Infrabel wil prioritair maatregelen nemen in de omgeving van de 53 hotspots. Op 10% van het spoorwegnet doet zich 55% van alle gevallen van spoorlopen voor. In 2016 heeft Infrabel meer dan 326.000 euro besteed aan de beveiliging van deze hotspots en in 2017 nog eens 325.000 euro. Daarnaast voert Infrabel elk jaar grote sensibiliseringscampagnes en campagnes in de scholen in de buurt van hotspots.

Infrabel houdt zich ter beschikking van de gemeenten om alle problemen in verband met spoorlopen te bespreken.

De bouw van dure tunnels of bruggen is geen mirakeloplossing. We moeten vooral trachten de gevaarlijke gedragingen een halt toe te roepen.

03.03 David Geerts (sp.a): Het valt op dat de hotspots vrij geconcentreerd zijn op het hele netwerk, met bijvoorbeeld zeventien hotspots in het Brusselse Gewest.

Ik hoop dat er een mentaliteitswijziging van komt.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: De vragen nrs. 23453 van de heer Van Hees en 23454 van de heer Hedeboom worden geschrapt.

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)

04.01 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Door het nieuwe NMBS-vervoersplan van december 2017 steeg het totale aanbod wel met 5,1%, maar het zijn vooral de verbindingen tussen de grote stations die beter worden bediend.

Zo is door een aanpassing van het vervoersplan de overstap in Denderleeuw van de S3 op de S10 onmogelijk geworden. Was de NMBS zich daarvan bewust bij de wijziging van het vervoersplan? Heeft men enig zicht op het aantal reizigers dat er hierdoor dagelijks wordt getroffen? Overweegt men om in de toekomst opnieuw een haalbare

Aucune donnée ne permet d'établir un lien de cause à effet avec la fermeture de passages à niveau.

Infrabel souhaite prendre en priorité des mesures aux alentours des 53 points névralgiques. On enregistre 55 % des cas de déambulations sur les voies sur 10 % du réseau ferroviaire. En 2016, Infrabel a consacré plus de 326 000 euros à la sécurisation de ces points névralgiques et 325 000 euros en 2017. Chaque année, Infrabel organise, de surcroît, de grandes campagnes de sensibilisation, ainsi que des campagnes dans des écoles situées à proximité de points névralgiques.

Infrabel se tient à disposition des communes pour discuter de tous les problèmes liés à la déambulation sur les voies.

La construction de tunnels ou de ponts onéreux n'est pas une solution miracle. Nous devons surtout nous efforcer de mettre fin aux comportements dangereux.

03.03 David Geerts (sp.a): Il est frappant de constater que sur l'ensemble du réseau, les *hotspots* sont assez concentrés, la Région bruxelloise par exemple en compte dix-sept.

J'espère que cela fera évoluer les mentalités.

L'incident est clos.

Le **président**: Les questions n^{os} 23453 de M. Van Hees et 23454 de M. Hedeboom sont supprimés.

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): Le nouveau plan de transport de la SNCB de décembre 2017 a fait croître l'offre globale de 5,1 %, mais cette amélioration concerne essentiellement les liaisons entre les grandes gares, qui sont mieux desservies.

Ainsi, une adaptation induite par le plan de transport a rendu impossible toute correspondance entre le S3 et le S10 à Denderleeuw. La SNCB en était-elle consciente lors de l'adaptation du plan de transport? Combien de voyageurs sont touchés quotidiennement par ce problème? Envisage-t-on de réinstaurer à l'avenir des délais de

overstaptijd in te voeren of om, op z'n minst, de treinen op hetzelfde perron te laten aankomen?

04.02 Minister **François Bellot** (*Nederlands*): De NMBS besliste om de trein op de S10-verbinding Aalst-Denderleeuw-Jette-Brussel twee minuten vroeger te laten vertrekken uit Denderleeuw om de stiptheid voor zoveel mogelijk reizigers te verbeteren. Het aankomstuur in Brussel-Noord mocht daarbij niet veranderen. De aansluiting met de S3-verbinding vanuit Zottegem wordt daardoor inderdaad beperkt tot drie minuten.

Elke wijziging aan het treinaanbod wordt zo goed mogelijk afgestemd op het belang van het grootste aantal reizigers. De NMBS is zich bewust van de negatieve gevolgen van de beslissing voor sommige klanten. Zij streeft ernaar om in zoveel mogelijk aansluitingen te voorzien in stations waar er meerdere verbindingen samenkomen. Daarbij wordt er prioriteit gegeven aan de aansluitingen met de grootste reizigersaantallen.

Bij een toekomstige aanpassing aan het vervoersplan zal de NMBS de aansluitingsmogelijkheden in dit concreet geval opnieuw onderzoeken.

04.03 **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen): De NMBS geeft het probleem dus toe. De overstap is hier zowel theoretisch als praktisch onmogelijk. Als de aansluitingen in kleinere stations problematisch worden, dan zullen de mensen daar voor andere vervoersmodi opteren. Wachten op een volgende aanpassing van het vervoersplan zal waarschijnlijk veel ontgoochelde reizigers doen afhaken. Ik dring erop aan dat de NMBS dit sneller rechtzet.

Het incident is gesloten.

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)**

05.01 **David Geerts** (sp.a): In de problematiek van de toegankelijkheid van de M7-rijtuigen adviseerde de Nationale Hoge Raad voor personen met een handicap een deuropening op een hoogte van 76 cm, omdat de perrons ook zouden worden verhoogd tot deze hoogte. In Zwitserland is men hiervoor zelfs naar de rechtbank gestapt.

correspondance réalistes ou, au moins, de faire arriver les trains sur le même quai?

04.02 **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): La SNCB a décidé d'avancer le départ du train S10 Alost – Denderleeuw – Jette – Bruxelles de deux minutes à Denderleeuw pour améliorer la ponctualité pour le plus grand nombre possible de voyageurs. L'heure d'arrivée du train à Bruxelles-Nord devait rester inchangée. Le délai de correspondance avec la liaison S3 en provenance de Zottegem est donc effectivement limité à trois minutes.

Toute modification de l'offre de trains respecte au mieux les intérêts de la majorité des voyageurs. La SNCB est consciente des conséquences négatives de cette décision pour certains de ses clients. Elle s'efforce de prévoir le plus grand nombre possible de correspondances dans les gares où plusieurs lignes se rejoignent. À cet égard, la priorité est accordée aux correspondances qui concernent le nombre le plus important de passagers.

Dans le cadre d'un aménagement futur du plan de transport, la SNCB se penchera de nouveau sur les possibilités de correspondances dans ce cas concret.

04.03 **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen): La SNCB ne nie donc pas le problème. Dans le cas présent, il est impossible d'assurer la correspondance, sur le plan tant théorique que pratique. Si les délais de correspondance commencent à poser problème dans les plus petites gares, les voyageurs opteront pour d'autres moyens de transport. En effet, nombre de voyageurs déçus préféreront vraisemblablement choisir cette solution plutôt que d'attendre une adaptation du plan de transport. J'insiste pour que la SNCB remédie à ce problème plus rapidement.

L'incident est clos.

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): En ce qui concerne le problème de l'accessibilité des voitures M7, le Conseil Supérieur National des Personnes Handicapées a recommandé de situer la porte à une hauteur de 76 cm, car les quais seront aussi rehaussés à cette hauteur. En Suisse, un tribunal a même été saisi à ce sujet.

Is ons type M7-rijtuigen hetzelfde als in Zwitserland? Betekent dit dan dat men in België die 76 cm evenmin zal hanteren, waardoor mensen met een rolstoel of een kinderwagen nog steeds assistentie nodig hebben? Zal de minister van constructeur Bombardier voor de komende leveringen eisen dat de hoogte van de deuren compatibel is met de standaardhoogte van onze perrons?

05.02 Minister **François Bellot** (*Nederlands*): In de aanloop van de beslissing over de M7-rijtuigen is zeer uitgebreid gesproken over hun toegankelijkheid. De bestelde M7-rijtuigen zijn niet van het Zwitserse type, maar het zijn wel dubbeldeksrijtuigen, om voldoende zitplaatsen te kunnen aanbieden op ons bijna verzadigde spoornet.

Bij het ontwerpen van de trein voor België moest men rekening houden met perronhoogtes van 28, 55 en 76 cm. De internationale spoorwegunie erkent de perronhoogte van 76 cm. Slechts een kwart van onze stations heeft die hoogte en de standaardisering daarvan is als topprioriteit opgenomen in het investeringsplan van de NMBS. De afwikkeling daarvan zal evenwel nog jaren in beslag nemen.

Bij de beoordeling van de toegankelijkheid moet men ook kijken naar de eventuele helling in het voertuig. Elk stel van M7-rijtuigen zal een multifunctioneel rijtuig bevatten met een instaphoogte op 62 cm via een verlaagde deur, in combinatie met een hellend vlak in het rijtuig. Dit verkleint het probleem bij perrons van 76 cm. De instaphoogte van de overige voertuigen bedraagt 76 cm.

Voor een rolstoelreiziger zal er echter altijd assistentie nodig zijn, omdat ook de horizontale opening tussen het perron en de trein moet worden overbrugd. De NMBS heeft overigens het aantal stations verdubbeld waar er tot 3 uur op voorhand persoonlijke assistentie voor personen met een beperkte mobiliteit kan worden aangevraagd. Nu wordt deze dienst sinds begin september 2017 aangeboden in 41 grote stations, tegen 18 stations voordien. Hierdoor zal een grote meerderheid van de betrokken klanten voortaan de verkorte reservatietermijn kunnen genieten.

Het incident is gesloten.

Voorzitter: mevrouw Karine Lalieux.

Notre modèle de voiture M7 est-il le même qu'en Suisse? Cela signifie-t-il dès lors que cette hauteur de 76 cm ne sera pas davantage d'application en Belgique, obligeant ainsi les personnes en chaise roulante ou les personnes poussant une voiture d'enfant à recourir encore et toujours à une assistance? Pour les livraisons futures, le ministre exigera-t-il du constructeur Bombardier de veiller à rendre la hauteur des portes compatible avec la hauteur standard de nos quais?

05.02 **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): En amont de la décision relative aux voitures M7, leur accessibilité a été abondamment discutée. Les voitures M7 commandées ne sont pas du modèle suisse, mais il s'agit bel et bien de voitures à deux niveaux aptes à offrir suffisamment de places assises sur notre réseau ferroviaire quasiment saturé.

Lors de la conception du train pour la Belgique, il a fallu tenir compte de hauteurs de quais de 28, 55 et 76 cm. L'Union internationale des chemins de fer reconnaît la hauteur de quai de 76 cm. Seul un quart de nos gares présente cette hauteur de quai et leur standardisation est reprise parmi les principales priorités du plan d'investissement de la SNCB. Leur mise aux normes prendra néanmoins encore des années.

Lors de l'évaluation de l'accessibilité, il faut également prendre en compte la rampe qui se trouve éventuellement dans la voiture. Chaque rame de voitures M7 contiendra une voiture multifonctionnelle ayant une hauteur d'embarquement de 62 cm grâce à une porte abaissée, en combinaison avec un plan incliné dans la voiture. Cela réduit le problème pour les quais de 76 cm. La hauteur d'embarquement des autres voitures est de 76 cm.

Un voyageur en chaise roulante aura cependant toujours besoin d'une assistance parce qu'il devra franchir la lacune horizontale entre le quai et le train. La SNCB a d'ailleurs doublé le nombre de gares où il est possible de demander jusqu'à 3 heures avant le départ une assistance personnelle pour les personnes à mobilité réduite. Ce service est aujourd'hui offert depuis début septembre 2017 dans 41 grandes gares, contre 18 auparavant. Dorénavant, les clients concernés pourront donc, dans leur grande majorité, bénéficier du délai de réservation raccourci.

L'incident est clos.

Présidente: Mme Karine Lalieux.

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)

06.01 **Barbara Pas** (VB): Elk jaar worden er in ons land 9.000 buitenlandse rijbewijzen ingewisseld voor een Belgisch exemplaar. Voor onderdanen van de EU wordt de omruiling geregeld door richtlijn 2006/126/EG, voor mensen uit andere landen gebeurt de omzetting op basis van bilaterale akkoorden of van het verdrag betreffende het wegverkeer van 8 november 1968.

In veel landen bestaat er op papier wel een rijopleiding, maar het is er door de vergevorderde staat van corruptie of door de gebrekkige rechtsstaat vaak niet al te moeilijk om een rijbewijs te bekomen zonder een voorafgaande correcte rijopleiding. De inwisselingen betreffen veelal rijbewijzen uit dubieuze Afrikaanse of Aziatische landen. Wij willen dat de minister ervoor zorgt dat mensen uit deze landen niet in ons verkeer worden toegelaten.

Bilaterale akkoorden kunnen immers worden opgezegd. Ook het verdrag van 8 november 1968 biedt op dat vlak mogelijkheden. Daarin staat immers dat een land niet verplicht is om de geldigheid van buitenlandse rijbewijzen te erkennen. Het is dus aan ons om dat ook zo in de wet op te nemen. Vlaanderen werkt dan wel aan strengere rijexamens, maar al die inspanningen worden tenietgedaan doordat slechte buitenlandse bestuurders hier zomaar de weg op mogen.

Erkent de minister dat de 'blinde' omwisseling van buitenlandse rijbewijzen een gevaar vormt voor onze verkeersveiligheid? Overweegt hij maatregelen?

06.02 Minister **François Bellot** (*Nederlands*): Niet-Europese rijbewijzen worden niet blindelings omgeruild. Er moet voldaan zijn aan de voorwaarden van de Conventie van Genève of van

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): Chaque année, 9 000 permis de conduire étrangers sont échangés contre un permis belge. Pour les ressortissants de l'Union européenne, cet échange est régi par la directive 2006/126/CE, tandis que pour les citoyens d'autres pays, cette opération s'effectue sur pied d'accords bilatéraux ou sur la base de la Convention du 8 novembre 1968 sur la circulation routière.

De nombreux pays connaissant une corruption endémique ou ignorant les principes de l'État de droit délivrent assez aisément des permis à des citoyens qui n'ont pas bénéficié d'une formation correcte à la conduite, même si ces États organisent en théorie une telle formation. Les échanges concernent souvent des permis de conduire délivrés dans des pays douteux d'Afrique ou d'Asie. Nous demandons au ministre de veiller à ce que les ressortissants de ces États ne soient pas autorisés à conduire dans notre pays.

Des accords bilatéraux peuvent en effet être résiliés. La Convention du 8 novembre 1968 prévoit également des dispositions pour ce faire. Elle stipule qu'un État n'est pas obligé de reconnaître la validité de permis de conduire étrangers. Il nous appartient donc d'insérer une disposition analogue dans la loi. La Flandre s'emploie à renforcer les examens en vue de l'obtention du permis de conduire, mais tous ces efforts sont anéantis en raison du fait que de mauvais conducteurs étrangers sont autorisés à circuler sur nos routes à n'importe quelles conditions.

Le ministre admet-il que l'échange "aveugle" de permis de conduire étrangers représente un danger pour la sécurité routière dans notre pays? Envisage-t-il de prendre des mesures?

06.02 **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): Les permis de conduire des ressortissants non européens ne sont pas échangés à l'aveugle. Pour obtenir l'échange, il faut remplir les conditions fixées

het bilateraal akkoord met het land waar het rijbewijs is verkregen. Het rijbewijs moet afgegeven zijn door het land waar de houder zijn verblijfplaats had op het ogenblik van afgifte en het moet aangegeven zijn voor inschrijving in het bevolkings-, vreemdelingen- of wachtregister. De rijbewijzen worden door de politie onderworpen aan een echtheidsonderzoek.

Ik heb geen cijfers over het aantal bestuurders dat in België rondrijdt met een rijbewijs uit landen waarvoor een vrijstelling van het rijexamen geldt. Wel komt maar 2% van de bestuurders dat betrokken is bij een ongeval met lichamelijke schade, niet uit de EU. Een deel van hen behaalde het rijbewijs in ons land, de impact op de Belgische verkeersveiligheid is dan ook beperkt.

Ik overweeg bijgevolg geen maatregelen om deze regeling voor bepaalde landen stop te zetten. Ik zal echter ook geen nieuwe akkoorden sluiten met landen waar de rijopleiding of de rijexamens niet overeenkomen met de Europese norm of waar het risico op vervalsing te groot is.

Bij de omwisseling van Europese rijbewijzen kan de FOD Mobiliteit het databankennetwerk RESPER (Réseau permis de conduire/Drivers License Network) raadplegen. Gezien de omvang van het aantal aanvragen, gebeurt dat enkel bij twijfel aan de echtheid, als de geldigheidsduur is verstreken of in geval van verlies of beschadiging. De informatie in RESPER is nog niet in alle lidstaten eenvormig en niet alle databanken zijn ook even betrouwbaar. Wij onderzoeken wel de mogelijkheid van een geautomatiseerde raadpleging van RESPER.

Europese rijbewijzen zijn bij ons erkend, een omwisseling is enkel noodzakelijk als de geldigheidsduur dreigt te verstrijken. Enkel voor rijbewijzen zonder geldigheidsduur is de omzetting verplicht binnen het tweede jaar na inschrijving van de houder in een Belgische gemeente.

06.03 Barbara Pas (VB): Ik had het niet over de valse rijbewijzen, maar over de echte rijbewijzen van mensen die geen behoorlijke opleiding hebben gekregen. De minister is blijkbaar niet van plan in te grijpen. Het verdrag betreffende het wegverkeer

par la Convention de Genève ou par un accord bilatéral conclu avec le pays où le permis de conduire a été obtenu. Le permis de conduire doit avoir été délivré par le pays où son titulaire était domicilié à la date de la délivrance du document et il doit être présenté pour l'inscription au registre de la population, des étrangers ou d'attente. La police procède à un contrôle d'authenticité des permis de conduire.

Je ne dispose pas de chiffres concernant le nombre de conducteurs qui circulent en Belgique munis d'un permis de conduire délivré par des pays bénéficiant d'une exemption de l'examen de conduite. En revanche, on sait que 2 % des conducteurs impliqués dans un accident avec dommages corporels ne sont pas originaires de l'UE. Comme une partie d'entre eux ont obtenu leur permis dans notre pays, l'incidence sur la sécurité routière belge est évidemment limitée!

C'est pourquoi je n'envisage pas de prendre des mesures pour mettre fin à la réglementation applicable à certains pays. Je ne vais pas non plus conclure de nouveaux accords avec des pays où la formation à la conduite ou les examens de conduite ne sont pas conformes aux normes européennes, ni avec des pays où le risque de falsification est trop élevé.

Lors de l'échange de permis de conduire européens, le SPF Mobilité peut consulter le réseau de bases de données RESPER (Réseau permis de conduire / Drivers License Network). Étant donné l'ampleur du nombre de demandes, on ne le fait qu'en cas de doute sur l'authenticité, si la durée de validité a expiré ou en cas de perte ou de détérioration. L'information contenue dans le fichier RESPER n'est pas encore uniforme dans tous les pays européens et toutes les bases de données n'ont pas la même fiabilité. Nous étudions la possibilité d'une consultation automatique de RESPER.

Nous reconnaissons les permis de conduire européens, et un échange ne devient nécessaire que si la durée de validité risque d'être dépassée. L'échange n'est obligatoire que dans le cas des permis de conduire dépourvus d'une durée de validité et doit avoir lieu au cours de la deuxième année qui suit l'inscription du détenteur dans une commune belge.

06.03 Barbara Pas (VB): Je ne parlais pas des faux permis de conduire, mais des vrais permis dont les détenteurs n'ont pas reçu de formation à la conduite digne de ce nom. Le ministre n'a apparemment pas l'intention d'intervenir. La

stamt nochtans uit 1968, toen hier bij ons de rijbewijzen ook nog zonder voorafgaand examen letterlijk werden uitgedeeld. In termen van verkeersveiligheid is dat eigenlijk de prehistorie.

In het antwoord op mijn schriftelijke vragen somt de minister het aantal omwisselingen van rijbewijzen per land op. Op die lijst staan heel wat landen waar er geen rij scholen bestaan en er soms zelfs amper verkeersborden staan. Omwille van de verkeersveiligheid kan ik het alleen maar betreuren dat hij geen initiatieven wil nemen. Ik hoop dat de Kamer wel het nodige gezond verstand aan de dag legt en de minister daartoe zal aanzetten. Ik zal een motie van aanbeveling indienen.

06.04 Jean-Jacques Flahaux (MR): We dienen een eenvoudige motie in.

Moties

De **voorzitter**: Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.

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;

convention sur la circulation routière date pourtant de 1968, époque à laquelle on distribuait véritablement les permis de conduire sans examen préalable. En termes de sécurité routière, il s'agissait toutefois de la préhistoire.

Dans ses réponses à mes questions écrites, le ministre énumère le nombre d'échanges de permis de conduire par pays. Sur cette liste figure toute une série de pays où il n'existe pas d'écoles de conduite et parfois même, quasiment pas de signaux routiers. Dans un souci de sécurité routière, je ne puis que regretter que le ministre refuse de prendre des initiatives. J'espère que la Chambre fera preuve du bon sens nécessaire et qu'elle encouragera le ministre à agir dans ce sens. Je déposerai une motion de recommandation à ce sujet.

06.04 Jean-Jacques Flahaux (MR): Nous déposons une motion pure et simple.

Motions

La **présidente**: En conclusion de cette discussion les motions suivantes ont été déposées.

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;

- 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."

Een eenvoudige motie werd ingediend door de heer Jean-Jacques Flahaux.

Over de moties zal later worden gestemd. De bespreking is gesloten.

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)

07.01 **Karin Jiroflée** (sp.a): De plannen van Brussels Airport Company (BAC) voor de uitbreiding van de luchthaven van Zaventem heeft zware gevolgen voor het gebied onder de vliegroute Leuven Rechtdoor. Zo zal Haacht en omgeving heel wat extra lawaai te slikken krijgen.

Zonder een oplossing voor de vliegroute Leuven Rechtdoor kan er voor ons geen vliegwet en ook geen uitbreiding van de luchthaven komen. Het schrappen of het significant verminderen van opstijgende vliegtuigen boven deze regio moet nu absolute voorrang krijgen. Wat zijn de stappen die de minister zal zetten om de problematiek van de vliegroute Leuven Rechtdoor op te lossen?

- 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."

Une motion pure et simple a été déposée par M. Jean-Jacques Flahaux.

Le vote sur les motions aura lieu ultérieurement. La discussion est close.

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): Les projets de la *Brussels Airport Company* (BAC) concernant l'extension de l'aéroport de Zaventem auront de lourdes conséquences pour la zone survolée par la route aérienne "Louvain tout droit" et provoqueront une aggravation considérable des nuisances sonores à Haacht et dans ses environs.

En l'absence d'une solution pour cette route aérienne, il est hors de question, pour nous, de participer à l'adoption d'une loi sur la dispersion des vols ou à une décision concernant l'extension de l'aéroport. La suppression ou la réduction significative des décollages au-dessus de cette région doit bénéficier d'une priorité absolue. Quelles démarches le ministre compte-t-il entreprendre pour résoudre le problème de la route aérienne "Louvain

tout droit"?

07.02 Georges Dallemagne (cdH): Meer dan een jaar geleden bleek uit een audit van het DGLV dat Belgocontrol de windnormen en de PRS-procedures niet naleeft. Die normen en procedures zou u verduidelijken. Dat is wat u acht maanden geleden althans hebt gezegd. De vertraging is ongetwijfeld te wijten aan Belgocontrol, die zijn interpretatievrijheid wil behouden en zich niet wil richten naar wat de auteur van de normen en de controleautoriteit (het DGLV) met die normen en procedures wilden bereiken.

De personen die als gevolg van een interpretatiefout worden overvlogen, blijven door deze vertraging in de kou staan. Ze zijn – terecht – van mening dat hen onrecht wordt aangedaan.

Wanneer komt u met die verduidelijking? Kunt u de grote lijnen ervan al meedelen, met name over baan 19, de hoogtewind, de interpretatie van 7 knopen wind en rukwinden?

07.03 Karine Lalieux (PS): Volgens het rapport van onze commissie over de toepassing van het preferentieel baangebruik in Brussel-Nationaal in oktober 2016, hebt u gezegd dat u de RAAS-parameters nog niet hebt gevalideerd, een instrument waarvan u niet wist of het al werd gebruikt. U voegde eraan toe dat, aangezien het DGLV en Belgocontrol de instructies van 2013 op een verschillende manier interpreteerden, een verduidelijking absoluut noodzakelijk was en dat alle partijen blijf moesten geven van goede wil.

Welke maatregelen werden er genomen om de instructies te verduidelijken?

07.04 Minister François Bellot (*Nederlands*): Ik wil een globale oplossing, waarin alle elementen – zoals de vliegroutes – worden opgenomen en die zich niet richt op één bepaalde geografische zone, want dat zou enkel het probleem maar verschuiven.

(*Frans*) De impactstudie over de geluidshinder rond de luchthaven heeft betrekking op alle zones en Gewesten en zal alternatieven voorstellen. De resultaten ervan zullen belangrijk zijn voor de zoektocht naar een oplossing; een beslissing nemen zonder op de resultaten van de studie te wachten, zou getuigen van slecht beheer.

Het hof van beroep buigt zich momenteel over de vliegroute Leuven Rechtdoor en elke beslissing zal dus rekening moeten houden met het arrest dat daarover zal worden geveld, en waarvan – gelet op

07.02 Georges Dallemagne (cdH): Voici plus d'un an, un audit de la DGTA a montré le non-respect des normes de vent et des procédures du PRS par Belgocontrol. Il y a 8 mois, vous nous annonciez une clarification prochaine. Le retard tient sans doute à Belgocontrol qui préserve sa liberté d'interprétation, sans tenir compte ni de l'auteur des normes, ni de l'autorité de contrôle (la DGTA).

Ce retard cause un préjudice aux personnes survolées à cause d'une interprétation erronée; elles en conçoivent un légitime sentiment d'injustice.

Quand pouvons-nous espérer votre clarification? Pouvez-vous nous en exposer les grandes lignes, notamment sur la piste 19, le vent en altitude, l'interprétation des 7 nœuds de vent et de la rafale?

07.03 Karine Lalieux (PS): Selon le rapport de notre commission sur l'utilisation des pistes à Bruxelles-National en octobre 2016, vous disiez n'avoir pas encore validé les paramètres du RAAS, outil dont vous ignoriez s'il était déjà utilisé. La DGTA et Belgocontrol ayant interprété différemment les instructions de 2013, une clarification était absolument indispensable, ajoutez-vous, ainsi que la bonne volonté de toutes les parties.

Quelles mesures avez-vous prises afin de clarifier les instructions?

07.04 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): J'ai la volonté d'aboutir à une solution globale qui inclue l'ensemble des éléments – tels que les itinéraires de vol – et qui ne soit pas axée sur une zone géographique particulière, étant donné qu'une telle option ne ferait que déplacer le problème.

(*En français*) L'étude d'incidence sur les nuisances sonores autour de l'aéroport vise toutes les zones et Régions et fournira des solutions alternatives. Ses résultats seront importants dans la recherche d'une solution; décider sans attendre l'étude serait donc une mauvaise gestion.

La cour d'appel examinant le "Leuven Rechtdoor", toute décision devra respecter son arrêt dont on ignore l'issue, vu deux précédentes sentences contradictoires.

de twee voorgaande tegenstrijdige uitspraken – de uitkomst onzeker is.

De geplande verduidelijking van de windnormen op grond van de aanbevelingen van het DGLV en de windnormen van de ICAO wordt op technisch vlak besproken door de actoren die de ze moeten toepassen. Vervolgens zal Belgocontrol zich erover buigen voor het *safety case*.

07.05 Karin Jiroflée (sp.a): Het is nogal wies dat een oplossing zich niet kan richten op één enkele regio. Die globale oplossing laat echter wel heel lang op zich wachten. Ik vraag mij af of we daarvan nog iets gaan zien in deze regeerperiode.

07.06 Georges Dallemagne (cdH): Telkens wanneer we u een vraag over dit dossier stellen, worden we met een kluitje in het riet gestuurd. De regering houdt het in beraad om te voorkomen dat er vooruitgang wordt geboekt. U maakt gewag van overheidsopdrachten, effectenstudies, maar u weet best dat het mogelijk was om vaart te zetten achter dit dossier, onder meer door te decreteren dat de instructie van juli 2013 van toepassing was.

U staat onder druk en kiest voor vertragingstechnieken. Tienduizenden personen hebben te lijden onder uw onvermogen om het gezond verstand en de beslissingen van het DGLV te laten prevaleren, waardoor Belgocontrol de lakens kan uitdelen.

Dat er verwezen wordt naar effectenstudies betekent dat deze regering geen beslissing zal nemen.

Mevrouw Galant baseerde zich niet op effectenstudies voor haar beslissing om vliegtuigen die voordien een andere route volgden, langs de Kanaalroute te laten vliegen.

07.07 Karine Lalieux (PS): Het is duidelijk dat er in deze legislatuur geen beslissing zal worden genomen, de verkiezingsbeloften van de MR ten spijt. Gisteren heb ik de inwoners van de gemeente Laken nog gezegd dat ik er geen goed oog in had.

Wat de uiteenlopende interpretaties van de normen betreft, hebt u op apodictische wijze laten weten dat Belgocontrol in het gareel zou worden gedwongen, en dat de instructies en de richtlijnen zouden worden toegepast. Aangezien er maatregelen klaar zijn, hoop ik dat ze na Pasen zullen worden toegepast. We vragen geen wijziging van de instructies, maar een juiste interpretatie ervan.

Le projet de clarification sur base des recommandations de la DGTA et des normes de vent de l'OACI est discuté sur le plan technique par les acteurs ayant à l'appliquer. Il sera ensuite soumis à Belgocontrol pour le *safety case*.

07.05 Karin Jiroflée (sp.a): Il est évident que la solution ne peut pas viser une seule région. Cependant, la recherche d'une solution globale se fait vraiment attendre. Je me demande si des actions seront prises à cet égard sous la législature actuelle.

07.06 Georges Dallemagne (cdH): Chaque fois qu'on vous interroge sur ce dossier, on est renvoyé aux calendes grecques. Le gouvernement s'assied dessus pour ne pas le faire avancer. Vous parlez de marchés publics, d'études d'incidence mais vous savez qu'il y avait des possibilités d'agir plus rapidement, dont dire que l'instruction de juillet 2013 était d'application.

Étant sous pression, vous choisissez d'avancer lentement. Et des dizaines de milliers de personnes souffrent de votre incapacité à faire prévaloir le bon sens et les décisions de la DGTA, Belgocontrol faisant la pluie et le beau temps.

Se référer à des études d'incidence signifie que ce gouvernement ne décidera rien.

Sans études d'incidences, madame Galant a orienté sur le canal des avions orientés ailleurs, auparavant.

07.07 Karine Lalieux (PS): On a compris qu'il n'y aurait pas de décision sous cette législature en dépit des promesses de campagne du MR. Hier, j'ai dit mon pessimisme à ce sujet aux habitants de Laeken.

Quant aux interprétations divergentes des normes, vous avez affirmé péremptoirement que Belgocontrol serait remise au pas, que les instructions et les directives seraient appliquées. Après Pâques, puisque des mesures sont prêtes, j'espère qu'elles seront d'application. On ne demande pas de modifications mais une interprétation correcte des instructions.

07.08 Minister **François Bellot** (*Frans*): Ik zal voor de effectenstudie niet afwijken van de regels inzake de overheidsopdrachten.

Een genomen beslissing kan niet de volgende dag al worden toegepast want er moet eerst een *safety case* worden opgesteld. U moet toch acht tot dertig weken rekenen voordat een instructie kan worden uitgevoerd. We zitten nu in de technische fase.

Het wijzigen van de vliegroutes is in het verleden niet succesvol gebleken. Het verplaatsen van vliegtuigen van de ene naar de andere route is geen structurele oplossing.

07.09 **Karin Jiroflée** (sp.a): Ik ben het ermee eens dat er een structurele oplossing moet komen. Niemand is gebaat bij wat gerommel in de marge. Maar het duurt gewoon veel te lang! Wanneer zullen de technische besprekingen afgerond zijn en wanneer zullen wij daarover eindelijk kunnen debatteren?

07.10 **Georges Dallemagne** (cdH): U zegt dat alle vliegtuigen die nu over Brussel vliegen, over Brussel zullen blijven vliegen. U hebt gezegd dat de vliegtuigen niet van de ene route naar de andere zullen worden overgeheveld!

Na de technische besprekingen zal het nog lang duren voordat de verduidelijkte windnormen zullen worden geïmplementeerd. Dat zal niet meer onder deze regering gebeuren en dat komt u goed uit!

U verschuilt zich achter de overheidsopdrachten. Voor andere beslissingen hoeven er geen overheidsopdrachten gegund te worden, en dat zijn de beslissingen waar iedereen op zit te wachten.

07.11 **Karine Lalieux** (PS): De instructies veranderen niets aan de effectenstudie. U hebt uzelf onder druk gezet door te zeggen dat u alle normen zou doen naleven. Negen maanden later staan we geen stap verder!

Het incident is gesloten.

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): Brussels Airport laat op 25 maart zijn kunstcollectie veilen.

07.08 **François Bellot**, ministre (*en français*): Je ne dérogerai pas aux règles des marchés publics pour l'étude d'incidence.

On ne peut appliquer dès le lendemain une décision prise: que fait-on des *safety cases*? Il faut entre huit et trente semaines pour mettre en œuvre une instruction. On en est à la phase technique.

Changer la route des avions, on a vu ce que cela a donné. Les déplacer d'une route à l'autre n'est pas une solution structurelle.

07.09 **Karin Jiroflée** (sp.a): Je vous rejoins sur la nécessité d'une solution structurelle. Les bricolages provisoires ne profitent à personne. Mais cela fait tout simplement trop longtemps que ça dure! Quand mettra-t-on un point final aux discussions techniques et quand pourrons-nous enfin en débattre?

07.10 **Georges Dallemagne** (cdH): Vous dites que tous les avions qui ont été déplacés sur Bruxelles resteront sur Bruxelles. Vous avez dit qu'on ne déplacera pas les avions d'une route à l'autre!

Après les discussions techniques, il faudra encore une longue période pour la mise en œuvre. Elle n'aura pas lieu sous ce gouvernement et cela vous arrange!

Vous vous cachez derrière les marchés publics. D'autres décisions n'en nécessitent pas, ce sont celles-là qu'on attend.

07.11 **Karine Lalieux** (PS): Les instructions ne changent rien par rapport à l'étude d'incidence. C'est vous qui vous êtes mis au défi en disant que vous feriez tout respecter. Neuf mois après, rien n'a été fait!

L'incident est clos.

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)**

08.01 **Georges Dallemagne** (cdH): Le 25 mars, Brussels Airport met en vente sa collection d'art lors

Met de opbrengst zullen goede doelen worden gesteund. In de catalogus zijn er twee schilderijen opgenomen van parlements lid Rik Daems, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven, en dus bevoegd voor de luchthaven van Brussel, van 1999 tot 2003.

Bezit de luchthaven nog andere werken van zijn hand? Wanneer en voor welke bedrag heeft de luchthaven de doeken gekocht? Aan wie werd dat bedrag betaald?

08.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): Dat valt niet onder mijn bevoegdheden want Brussels Airport Company is een naamloze vennootschap van privaatrecht.

08.03 **Karine Lalieux** (PS): Dat bedrag is niet naar de heer Daems gegaan, maar naar een goed doel. Ik heb die vraag destijds gesteld.

Het incident is gesloten.

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): Verscheidene gebruikers geven aan dat ze problemen ondervinden met de NMBS-app. Vroeger was de app vaak nog vóór de aankondigingen op het perron al bijgewerkt, maar naar verluidt zitten er bugs in het systeem en wordt er verkeerde informatie verspreid.

Wat is de oorzaak van die problemen? Zijn er oplossingen in de maak? Wanneer zal de nieuwe app waarmee de treinen realtime kunnen worden gevolgd, die in oktober door de CEO werd aangekondigd, ontwikkeld worden?

09.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): Er zijn verschillende problemen met de realtimegegevens geweest, omdat de app's vrij oud zijn. De NMBS verzekert me dat ze de nodige maatregelen heeft getroffen om die problemen te verhelpen. De app zal eind 2018 geheel vernieuwd worden.

De NMBS zal de kwaliteit en de overeenstemming van de gegevens die via de verschillende informatiekanaalen verspreid worden, verbeteren. De eerste resultaten zouden tegen het einde van het jaar zichtbaar moeten zijn.

d'une vente aux enchères. Les bénéfices iront à des œuvres caritatives. Dans le catalogue se trouvent un ou deux tableaux du parlementaire Rik Daems. Il était ministre des Télécommunications et des Entreprises publiques, en charge de l'aéroport de Bruxelles de 1999 à 2003.

L'aéroport possède-t-il d'autres de ses œuvres? Quand a-t-il acquis ces toiles et à quel prix? A qui ce montant a-t-il été versé?

08.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): Cela ne relève pas de mes compétences car Brussels Airport Company est une société anonyme de droit privé.

08.03 **Karine Lalieux** (PS): L'argent n'est pas revenu à M. Daems, c'était au profit d'une œuvre de bienfaisance. J'avais posé cette question à l'époque.

L'incident est clos.

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)**

09.01 **Kattrin Jadin** (MR): Plusieurs utilisateurs expliquent leurs difficultés avec l'application mobile de la SNCB. Auparavant, elle était souvent en avance sur les annonces sur les quais, mais dernièrement il y aurait des bugs et des mauvaises informations diffusées.

Quelle est la raison de ces problèmes? Des solutions sont-elles envisagées? Quand sera développée la nouvelle application pour suivre les trains en temps réel, promise par la CEO en octobre?

09.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): Il y a eu différents problèmes avec le flux de données en temps réel, les applications étant relativement anciennes. La SNCB m'assure qu'elle a entrepris les actions nécessaires pour y remédier. Un renouvellement général de l'application est prévu fin 2018.

La SNCB a prévu d'améliorer la qualité et la cohérence des données via les différents canaux d'information. Les premiers résultats devraient être visibles 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 spitsrein 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): Op 19 februari zaten in Mechelen honderden passagiers uren vast in een trein. De evacuatie is helemaal niet vlot verlopen en de airco en de verwarming waren uitgevallen.

10.01 David Geerts (sp.a): Le 19 février, plusieurs centaines de passagers sont restés bloqués plusieurs heures dans un train à Malines. Le système de conditionnement d'air ainsi que le chauffage étaient en panne et de plus, l'évacuation ne s'est pas déroulée d'une façon optimale.

Naar aanleiding van de incidenten in de lente en zomer van 2017 zouden er met de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen (DVIS) afspraken worden gemaakt om treinbestuurders vlotter te hulp te snellen door beter te communiceren en door andere treinbestuurders en materieel standby te houden.

Après les incidents survenus au cours de l'été et du printemps de 2017, des accords devaient être conclus avec le Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer (SSICF) pour pouvoir venir plus rapidement en aide aux conducteurs de train grâce à une amélioration de la communication et au maintien en stand-by d'autres conducteurs de train et de matériel.

Hoe komt het dat de evacuatie op 19 februari zo moeizaam verlopen is en zo lang geduurd heeft? Waarom was er bijvoorbeeld maar een enkele loopbrug? Waarom was er geen andere treinbestuurder beschikbaar? Waarom is er geen water rondgedeeld? Vindt de minister een bedrag van 3,70 euro een redelijke compensatie om zo'n vier uur lang te moeten vastzitten in een benauwde trein?

Comment explique-t-on que le 19 février, l'évacuation se soit déroulée si laborieusement et si lentement? Pourquoi, par exemple, n'y avait-il qu'une seule passerelle? Pourquoi aucun autre conducteur de train n'était-il disponible? Pourquoi n'y a-t-il pas eu de distribution de bouteilles d'eau? Le ministre estime-t-il que 3,70 euros soit une juste compensation pour les voyageurs qui sont restés bloqués et confinés pendant quatre heures dans un train sans aération?

10.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Het wordt inderdaad nogal frustrerend om na elk incident te moeten vragen hoe een en ander beter had kunnen worden aangepakt en om te moeten vaststellen dat alle mooie beloftes eigenlijk niets betekenen. Ik reken er stellig op dat er nu nieuwe afspraken, procedures en initiatieven komen om de reizigers bij incidenten beter op te vangen en om beter met hen te communiceren.

10.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Il est en effet très frustrant de devoir demander après chaque incident comment on aurait pu mieux s'y prendre et de devoir constater que toutes les belles promesses ne signifient rien en réalité. Je tiens absolument à ce que l'on adopte de nouvelles conventions et de nouvelles procédures et à ce que l'on prenne de nouvelles initiatives afin de mieux s'occuper des voyageurs lors d'incidents et d'assurer une meilleure communication avec eux.

Kan de minister dit incident nader toelichten? Hoe evalueert de NMBS zelf het incident? Welke stappen werden er ondernomen om de reizigers te helpen? Zijn er aanpassingen aan de procedures nodig? Welke maatregelen nam de NMBS de afgelopen jaren en welke plant ze nog? Hoe

Le ministre peut-il communiquer plus de détails sur cet incident? Quelles conclusions la SNCB elle-même en tire-t-elle? Quelles démarches y ont-elles été entreprises afin d'aider les voyageurs? Est-il indispensable de modifier les procédures? Quelles mesures la SNCB a-t-elle prises au cours des

verloopt de samenwerking tussen de NMBS en Infrabel in zulke omstandigheden? Hoe verliep de communicatie naar de reizigers tijdens het incident? Bestaat er daarvoor een procedure?

10.03 Minister **François Bellot** (*Nederlands*): Dit incident was te wijten aan het afrukken van de bovenleiding, die zich rond de pantograaf van de locomotief had opgerold. De NMBS erkent dat de afwikkeling te lang heeft geduurd, maar wijst er ook op dat de locatie moeilijk toegankelijk was, dat het weer slecht was, dat het donker was en dat het om 1.000 passagiers ging.

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 overstappen nam één uur in beslag, omdat de trein bestond uit twee treinhelften die niet met elkaar verbonden waren. Dat de treinen van een ander model waren, maakte het moeilijk om de loopbrug te plaatsen. De NMBS zegt dat het materieel dermate intensief wordt gebruikt dat er weinig reservetreinen beschikbaar zijn tijdens de piekuren en dan al zeker niet van elk model.

Volgens de NMBS kon de water- en voedselbedeling niet op de plaats van het incident zelf worden georganiseerd omdat de locatie te moeilijk toegankelijk was om zoveel mensen te bevoorraden. Dat zou immers erg tijdrovend zijn geweest. Er vond wel een bedeling plaats in de stations van Mechelen, Berchem en Antwerpen-Centraal.

De formulieren om compensatie te vragen, worden volledig herwerkt. Het blijft nodig om de exacte trein van een bepaalde klant te kunnen identificeren op basis van een aantal essentiële gegevens. De NMBS heeft een richtlijn uitgevaardigd dat ernaar gestreefd moet worden dat de vervangtrein dezelfde is als de oorspronkelijke trein. De interventiecoördinator moet regelmatig 'motorkap-overleg' plegen met de treinbegeleider, Securail, over het verloop van het incident. Er bestaat een interventieplan waarin de stappen na een dergelijk incident opgesomd staan.

10.04 **David Geerts** (sp.a): We moeten echt eens een keer berekenen of de kostprijs om personeel en materieel standby te houden niet lager ligt dan wat al die incidenten nu kosten.

dernières années et quelles autres mesures prévoit-elle de prendre? Comment se passe la collaboration entre la SNCB et Infrabel dans pareils cas? Comment s'est déroulée la communication en direction des voyageurs pendant l'incident? Une procédure existe-t-elle dans ces cas-là?

10.03 **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): Cet incident a été provoqué par la rupture d'une caténaire, qui s'était enroulée autour du pantographe de la locomotive. La SNCB reconnaît que l'évacuation a duré trop longtemps, mais elle souligne que l'endroit était difficilement accessible, que la météo était mauvaise, qu'il faisait sombre et qu'il y avait à bord un millier de passagers.

La décision de préparer un train de secours pour l'envoyer sur place a été prise dans la demi-heure qui a suivi l'arrêt du train. Le changement de train a pris une heure, car les deux parties ne communiquaient pas entre elles. La différence de modèle entre les deux trains a compliqué l'installation d'une passerelle. La SNCB affirme que le matériel est utilisé de manière si intensive que peu de trains de réserve sont disponibles pendant les heures de pointe, et qu'il n'en reste certainement pas un de chaque modèle.

D'après la SNCB, l'approvisionnement en eau et en nourriture n'a pas pu être organisé sur les lieux mêmes de l'incident. En effet, l'endroit était d'un accès trop malaisé pour ravitailler un nombre si important de personnes et cela aurait pris énormément de temps. Les passagers ont toutefois été approvisionnés en eau et en nourriture dans les gares de Malines, de Berchem et d'Antwerpen-Centraal.

Les formulaires de demandes de compensation sont entièrement remaniés. Pour pouvoir identifier le train pris par le client, il reste nécessaire de connaître un certain nombre de données essentielles. La SNCB a élaboré une directive selon laquelle le train de remplacement doit, de préférence, être du même type que le train remplacé. Le coordinateur d'intervention doit régulièrement, dans le cadre du système de coordination rapide, se concerter avec l'accompagnateur de train et Securail à propos du déroulement de l'incident. Il existe un plan d'intervention énumérant les différentes étapes à mettre en œuvre après un tel incident.

10.04 **David Geerts** (sp.a): Une fois pour toutes, nous devrions faire un calcul simple: le maintien en stand-by de personnel et de matériel n'est-il pas moins onéreux que le coût actuellement généré par tous ces incidents?

10.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Ik kan alleen maar blijven aandringen op een betere aanpak. Het belang van de reiziger moet primeren op de procedures.

Het incident is gesloten.

10.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Je ne peux que continuer à insister sur la nécessité d'améliorer l'approche à adopter. L'intérêt des voyageurs doit primer sur les procédures.

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)

11.01 David Geerts (sp.a): Op 8 januari vergaderde een delegatie van Kempische burgemeesters en parlementsleden met Infrabel en de NMBS over een aantal spoordossiers, waarbij onder meer de plaatsing van extra ticketautomaten in de stations van Turnhout en Bouwel ter sprake kwam. De vertegenwoordiger van de NMBS zei dat de kostprijs voor de plaatsing van een ticketautomaat liefst 500.000 euro bedraagt.

Klopt dat? Op hoeveel jaar moet de afschrijving dan gebeuren? Hoeveel tickets moeten er worden verkocht in een station om in aanmerking te komen voor een nieuwe automaat? Hoe verhoudt die investering zich tot de loonkost van een loketbediende gedurende een jaar?

11.02 Minister François Bellot (Nederlands): De plaatsingskosten van een automaat hangen af van de lokale omstandigheden, de ondergrond waarop de automaat wordt geplaatst en de nabijheid van een aansluiting op het elektriciteitsnet. Ligt de netwerkkeet veraf, dan moet men soms een optische vezelkabel trekken, hetgeen vrij duur is.

De gemiddelde plaatsingskost bedraagt 15.000 euro. Daarbij komt nog de automaat zelf, die 20.000 euro kost. De plaatsingskosten bedragen dus in totaal 35.000 euro, maar dit kan oplopen tot zo'n 45.000 euro. De afschrijving gebeurt op 10 jaar.

Een station moet meer dan 5.000 verkoopacties per maand realiseren om een tweede automaat te kunnen rechtvaardigen. In Turnhout zijn er gemiddeld zo'n 3.000 verkopen. Men kan echter ook rekening houden 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 vergelijking met de kostprijs van een loketbediende is irrelevant,

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): Le 8 janvier, une délégation de bourgmestres et de parlementaires campinois se sont réunis avec Infrabel et la SNCB au sujet de plusieurs dossiers ferroviaires, et l'installation de distributeurs automatiques de tickets dans les gares de Turnhout et Bouwel a notamment été discutée. Le représentant de la SNCB a déclaré que le coût du placement d'un distributeur automatique de tickets s'élevait à pas moins de 500 000 euros.

Est-ce exact? Sur combien d'années doit dès lors s'étaler l'amortissement? Combien de tickets doivent-ils être vendus dans une gare pour qu'elle entre en ligne de compte pour l'installation d'un nouveau distributeur automatique? Quelle est la proportion entre cet investissement et le coût salarial annuel d'un employé de guichet?

11.02 François Bellot, ministre (en néerlandais): Les coûts d'installation d'un distributeur automatique dépendent des conditions locales, du sous-sol sur lequel le distributeur est installé et de la proximité d'une connexion au réseau électrique. Si le point d'accès au réseau est éloigné, il faut parfois tirer un câble en fibre optique, ce qui est assez coûteux.

Le coût d'installation moyen s'élève à 15 000 euros, à quoi s'ajoute encore le distributeur lui-même, soit 20 000 euros. Les coûts d'installation s'élèvent donc à 35 000 euros au total, mais ils peuvent s'élever jusqu'à environ 45 000 euros. L'amortissement s'étale sur dix ans.

Une gare doit atteindre un niveau supérieur à 5 000 transactions par mois pour pouvoir disposer d'un deuxième distributeur automatique de billets. À Turnhout, le nombre de ventes s'élève en moyenne à environ 3 000. Il est cependant également possible de prendre en considération des situations spécifiques telles que la répartition des ventes sur la journée, sur la semaine ou sur l'année, les pics de demande et l'éventuelle très grande distance

omdat deze laatste ook andere kosten dan enkel loonkosten met zich meebrengt.

11.03 David Geerts (sp.a): Conclusie: die 500.000 euro blijkt dus duidelijk niet te kloppen.

Het incident is gesloten.

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)

12.01 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Uit een studie van het Vias institute blijkt dat het middenvakrijden een van de belangrijkste ergernissen is in het verkeer, na het bumperkleven en het niet-gebruiken van de richtingaanwijzers. Er is ter zake een wetsvoorstel door onze fractie ingediend om van middenvakrijden een overtreding van de tweede graad te maken.

Is er intussen een advies van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid? Hoe luidt dat advies en wat is de reactie van de minister? Wat is de timing? Zal de minister zelf een initiatief nemen of laat hij het initiatief aan het Parlement?

12.02 Minister François Bellot (Nederlands): Op 26 februari werd deze kwestie voorgelegd aan de leden van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid met de bedoeling deze problematiek te bespreken op de vergadering in juni. Het was niet zozeer de zwaarte van de geldboete die in vraag werd gesteld, maar de definitie van middenvakrijden zelf.

Vanaf welk ogenblik is iemand een middenvakrijder? Wanneer is er sprake van voldoende verkeersdruk om in het middenvak te blijven rijden? Enkel een politieagent op het terrein 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 de volgende vergadering van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid in juni 2018.

entre le quai et le distributeur. La comparaison avec le coût d'un guichetier n'est pas pertinente étant donné que ce dernier entraîne encore d'autres coûts que le seul coût salarial.

11.03 David Geerts (sp.a): Conclusion: le chiffre de 500 000 euros est donc clairement erroné.

L'incident est clos.

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): Il ressort d'une étude réalisée par l'institut Vias que l'habitude de rouler sur la bande centrale représente un motif d'irritation majeur dans la circulation après le non-respect de la distance de sécurité et la non-utilisation des clignotants. Notre groupe a déposé une proposition de loi visant à considérer l'habitude de rouler sur la bande centrale comme une infraction du deuxième degré.

La Commission fédérale pour la Sécurité routière a-t-elle, dans l'intervalle, rendu un avis en la matière? Dans l'affirmative, quelle est la teneur de cet avis et comment le ministre y a-t-il réagi? Quel calendrier a-t-il été établi dans ce cadre? Le ministre prendra-t-il lui-même une initiative ou laissera-t-il l'initiative au Parlement?

12.02 François Bellot, ministre (en néerlandais): Cette question a été soumise aux membres de la Commission fédérale pour la Sécurité routière le 26 février en vue de son examen lors de la réunion prévue en juin. Il ne s'agissait pas tant de mettre en cause la sévérité de l'amende que la définition de l'habitude de rouler sur la bande centrale.

À partir de quel moment peut-on considérer qu'un conducteur monopolise la bande du milieu sur l'autoroute? À partir de quel moment considère-t-on que l'intensité du trafic justifie de se maintenir sur la bande du milieu? Seul un policier est en mesure d'estimer si un conducteur restant sur la bande du milieu constitue un danger pour la sécurité routière et pour la mobilité. J'espère que la prochaine réunion de la Commission fédérale pour la Sécurité

routière en juin 2018 apportera des réponses à ces différentes questions.

12.03 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Ik hoop dat de minister op korte termijn een beslissing zal nemen.

Het incident is gesloten.

12.03 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): J'espère que le ministre prendra une décision à brève échéance.

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)

13.01 Laurent Devin (PS): Er zou een ontwerp over verkeersovertredingen in de ministerraad ter tafel liggen. Het is de bedoeling de lijst van overtredingen die door automatische onbemande camera's worden vastgesteld uit te breiden. Deze camera's detecteren nummerplaten alsook bepaalde overtredingen zoals spookrijden, het niet-volgen van richtingspijlen, het inhalen door vrachtwagens op de autosnelweg bij regen... Volgens experts is het systeem niet helemaal betrouwbaar. De minimale herkenningsgraad bedraagt 93%.

Welke maatregelen zult u nemen om fouten te voorkomen? Zal de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer om advies worden gevraagd?

13.02 Minister François Bellot (*Frans*): Wettelijk gezien hoeft het advies van de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer niet te worden ingewonnen. Het koninklijk besluit vereist een nauwkeurigheid van 99,8% voor camera's die de snelheid van voertuigen meten.

Er bestaat geen federale regelgeving voor de herkenningsgraad voor nummerplaten. Er kan bij de aankoop van systemen een minimum worden vastgesteld in het bestek.

(*Nederlands*) Het plaatsen van de camera's behoort tot de taken van de politiezone.

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): Un projet concernant les infractions routières serait en discussion au Conseil des ministres. L'objectif est d'allonger la liste des infractions constatées par des caméras automatiques en l'absence d'un agent qualifié. Ces caméras détectent les plaques d'immatriculation et peuvent constater une circulation à contresens sur les autoroutes, le non-respect des flèches de directions, le dépassement des camions sur autoroute en cas de pluie... Selon les experts, la fiabilité du système n'est pas totale. Le taux de reconnaissance minimal est de 93 %.

Quelles mesures comptez-vous mettre en place pour éviter les erreurs? Un avis de la Commission pour la protection de la vie privée sera-t-il demandé?

13.02 François Bellot, ministre (*en français*): La loi n'impose pas qu'un avis soit demandé à la Commission pour la protection de la vie privée. Lorsque les caméras mesurent la vitesse des véhicules, l'arrêté royal exige une précision de 99,8 %.

Le taux de reconnaissance des plaques d'immatriculation n'est pas défini dans une réglementation fédérale. Un seuil minimum pourra être fixé dans un cahier de charges lors de l'acquisition des systèmes.

(*En néerlandais*) L'installation des caméras est du ressort de la zone de police.

(Frans) De camera's worden geplaatst op initiatief van de Gewesten, met name voor de verkeersportalen, en door de politie, in samenspraak met de procureurs des Konings.

(En français) Les caméras sont placées sur l'initiative des Régions, notamment pour les portiques, et par les polices, en accord avec les procureurs du Roi.

Men moet de herkenningsgraad voor de ANPR-camera's dus niet verwarren met het nauwkeurigheidspercentage dat werd vastgesteld voor de gemiddelde snelheid van de voertuigen.

Il ne faut donc pas confondre le pourcentage de la qualité ANPR et le pourcentage qui a été fixé en ce qui concerne la vitesse moyenne des véhicules.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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 **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)

14.01 **Paul-Olivier Delannois** (PS): Sommige inwoners van Doornik klagen over geluidsoverlast door vliegtuigen die op lage hoogte over de stad vliegen sinds de luchthaven Rijsel-Lesquin in 2016 zijn landingsprocedure heeft gewijzigd.

14.01 **Paul-Olivier Delannois** (PS): Des Tournaisiens se plaignent du bruit des avions survolant la ville à basse altitude, la procédure d'atterrissage des avions à Lille-Lesquin ayant été modifiée en 2016.

Voorziet de Belgische wetgeving in beperkingen op nachtvluchten op lage hoogte boven steden? Wordt de minimumhoogte van 2.000 voet nageleefd? Vanaf welke westenwindsnelheid wordt de stad overvlogen? Hebt u de petitie ontvangen van de omwonenden van Pic-Au-Vent? Hebt u hen geantwoord?

La loi belge prévoit-elle des restrictions relatives au survol des villes, la nuit à basse altitude? L'altitude minimale de 2 000 pieds est-elle respectée? Quelle est la vitesse minimale du vent d'ouest exigeant le survol de la ville? Avez-vous reçu la pétition des riverains du Pic-Au-Vent? Y avez-vous répondu?

14.02 **Minister François Bellot** (Frans): De meeste vragen kunnen enkel door de Franse autoriteiten beantwoord worden. Ik heb hun aandacht op dit geval gevestigd om te vernemen welke procedures het DGAC, de Franse tegenhanger van het DGLV, hanteert. We zullen vervolgens bekijken wat de mogelijkheden zijn, op grond van onze respectieve verantwoordelijkheden.

14.02 **François Bellot**, ministre (en français): Seules les autorités françaises peuvent répondre à la plupart de vos questions. J'ai attiré leur attention sur ce cas pour connaître les procédures mises en œuvre par la DGAC. Nous étudierons alors les possibilités selon nos responsabilités respectives.

De nieuwe procedures van de luchthaven Rijsel-Lesquin strekken ertoe de aanvlieg- en opstijgroutes zo goed mogelijk te regelen om de veiligheid te verhogen en hebben ervoor gezorgd dat die routes, die vroeger een grotere oppervlakte besloegen, nu strakker lopen. Doornik ligt echter precies op de landingsroute bij westenwind. Het

Les nouvelles procédures de l'aéroport de Lille-Lesquin ont pour objet de maîtriser les trajectoires pour une plus grande sécurité et pour effet de resserrer ces trajectoires, autrefois plus dispersées. Or, Tournai est pile dans l'axe d'atterrissage par vent d'ouest. La DGTA a reçu la pétition, qui a été transférée à la DGAC. J'ai transmis l'information au

DGLV heeft de petitie ontvangen en aan het DGAC overgezonden. Ik heb de informatie aan de bevoegde Franse minister overgemaakt via de ambassade. Ik zal u op de hoogte houden van het vervolg van dit dossier.

Het incident is gesloten.

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): De oude spoorwegbrug van Allain in Doornik die nu door voetgangers wordt gebruikt, werd afgesloten om veiligheidsredenen. Intussen zijn de hekken weggenomen en wordt de brug opgeschoond.

Mogen voetgangers opnieuw over de brug?

15.02 Minister François Bellot (Frans): De voetgangersbrug van Allain bevindt zich op een lijn die het Waalse Gewest zou willen opnemen in zijn RAVeL-netwerk. Omdat de brug in slechte staat is, werden er om veiligheidsredenen borden geplaatst om de toegang tot de brug te verbieden. De borden zijn wellicht met kwaad opzet weggenomen. De lokale overheden worden verzocht beter toezicht te houden. Indien de SPW noch Doornik dit stuk lijn wil overnemen voor RAVeL, zal de NMBS een afbraakvergunning voor de brug aanvragen. De maatschappij staat echter open voor elk initiatief om de brug een nieuwe bestemming te geven.

15.03 Paul-Olivier Delannois (PS): De voetgangersbrug is vrij toegankelijk en er is geen sprake van kwaad opzet. Er is echter wel degelijk een gevaar. Ik zal veiligheidsmaatregelen nemen.

Men zou zich de vraag moeten stellen wat de sloop kost in vergelijking met de kleine ingrepen die nodig zijn om een voetgangersbrug te behouden.

Het incident is gesloten.

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

ministre français compétent via l'ambassade. Je vous tiendrai au courant des suites de ce dossier.

L'incident est clos.

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)

15.01 Paul-Olivier Delannois (PS): L'ancienne ligne de chemin de fer sur la passerelle d'Allain, à Tournai, a été condamnée pour des raisons de sécurité. Or les barrières ont disparu et un défrichage est en cours.

Les piétons peuvent-ils à nouveau emprunter la passerelle?

15.02 François Bellot, ministre (en français): La passerelle d'Allain se trouve sur une ligne convoitée par la Région wallonne pour son RAVeL. Pour des raisons de sécurité, on a posé des panneaux pour interdire le passage sur le pont, en mauvais état. Leur enlèvement est dû sans doute à un acte de malveillance. Les autorités locales sont priées de renforcer la surveillance. Si le SPW ou la Ville ne veulent pas reprendre cette partie de ligne pour le RAVeL, la SNCB introduira un permis de démolition pour ce pont. Elle reste cependant ouverte à toute initiative de ré-affectation.

15.03 Paul-Olivier Delannois (PS): La passerelle est libre de tout accès et il n'y a eu aucun acte de malveillance. Le danger en revanche est réel. Je prendrai des dispositions en matière de sécurité.

Il faudrait se demander ce que coûte une démolition par rapport à de menus travaux pour conserver une passerelle.

L'incident est clos.

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

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): We hebben onlangs vernomen dat er in een confidentieel activiteitenverslag van de NMBS wordt aangekondigd dat de Thalys vanaf 2019 niet meer zal halteren in Lille Europe. De rit Brussel-Rijsel duurt 36 minuten met de Thalys, maar 1 uur en 13 minuten met de auto.

De Waalse Thalys werd eerder al afgeschaft, en dat had een negatief effect op de ontwikkeling van het Waals Gewest. Deze nieuwe afschaffing zou een impact hebben op de 250 treingebruikers die dagelijks dat traject afleggen, evenals op de economische en culturele banden tussen Brussel en Rijsel. Deze afschaffing kan niet worden opgevangen door de Eurostar.

Kunt u deze informatie bevestigen? Werd er een effectenstudie uitgevoerd? Met welk treinaanbod zou die afschaffing gecompenseerd kunnen worden?

16.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): Hoewel Thalys enkel publieke aandeelhouders heeft, is het bedrijf intussen een privaatrechtelijke onderneming geworden. Het internationale verkeer is volledig geliberaliseerd. De Thalystreinen die sinds april 2014 tussen Rijsel en Brussel rijden, verbinden in werkelijkheid Amsterdam met Rijsel, met een tussenstop in Brussel. In het kader van een algemene optimalisering van zijn aanbod heeft THI Factory besloten de halte in Rijsel vanaf 2019 af te schaffen. Reizigers kunnen gebruikmaken van de Eurostartreinen of de TGV's van de NMBS, zonder dat dit een impact zal hebben op hun reistijd.

De verantwoordelijken van de regio Hauts-de-France die ik gisteren heb ontmoet, zeiden dat de afschaffing van een van de treinen die momenteel tijdens de spits van Brussel naar Rijsel rijden, voor problemen zou zorgen voor de treingebruikers. Ze zullen de kwestie bij Thalys aanhangig maken.

Het incident is gesloten.

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

suppression de quatre liaisons Thalys entre Bruxelles et Lille Europe" (n° 24448)

16.01 **Laurent Devin** (PS): Nous avons récemment appris qu'un rapport d'activités confidentiel de la SNCB annonçait la suppression des arrêts du Thalys à Lille Europe dès 2019. Le trajet Bruxelles-Lille prend 36 minutes en Thalys mais 1 h 13 en voiture.

Après la suppression du Thalys wallon qui a eu un impact négatif sur le développement de la Région wallonne, cette suppression affecterait les 250 navetteurs quotidiens ainsi que les liens économiques et culturels. L'Eurostar ne pourra pas compenser cette suppression.

Confirmez-vous cette information? L'impact a-t-il été évalué? Quelle offre de train compenserait-elle cette suppression?

16.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): Même si les actionnaires sont publics, Thalys est devenu une entreprise de droit privé. Le trafic international est complètement libéralisé. Lancée en avril 2014, l'offre Thalys Lille-Bruxelles relie en réalité Amsterdam à Lille en passant par Bruxelles. Dans le cadre d'une optimisation globale de son offre, THI Factory a décidé de supprimer l'arrêt à Lille à partir de 2019. Les voyageurs pourront se reporter sur les offres Eurostar ou le TGV de la SNCB sans incidence sur le temps de parcours.

Les responsables de la région Hauts-de-France que j'ai rencontrés hier m'ont indiqué qu'un des trains supprimés en heure de pointe entre Lille et Bruxelles poserait problème aux navetteurs. Ils vont interpellier Thalys.

L'incident est clos.

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

Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de beheerscontracten" (nr. 24547)

17.01 Veli Yüksel (CD&V): Bij zijn aantreden is de minister onmiddellijk begonnen met de opmaak van nieuwe beheerscontracten met de NMBS en Infrabel. Hoewel er nog steeds geen witte rook is, heeft de ministerraad de investeringsplannen – een bijlage bij de beheersovereenkomsten – wel al goedgekeurd. De huidige beheerscontracten worden sinds 2013 telkens via KB verlengd. Wat is de stand van zaken?

17.02 Minister François Bellot (*Frans*): Nadat ik de dotaties tussen de NMBS en Infrabel verdeeld had, hebben de twee ondernemingen hun ontwerp van ondernemingsplan kunnen opstellen. De regering heeft op 31 maart 2017 een beslissing genomen over de schuldgraad van Infrabel en dat heeft de infrastructuurbeheerder in staat gesteld om zijn ondernemingsplan en zijn MIP in mei goed te keuren. Na de harmonisatie van de meerjareninvesteringsplannen heeft de NMBS haar MIP en haar strategisch investeringsplan in oktober kunnen goedkeuren. Infrabel heeft haar strategisch plan in december goedgekeurd.

(*Nederlands*) Als de meerderheid een consensus bereikt over het voorontwerp van beheerscontract van de NMBS en de tekst is voorgelegd aan het strategisch bedrijfscomité, zal het ontwerp van beheerscontract aan het management van de NMBS en 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 ontwerp van beheerscontract 2018-2022 zal duidelijke doelstellingen bevatten om de stap te zetten naar de liberalisering van het reizigersvervoer.

(*Frans*) Wat betreft het beheerscontract met Infrabel en de infrastructuurvergoeding, verlopen de werkzaamheden met Infrabel in een constructieve sfeer. De formule van de vergoeding moet in december 2019 worden gewijzigd om te voldoen aan de Europese voorschriften. De vergoeding is het resultaat van een doorwrocht evenwicht: ze moet hoog genoeg zijn om commerciële inkomsten te genereren maar ze mag geen rem zetten op een aantrekkelijk treinaanbod.

Het is nog altijd de bedoeling om de beheerscontracten van de NMBS en Infrabel

Chemins de fer Belges, sur "les contrats de gestion" (n° 24547)

17.01 Veli Yüksel (CD&V): Dès son entrée en fonction, le ministre a entamé la préparation de nouveaux contrats de gestion avec la SNCB et Infrabel. Même s'il n'y a pas encore de fumée blanche, le Conseil des ministres a pourtant déjà approuvé le plan d'investissement – une annexe aux contrats de gestion. Les actuels contrats de gestion sont systématiquement renouvelés par arrêté royal depuis 2013. Où en est-on aujourd'hui?

17.02 François Bellot, ministre (*en français*): Après ma décision sur le partage des dotations entre SNCB et Infrabel, les deux sociétés ont pu établir leur projet de plan d'entreprise. Le gouvernement a été amené à se prononcer sur le niveau d'endettement d'Infrabel le 31 mars 2017, ce qui a permis au gestionnaire d'infrastructure d'approuver son plan d'entreprise et son PPI en mai. Après l'harmonisation des plans pluriannuels d'investissement, la SNCB a pu approuver en octobre son PPI et son plan stratégique d'investissement. Infrabel a approuvé son plan stratégique en décembre.

(*En néerlandais*) Si la majorité trouve un consensus à propos de l'avant-projet de loi de contrat de gestion de la SNCB et que le texte est soumis au Comité d'entreprise stratégique, le projet de contrat de gestion sera soumis à la direction de la SNCB et au Parlement. Il sera ensuite approuvé par le conseil d'administration de la SNCB et par le Conseil des ministres. Le contrat de gestion d'Infrabel suivra le même cheminement.

Le projet de contrat de gestion 2018-2022 contiendra des objectifs précis pour franchir le pas vers la libéralisation du transport de voyageurs.

(*En français*) 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 devra être adaptée en décembre 2019 pour se conformer aux prescrits européens. La redevance est un savant équilibre: elle doit être suffisamment importante pour apporter des revenus commerciaux mais elle ne doit pas être un frein à une offre de train attrayante.

L'objectif est toujours de présenter simultanément au Conseil des ministres les contrats de gestion de

gelijktijdig voor te leggen aan de ministerraad. Als de onderhandelingen met Infrabel het proces afremmen, ben ik bereid om in eerste instantie het contract van de NMBS af te ronden en de gemeenschappelijke punten voor de twee bedrijven af te handelen.

17.03 Veli Yüksel (CD&V): Kan de minister een timing geven?

17.04 Minister **François Bellot** (*Nederlands*): Neen.

Het incident is gesloten.

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)

18.01 Els Van Hoof (CD&V): Op basis van een studie over de mobiliteit in de regio Leuven concludeert de NMBS dat het aanbod aan treinen en stations er momenteel aan de vraag beantwoordt. Er zijn geen plannen om stations te openen of heropenen. Het heropenen van het station in Haasrode zou volgens de NMBS zelfs een kannibaliserend effect hebben op andere milieuvriendelijke vervoersmiddelen zoals de fiets. De reizigers denken daar toch even anders over. Er is wel degelijk een vervoersprobleem in de regio Oost-Brabant.

Zijn Leuven en Oud-Heverlee al ingelicht over de inzichten rond het station in Haasrode? Is er nog ruimte om in te gaan op hun nadrukkelijke vraag om toch een station te openen? Kunnen wij de volledige studie van de NMBS krijgen? Hoe luiden de adviezen over de heropening van stations in Kuntich en Lovenjoel? In welk budget is voorzien voor de mobiliteit in Oost-Vlaams-Brabant?

18.02 Minister **François Bellot** (*Nederlands*): De NMBS heeft haar beslissing over Haasrode al tijdens de vergadering van de stuurgroep Regionet van 16 februari 2017 meegedeeld. In de stuurgroep is Leuven vertegenwoordigd en via de intercommunale Interleuven ook de andere gemeenten. Een aantal burgemeesters neemt rechtstreeks deel. Zoals was afgesproken met Regionet Leuven, betrof het hier een studie die alleen over Haasrode ging.

Er is een andere studie opgestart naar de verkeersstromen langs de spoorlijn van en naar

la SNCB et d'Infrabel. Si les négociations avec Infrabel freinent le processus, je suis 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): Le ministre peut-il communiquer un calendrier?

17.04 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): Non.

L'incident est clos.

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): Sur la base des résultats d'une étude relative à la mobilité dans la région de Louvain, la SNCB conclut que l'offre de trains et de gares satisfait actuellement à la demande. Il n'existe pour l'heure aucun projet d'ouverture ou de réouverture de gares. La SNCB considère même que la réouverture de la gare de Haasrode risque de cannibaliser d'autres modes de transport plus écologiques, tels que le vélo. Les voyageurs sont néanmoins loin de partager cet avis. La région du Brabant oriental souffre d'un réel problème de transport.

Les communes de Louvain et d'Oud-Heverlee ont-elles déjà été informées du point de vue de la SNCB à propos de la gare de Haasrode? La demande explicite d'ouverture d'une gare à cet endroit a-t-elle encore une chance d'aboutir? Est-il possible d'obtenir une copie de l'étude complète de la SNCB? Quels sont les avis concernant la réouverture des gares de Kuntich et de Lovenjoel? Quel est le montant du budget affecté à la mobilité pour l'est du Brabant flamand?

18.02 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): La SNCB a déjà communiqué sa décision relative à Haasrode lors de la réunion du comité de pilotage Regionet du 16 février 2017. La ville de Louvain est représentée au sein de ce comité. Les autres communes y sont représentées par le biais de l'intercommunale Interleuven. Plusieurs bourgmestres y participent directement. Comme il a été convenu avec Regionet Leuven, cette étude concernait exclusivement Haasrode.

Une autre étude a été initiée pour analyser les flux de trafic en lisière de l'axe ferroviaire à destination

Leuven. In deze studie worden de lijn 36 Leuven-Landen, lijn 21 Landen-Hasselt en lijn 35 Leuven-Hasselt bestudeerd.

De NMBS plant de budgetten niet per provincie of regio.

18.03 Els Van Hoof (CD&V): Leuven blijft aandringen op en investeren in de mogelijkheid van een station in Haasrode. De stad heeft onlangs een terrein voor de bouw ervan aangekocht. Ik hoop dat de realisatie in de nieuwe studie wordt opgenomen. Dat het station tot minder fietsgebruik zou leiden, klopt niet. Liefst 90% van de mensen die naar het industrieterrein in Haasrode gaan, doet dat met de wagen. Zij wonen vaak maar 10 tot 15 km ver, toch een afstand die niet zo gemakkelijk met de fiets te overbruggen is.

Het incident is gesloten.

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)

19.01 Wouter Raskin (N-VA): Op de treinverbinding naar Hasselt zijn vertragingen dagelijkse kost. Infrabel is van plan om de flessenhals die tot deze vertragingen leidt op korte termijn aan te pakken. Wanneer denkt Infrabel met de werken te kunnen starten? Hoe lang zullen ze duren?

Alhoewel Hasselt beschikt over een modern seinhuis, zou het vastleggen van een wissel en het op groen zetten van het sein vandaag langer duren dan vroeger. Wat is de reden hiervoor? Infrabel wil de flessenhals wegwerken door de aanleg van extra wissels, maar er komen ook andere maatregelen om de lijn richting Limburg te ontlasten. Om welke maatregelen gaat het? Ook het toegenomen vrachtvervoer van en naar Duitsland zou de situatie vaak verergeren. Denkt de minister dat het reactiveren van de IJzeren Rijn een positieve invloed zal hebben op een vlotter reizigersverkeer in Limburg?

19.02 Minister François Bellot (Nederlands): Infrabel heeft de spoorconfiguratie in Hasselt onderzocht met het oog op de verbetering van de

et en provenance de Louvain. Cette étude se penche sur la ligne 36 Louvain-Landen, sur la ligne 21 Landen-Hasselt et sur la ligne 35 Louvain-Hasselt.

La SNCB ne planifie pas ses budgets par province ou par Région.

18.03 Els Van Hoof (CD&V): Louvain continue à prôner ardemment la construction potentielle d'une gare à Haasrode et à investir dans ce projet d'infrastructure. La ville a récemment acquis un terrain à cet effet. J'espère que la réalisation de cette gare figure dans la nouvelle étude. Il n'est pas exact que la gare découragerait l'usage de la bicyclette puisque pas moins de 90 % des trajets vers le zoning industriel de Haasrode s'effectuent en voiture. Même si les personnes concernées vivent souvent dans un rayon de 10 à 15 km seulement du zoning, parcourir cette distance en bicyclette ne va pas de soi.

L'incident est clos.

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): Les retards sont le lot quotidien des voyageurs de la liaison ferroviaire vers Hasselt. Infrabel projette de modifier à brève échéance le goulot d'étranglement à l'origine de ces retards. À quelle date Infrabel envisage-t-elle de commencer le chantier? Quelle en sera la durée?

Alors que la gare d'Hasselt dispose d'une cabine de signalisation moderne, il semble que la fixation d'un aiguillage et le passage au feu vert prennent plus de temps qu'auparavant. Comment expliquez-vous cette situation? Infrabel souhaite éliminer le goulot d'étranglement en plaçant des aiguillages additionnels, mais d'autres mesures seront prises dans le même temps pour alléger le trafic sur la ligne en direction du Limbourg. Quelles sont les mesures envisagées? Il semble, par ailleurs, que l'accroissement du trafic de marchandises en provenance et en direction de l'Allemagne aggrave souvent la situation. Le ministre pense-t-il qu'une réactivation du Rhin de fer pourrait contribuer à fluidifier le trafic des voyageurs dans le Limbourg?

19.02 François Bellot, ministre (en néerlandais): Infrabel a examiné le plan des voies à Hasselt en vue d'améliorer la fluidité du trafic ferroviaire. Le

doorstroming van het treinverkeer. Het project bevindt zich in de studiefase. Het is nog te vroeg voor een concrete planning. Dankzij de concentratie van de seinhuizen te Hasselt is Infrabel in staat diverse verbeteringen aan te brengen. Zo werden er reeds parallelle reismogelijkheden gemaakt in de zogenaamde flessenhals. Infrabel bereidt ook de bouw van een extra sectie voor, wat de doorstroming van het verkeer ten goede moet komen.

Het project voorziet enerzijds in de afschaffing en anderzijds in de toevoeging van een aantal wissels. De eindbalans is dat het totale aantal wissels zal verminderen. Hasselt is een station met verschillende kruisende bewegingen. De goederentreinen die hun rijpad volgen, veroorzaken geen hinder. Het is wel mogelijk dat de trein even moet wachten ter hoogte van de kruising. Een probleem is 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 geen extra goederentreinen meer toegestaan.

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): Is het bericht in *Het Belang van Limburg* volgens hetwelk de configuratie wordt aangepast, niet juist?

19.04 Minister François Bellot (Nederlands): Dat moet ik navragen.

Het incident is gesloten.

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

projet est actuellement en phase d'étude. Il est encore trop tôt pour communiquer un calendrier concret. La concentration des cabines de signalisation à Hasselt permet à Infrabel d'apporter diverses améliorations à l'infrastructure. Ainsi, des itinéraires parallèles ont déjà été prévus dans le goulet d'étranglement. Infrabel prépare également la construction d'une section supplémentaire qui devrait permettre une plus grande fluidité du trafic.

Le projet prévoit d'une part la suppression et, d'autre part, l'ajout de plusieurs aiguillages. En définitive, le nombre total d'aiguillages va diminuer. La gare de Hasselt se situe à l'intersection de plusieurs flux. Les trains de marchandises qui suivent leur sillon ne posent aucun problème. Il se peut cependant que les trains doivent marquer un temps d'arrêt à la hauteur de l'intersection. La difficulté provient du passage de certains trains de marchandises qui circulent en dehors du sillon qui leur a été attribué. Pour résoudre ce problème, plus aucun train de fret supplémentaire n'est autorisé à circuler en semaine entre 6 h 30 et 8 h 00.

La réactivation du Rhin de fer aurait un effet positif sur le trafic ferroviaire à Hasselt étant donné qu'on s'attend à ce que le nombre de passages de trains de marchandises diminue dès que cet axe aura été rouvert.

19.03 Wouter Raskin (N-VA): L'article paru dans le quotidien *Het Belang van Limburg*, selon lequel la configuration sera adaptée, n'est-il pas correct?

19.04 François Bellot, ministre (en néerlandais): Je dois me renseigner à ce sujet.

L'incident est clos.

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)

Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de Waalse Thalys" (nr. 24434)

20.01 **Éric Thiébaud** (PS): Uw plan voor een treinverbinding tussen Namen en Parijs doet vragen rijzen, omdat de beleidscoherentie in dat dossier ver te zoeken is. In de vorige legislatuur was Parijs dankzij de Thalys een stuk gemakkelijker bereikbaar vanuit Wallonië dan vandaag. Uw uitleg heeft me niet overtuigd en de actoren bij wie ik te rade ben gegaan, hebben mij gezegd dat het een politieke beslissing betreft. Vandaag probeert u de afschaffing van de Waalse Thalys goed te maken door studies te laten uitvoeren naar een verbinding Parijs-Namen, die echter weinig kans van slagen heeft, omdat de Fransen er niet voor warm lopen, het nog jaren zou duren voor ze in ingesteld zou kunnen worden, en er vraagtekens kunnen worden geplaatst bij de technische haalbaarheid ervan. De terugkeer van de Waalse Thalys is dus de meest logische oplossing voor een verbinding tussen Wallonië en Parijs.

Zult u alles in het werk stellen om de Waalse Thalys weer op de rails te zetten?

20.02 **Gwenaëlle Grovonius** (PS): Na de afschaffing van de Waalse Thalys stelt u voor om een verbinding tussen Namen en Parijs in te stellen die via Charleroi en Maubeuge zou lopen. De Franse begrotingsbesparingen hebben evenwel een rem op dat project gezet. Er zou een studie worden uitgevoerd naar de technische haalbaarheid van dat traject. Met die lijn zou er opnieuw een directe verbinding zijn naar Parijs, en voor de mensen uit het noorden van Frankrijk een verbinding met de luchthaven van Charleroi, Brussel en Namen.

Wordt er bekeken of de Thalys op de Waalse as weer kan worden ingesteld?

Aan welke oplossing denkt men anders? Hoeveel zou die kosten?

20.03 **Laurent Devin** (PS): Drie jaar geleden heeft toenmalig minister Galant aangekondigd dat de Waalse Thalysverbinding tijdelijk zou worden opgeschort. Ze had me gezegd dat die verbinding niet definitief afgeschaft zou worden, maar dat er eerst technische problemen moesten worden opgelost. Die hadden thans opgelost moeten zijn!

Wallonië zou voor zijn ontwikkeling van die milieuvriendelijke treindienst moeten kunnen gebruikmaken. De rechtstreekse verbinding tussen Namen-Charleroi-Bergen en Parijs werd stilgelegd, terwijl Luik nog met Parijs verbonden is. Nu duurt het drie uur om van Charleroi naar Parijs te sporen,

20.01 **Éric Thiébaud** (PS): Votre volonté de développer une liaison ferroviaire entre Namur et Paris suscite des interrogations, car on cerne difficilement la cohérence de votre politique dans ce dossier. Sous la législature précédente, avec le Thalys, la Wallonie n'était pas isolée de Paris comme aujourd'hui. Vos justifications ne m'ont pas convaincu et les acteurs de terrain consultés m'ont dit la décision être politique. Aujourd'hui, pour rattraper le coup, vous lancez des études pour une liaison Paris-Namur peu crédible, vu les réticences françaises à y participer, un projet lent à concrétiser et une faisabilité technique douteuse. Le rétablissement du Thalys wallon est donc la liaison la plus crédible entre la Wallonie et Paris.

Allez-vous déployer toutes vos forces afin de rétablir le Thalys wallon?

20.02 **Gwenaëlle Grovonius** (PS): Après la suppression du Thalys wallon, vous évoquez une ligne démarant de Namur pour se diriger vers Charleroi et Maubeuge et Paris. Mais les restrictions budgétaires françaises ont freiné ce projet. Une étude vérifierait la faisabilité technique du raccordement. Cette ligne serait le retour d'une liaison directe vers Paris et, pour les Français du Nord, un accès vers l'aéroport de Charleroi, Bruxelles et Namur.

Rétablir le Thalys sur la dorsale wallonne est-il à l'étude?

Sinon, quelle est la solution envisagée? À hauteur de quel budget?

20.03 **Laurent Devin** (PS): Il y a trois ans, la ministre Galant annonçait la suspension provisoire du Thalys wallon. Elle m'avait dit que ce n'était pas un arrêt définitif, invoquant des problèmes techniques. Ils devraient être résolus aujourd'hui!

La Wallonie devrait profiter de ce service écologique pour son développement. La connexion directe Namur-Charleroi-Mons vers Paris a été stoppée, quand Liège est encore reliée à Paris. Aujourd'hui, il faut trois heures en train pour rejoindre Charleroi à Paris quand Anvers-Paris en

terwijl Antwerpen-Parijs veel sneller gaat. Vorig jaar heeft u me geantwoord dat de NMBS verschillende opties bestudeerde, met name Namen-Charleroi-Maubeuge-Parijs en Namen-Charleroi-Bergen-Aulnois-Parijs.

Kan u die projecten nader toelichten? Hoeveel zou het kosten zijn om die verbindingen in gebruik te nemen? Beschikt u over een verslag van de NMBS over dat onderwerp? Is de opschorting van de Waalse Thalys nog steeds tijdelijk of zal die verbinding definitief verdwijnen?

20.04 Minister **François Bellot** (*Frans*): De Waalse Thalys reed met de snelheid van een gewone trein op de Waalse as en deed 3 uur en 2 minuten tot 3 uur en 13 minuten over het traject, terwijl het traject Luik-Brussel-Parijs met de Thalys 2 uur en 12 minuten of 2 uur en 29 minuten duurt. In 2015 bleek dat het treincontrolesysteem ETCS op de vrachtverbinding Noordzee-Middellandse Zee – die de Waalse as in Namen kruist – onverenigbaar was met de versie die in de Thalys ingebouwd werd. De onmogelijkheid om de Thalys op de Waalse as te laten rijden is dus wel degelijk ingegeven door veiligheids- en technische overwegingen.

Bovendien werd Thalys verzelfstandigd, waardoor de firma nu autonoom over haar aanbod beslist.

Het zou jaarlijks 7 miljoen euro kosten om de Thalys opnieuw op de Waalse as te doen rijden. Aangezien een internationale treindienst op dit ogenblik niet mogelijk is, heb ik ervoor gekozen die middelen te gebruiken om het nationale aanbod op het Waalse net te versterken. De heringebruikname van die lijn zal dus ten koste van andere projecten gaan.

Ik heb in juli 2016 de Franse autoriteiten en de SNCF gezegd dat ik wil onderzoeken of er opnieuw treinen kunnen worden ingezet op de lijnen Namen-Charleroi-Maubeuge en Brussels Airport-Bergen-Quévy-Aulnoy. Ik wil een concurrentieel product aanbieden, Franse reizigers aantrekken en een aantrekkelijk tarief voorstellen in het licht van een modal shift voor grensoverschrijdende verplaatsingen. Er wordt momenteel een klassieke verbinding naar Parijs onderzocht, die een pak minder duur is dan de Thalys en meer flexibiliteit biedt. Dankzij die verbinding zullen de treinen in viermaal meer stations stoppen dan de Waalse Thalys.

We hebben contact opgenomen met de Franse minister van Transport en de voorzitter van de conseil régional des Hauts-de-France, de burgemeesters van Maubeuge, Aulnoy, Saint-

demande beaucoup moins. L'an passé, vous m'aviez répondu que la SNCB étudiait différentes options, à savoir Namur-Charleroi-Maubeuge-Paris et Namur-Charleroi-Mons-Aulnois-Paris.

Pouvez-vous nous donner des précisions sur ces projets? Quel serait le coût de la mise en service de ces liaisons? Avez-vous un rapport de la SNCB sur ce sujet? La suspension du Thalys wallon reste-t-elle temporaire ou n'y en aura-t-il plus?

20.04 **François Bellot**, ministre (*en français*): Le Thalys wallon circulait à la vitesse d'un train classique sur la dorsale wallonne: 3 heures 02 à 3 heures 13, alors que le parcours en Thalys Liège-Bruxelles-Paris dure 2 heures 12 ou 2 heures 29. En 2015, le système de contrôle des trains ETCS sur le corridor de fret Mer du Nord-Méditerranée croisant la dorsale wallonne à Namur a été reconnu incompatible avec la version embarquée dans les Thalys. Il y a donc bien des contraintes techniques et de sécurité empêchant la circulation des Thalys sur la dorsale.

En outre, Thalys est devenue une entreprise autonome qui décide seule de son offre.

La remise en service du Thalys wallon coûterait 7 millions d'euros par an. Une desserte étant impossible pour l'instant, j'ai voulu consacrer ces moyens à renforcer l'offre intérieure sur le réseau wallon. Une remise en service de cette ligne devrait donc être compensée par l'abandon d'autres projets.

En juillet 2016, j'ai dit aux autorités françaises et à la SNCF ma volonté d'étudier une relance du trafic ferroviaire sur les liaisons Namur-Charleroi-Maubeuge et Brussels Airport-Mons-Quévy-Aulnoy. Je veux offrir un produit concurrentiel, capter la clientèle française et proposer un tarif attrayant pour encourager le transfert modal pour les déplacements transfrontaliers. On étudie une liaison vers Paris à vitesse normale, bien moins chère que le Thalys et plus flexible. Elle desservira quatre fois plus de gares que le Thalys wallon.

Nous avons pris contact avec la ministre française des Transports et le président du conseil régional des Hauts-de-France, les maires de Maubeuge, Aulnoy, Saint-Quentin et Compiègne, la SNCB et la

Quentin en Compiègne, de NMBS en de SNCF om dit treinaanbod tegen begin 2019 te kunnen implementeren.

SNCF, pour une mise en œuvre début 2019.

[20.05] Éric Thiébaud (PS): Op de Waalse as zouden we dus om veiligheidsredenen geen Thalys meer kunnen laten rijden, terwijl de controlesystemen voortdurend beter worden? We vragen gewoon om opnieuw te zorgen voor een Thalysverbinding vanuit Namen, die 's ochtends naar Parijs rijdt en 's avonds terugrijdt. De Luikenaars nemen natuurlijk de Thalys via Brussel maar er moet ook een Thalys in Namen vertrekken!

[20.05] Éric Thiébaud (PS): On ne pourrait plus faire rouler un Thalys sur la dorsale pour des raisons de sécurité, alors que les systèmes de contrôle sont en progrès constant? On demande de rétablir un Thalys vers Paris le matin et qui revient le soir. Les Liégeois passeront par Bruxelles mais alors, il faut un Thalys partant de Namur!

Het zou 7 miljoen kosten om de Waalse Thalys opnieuw te laten rijden, maar u heeft het minder dure alternatief niet gecijferd. Ik heb die Thalys vaak genomen in Bergen en ik kan u zeggen dat hij vol zat, in tegenstelling tot die van Oostende. Aangezien die spook-Thalys moest worden afgeschaft, moest men hetzelfde doen aan de andere kant van de taalgrens.

Il faudrait 7 millions pour rétablir ce Thalys wallon mais vous ne chiffrez pas l'alternative moins chère. Pour l'avoir pris régulièrement à Mons, je peux vous dire qu'il était rempli, contrairement à celui d'Ostende. Comme il fallait supprimer ce Thalys fantôme, on a fait de même de l'autre côté de la frontière linguistique.

Ik zal me tot de CEO van Thalys wenden, aangezien uw uitleg niet geloofwaardig is.

Je me dirigerai vers le CEO de Thalys, vos explications n'étant pas crédibles.

[20.06] Laurent Devin (PS): Men kan zich niet van de indruk ontdoen dat de afschaffing van de Waalse Thalys een compensatie is voor de schrapping van de spook-Thalys van Oostende.

[20.06] Laurent Devin (PS): On ne peut se départir de l'idée que la suppression du Thalys wallon est une compensation pour la fin du Thalys fantôme d'Ostende.

Het kost geen moeite om de verlieslatende lijnen tussen Brussel, Vlaanderen en Nederland te behouden. We zullen dat weldra aantonen.

On n'a pas de mal à maintenir des lignes déficitaires entre Bruxelles, la Flandre et les Pays-Bas. Nous vous le montrerons bientôt.

Stop met te zeggen dat Thalys een privébedrijf is. Wanneer u in Binche investeert, dank ik u in uw hoedanigheid van toezichhoudende minister. De NMBS is goed vertegenwoordigd bij Thalys en de regeringen stellen vertegenwoordigers in de raad van bestuur aan. We hebben inspraak en u bent de voorzitter van die groepen.

Arrêtez de dire que Thalys est une société privée. Quand vous investissez à Binche, je vous remercie, en tant que ministre de tutelle. Chez Thalys, la SNCB est bien représentée et les gouvernements désignent des mandataires au conseil d'administration. Nous avons notre mot à dire et vous présidez ces groupes.

We hebben het hier over een verbinding tussen Wallonië en Parijs Ik vraag u om die politieke wil te tonen.

On parle ici de la volonté de relier la Wallonie à Paris. Je vous demande d'avoir cette volonté politique.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

[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] 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)

[21.01] Kattrin Jadin (MR): In de Oostkantons vormen de fietsroutes één van de belangrijkste toeristische attracties. De regering van de

[21.01] Kattrin Jadin (MR): Dans les cantons de l'Est, les randonnées à vélo sont l'une des attractions principales du tourisme. Le gouvernement

Duitstalige Gemeenschap overweegt om een fietsroute te creëren die het station Eupen via de RAVeL fietspaden verbindt met Raeren en de Vesderstuwdam, om nieuwe toeristen aan te trekken die met de trein zouden komen.

In de treinstellen van de lijn naar Eupen zou er geen plaats zijn voor niet plooibare fietsen. Bevestigt u dat? Wat zijn de mogelijkheden voor een toerist die met de fiets naar Eupen wenst te reizen? Is het mogelijk om op de lijn naar Eupen treinen in te leggen met ruimte voor fietsen? Heeft het lokale bestuur deze vraag ook al gesteld?

21.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): De NMBS legt momenteel de laatste hand aan een strategie voor de combinatie van trein en fiets en zal daar binnenkort over communiceren. In het station Eupen stoppen er elk uur treinen op de lijn Eupen-Oostende met I11-materieel, waarin maximaal twee fietsen in het bagagerijtuig kunnen worden geplaatst.

De NMBS is van plan om in 2019 geleidelijk aan M7-dubbeldekstreinen in te zetten, die een treinstel hebben waarin plaats is voor 14 fietsen.

De eerste minister van de Duitstalige Gemeenschap heeft mij over deze kwestie aangesproken.

21.03 **Katrin Jadin** (MR): Ik verzoek u om na te denken over gelegenheid tot stalling van fietsen. Dat zou de ontwikkeling van mijn regio en de reizigersaantallen in het station Eupen ten goede komen.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Aan de orde is vraag nr. 23965 van de heer Van den Bergh.

Jef Van den Bergh (CD&V): Die vraag mag worden omgezet in een schriftelijke vraag.

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): Nu de carnavaltijd is aangebroken, ziet men op onze wegen honderden praalwagens, die vaak door een tractor getrokken worden. In januari heeft Centrex bekendgemaakt dat het rijbewijs G niet zou volstaan om een

d'Ostbelgien envisage la mise en place d'une route de vélo ralliant la gare d'Eupen aux RAVeL jusqu'à Raeren et au barrage d'Eupen afin d'attirer de nouveaux touristes avec le train.

Les wagons du train vers Eupen ne seraient pas équipés d'un emplacement pour vélo non pliable. Confirmez-vous ces informations? Quelles sont les possibilités pour le touriste souhaitant se rendre en train à Eupen avec son vélo? Serait-il envisageable d'équiper les trains vers Eupen de wagons permettant le transport de vélos? Une telle demande a-t-elle été faite par les autorités locales?

21.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): La SNCB finalise actuellement sa stratégie train-vélo et la communiquera prochainement. La gare d'Eupen est desservie toutes les heures de relations Eupen-Ostende avec du matériel I11 qui permet le transport de maximum deux vélos dans le fourgon à bagages.

En 2019, la SNCB prévoit de placer progressivement sur cette ligne des voitures M7 double étage qui comporteront une voiture permettant le rangement de 14 vélos.

J'avais été sensibilisé à cette question par le ministre-président de la communauté germanophone.

21.03 **Katrin Jadin** (MR): Je vous encourage à réfléchir à la création d'emplacements spéciaux pour les vélos. Une telle disposition serait très utile pour le développement de ma région et la fréquentation de la gare d'Eupen.

L'incident est clos.

La **présidente**: L'ordre du jour appelle la question n° 23965 de M. Van den Bergh.

Jef Van den Bergh (CD&V): Cette question peut être transformée en question écrite.

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)

22.01 **Katrin Jadin** (MR): En cette période de carnaval, on observe des centaines de chars décorés, souvent tirés par un tracteur. En janvier, Centrex a publié que le permis G ne serait pas valable pour la conduite d'un char de carnaval. Les

carnavalswagen te besturen. De houders van een rijbewijs B, BE, C1, C1E, C en CE zouden dat wel mogen doen, hoewel ze ongetwijfeld over minder ervaring beschikken.

U zou gesuggereerd hebben dat een rijbewijs G zou volstaan om een tractor met een wagen in het kader van een folkloristische activiteit te besturen. De politie vraagt zich af hoe het zit met de rechtszekerheid als een wagen bij een verkeersongeluk betrokken raakt. De wetgeving lijkt op dat vlak tegenstrijdig.

Heeft u contact gehad met de politie? Moet de wetgeving niet verduidelijkt worden?

22.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): Die kwestie werd besproken tijdens een vergadering van de FOD Mobiliteit met Centrex. Er is een misverstand geweest. De regelgeving is zeer duidelijk. De houders van een rijbewijs B of G mogen motorvoertuigen met hun aanhangwagens bestemd voor folkloristische evenementen, die slechts in uitzonderlijke gevallen op de openbare weg rijden, ongeacht het gewicht van het voertuig en het aantal zitplaatsen, besturen op voorwaarde dat ze niet sneller dan 25 km per uur rijden.

Er moet ook rekening worden gehouden met de vrijstelling van het bezit van een rijbewijs voor bestuurders van voertuigen voor traag vervoer die geboren zijn vóór 1 oktober 1982.

Het incident is gesloten.

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): Dagelijks reizen er meer dan 40.000 werknemers die in België wonen, naar het Groothertogdom Luxemburg. De spoorwegverbindingen tussen Aarlen en Luxemburg en tussen Luik en Gouvy zouden in slechte staat verkeren.

Kunt u dat bevestigen? Hoe zit het met het huidige vervoersplan? Mag men tevreden zijn met de toepassing ervan? Wat zal er ondernomen worden om de situatie te verbeteren?

23.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): De treinverbindingen van België naar Luxemburg lopen langs Gouvy (lijn 42) en Aarlen (lijn 162). Lijn 42 verkeert in goede staat (de bovenleiding dateert van 2000 en de seininrichting werd vernieuwd). Op die

permis B, BE, C1, C1E, C et CE sont autorisés à les conduire alors qu'ils ont certainement moins d'expérience.

Vous aviez laissé entendre que le permis G serait suffisant pour la conduite d'un tracteur et un char dans le cadre d'une activité folklorique. La police s'interroge sur la question de la sécurité juridique en cas d'une implication d'un char dans un accident routier. La législation semble contradictoire.

Avez-vous eu des contacts avec la police? Ne faudrait-il pas clarifier la législation?

22.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): Cette question a été abordée lors d'une réunion entre le SPF Mobilité et Centrex. Il y a eu malentendu. La réglementation est très claire. Les permis B ou G permettent la conduite de véhicules à moteur et leurs remorques, destinés aux manifestations folkloriques, ne se rendant qu'exceptionnellement sur la voie publique, quels que soient la masse du véhicule et le nombre de places assises – tant qu'il ne dépasse pas 25 km à l'heure.

Il faut aussi prendre en compte la dispense de permis pour la conduite de véhicules lents pour les conducteurs nés avant le 1^{er} octobre 1982.

L'incident est clos.

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)

23.01 Kattrin Jadin (MR): Chaque jour, près de 40 000 travailleurs résidant en Belgique se rendent au Luxembourg. Les liaisons ferroviaires entre Arlon et Luxembourg, ainsi qu'entre Liège et Gouvy seraient en mauvais état.

Le confirmez-vous? 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 (*en français*): 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 (la caténaire date de 2 000 et la signalisation a été renouvelée)

lijn is er geen tijdelijke snelheidsbeperking van toepassing. Lijn 162 wordt momenteel gerenoveerd: het baanvak Aarlen-Luxemburg werd volledig vernieuwd en de voedingsspanning zou binnenkort van 3.000 tot 25.000 volt worden verhoogd.

Vóór december 2017 waren er wegens de modernisering van lijn 162 problemen met de stiptheid op het traject Brussel-Luxemburg: de reistijd werd verlengd en in Marloie was er geen overstap meer mogelijk tussen de trein die uit Luik komt via lijn 43 en de IC-treinen op de lijn Aarlen-Luxemburg.

De eerste evaluatie van het vervoersplan 2017-2020 is positief. Het aanbod zal afhankelijk van de voortgang van de werken tussen Namen en Luxemburg worden aangepast.

De overgang naar een spanning van 25.000 volt tussen Luxemburg en Aarlen zal in september 2018 een feit zijn. Deze omschakeling zal een impact hebben op het rollend materieel en zal het rijtuigenpark tijdelijk onder druk zetten tot de M7's geleverd worden.

Het aanbod van de grensoverschrijdende verbinding naar Luxemburg werd niet verminderd. De problemen in verband met de homologatie van het Luxemburgs rollend materieel op het Belgisch net (Dosto-rijtuigen) wegen tijdelijk op het aanbod, vooral op de Luxemburgse spitsstreinen die in Gouvy stoppen. Deze treinen worden tot begin april 2018 tussen Gouvy en Troisvierges door bussen vervangen.

Deze problemen hebben geen invloed op het basisaanbod van de IC33 Liers-Luik-Gouvy-Luxemburg.

Door dat probleem in verband met deze Dosto-rijtuigen kwamen er ook tijdelijke aanpassingen – zonder beperking van het aanbod – tussen Aarlen en Luxemburg. Begin april wordt de situatie weer normaal.

Deze situatie had geen impact op de treindienst in Athus.

Het incident is gesloten.

[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)

et n'est pas affectée par un ralentissement temporaire. La ligne 162 est en rénovation: le tronçon Arlon-Luxembourg a été complètement renouvelé et doit passer prochainement d'une alimentation de 3 000 volts à 25 000 volts.

Avant décembre 2017, l'axe Bruxelles-Luxembourg a connu des problèmes de ponctualité en raison des chantiers de modernisation de la ligne 162: les temps de parcours ont été allongés et la correspondance à Marloie rompue, entre les trains venant de Liège via la ligne 43 et les IC Arlon-Luxembourg.

Le premier bilan du plan de transport 2017-2020 est positif. L'offre devra être adaptée en fonction de l'évolution des chantiers entre Namur et Luxembourg.

Le passage à la tension 25 000 volts entre Luxembourg et Arlon, en septembre 2018, aura un impact sur le matériel roulant et mettra temporairement le parc sous pression jusqu'à l'arrivée des M7.

En ce qui concerne les relations transfrontalières vers le Luxembourg, il n'y a pas eu de diminution de l'offre. Les problèmes d'homologation du matériel roulant luxembourgeois sur le réseau belge (voitures Dosto) ont un impact temporaire sur l'offre, notamment sur les trains de pointe luxembourgeois desservant Gouvy. Ils sont remplacés par des bus entre Gouvy et Trois-Vierges, jusqu'à début avril 2018.

L'offre de base IC33 Liers-Liège-Gouvy-Luxembourg n'est pas affectée.

Des adaptations temporaires sans diminution de l'offre ont également été réalisées entre Arlon et Luxembourg, suite au problème de ces voitures Dosto. La situation normale sera rétablie début avril.

La desserte d'Athus n'a pas été affectée.

L'incident est clos.

[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): De RVA heeft vastgesteld dat er jarenlang een te hoge compenserende toelage is betaald aan spoorpersoneel met een viervijfde regime doordat de berekening gebeurde op basis van een 38 urenweek in plaats van een 40 urenweek. Volgens minister van Werk Peeters ligt de verantwoordelijkheid bij HR Rail.

Zijn er maatregelen genomen om dit soort fouten voortaan te vermijden? Welk bedrag werd er te veel uitbetaald en gedurende welke periode? Moet HR Rail het bedrag terugbetalen?

24.02 Minister François Bellot (Nederlands): Sinds 1 januari 2018 gelden er nieuwe voorwaarden voor alle vormen van loopbaanonderbreking: een arbeidsduurvermindering van 20% en een bezoldiging van 80% van een voltijdse baan.

Vorig jaar betaalde HR Rail een bezoldiging van 84,21% aan personeelsleden die 32 uren presteerden. Dat was in strijd met de regels om een uitkering te kunnen krijgen van de RVA. HR Rail moet de bedragen niet terugbetalen.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter:** De vragen nrs. 24268, 24348, 24485, 24509, 24486 en 24487 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)

25.01 Karin Jiroflée (sp.a): Vorig jaar werd naar aanleiding van IDAHOT, de internationale dag tegen homo- en transfobie, aan meerdere NMBS-stations de regenboogvlag gehesen. De NMBS, HR Rail en Infrabel hebben met Trainbow een erkende vereniging binnen Çavaria. Het is cruciaal dat de spoorwegen deze voortrekkersrol nog actiever opnemen.

Zullen op 17 mei 2018 alle Belgische stations de regenboogvlag hissen? Wordt er in de week rond

24.01 Wouter Raskin (N-VA): L'ONEM a constaté que des indemnités compensatoires trop élevées avaient été payées durant plusieurs années au personnel des chemins de fer employé selon un régime de quatre cinquièmes. Le calcul aurait été fondé sur une semaine de 38 au lieu de 40 heures. Selon le ministre de l'Emploi, la responsabilité en incombe à HR Rail.

Des mesures ont-elles été prises pour éviter pareilles erreurs à l'avenir? Quel montant excédentaire a été payé? Durant quelle période? HR Rail devra-t-il rembourser ce montant?

24.02 François Bellot, ministre (en néerlandais): De nouvelles conditions sont en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2018 pour toutes les formes d'interruption de carrière: une réduction du temps de travail de 20 % et une rémunération de 80 % d'un emploi à temps plein.

L'an passé, HR Rail a versé une rémunération de 84,21 % aux membres du personnel dont les prestations s'élevaient à 32 heures. Cette pratique est contraire aux règles permettant l'obtention d'une allocation de l'ONEM. HR Rail ne devra pas rembourser ces montants.

L'incident est clos.

La **présidente:** Les questions n^{os} 24268, 24348, 24485, 24509, 24486 et 24487 de M. Van den Bergh sont transformées en questions écrites.

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): L'an passé, plusieurs gares ont hissé le drapeau arc-en-ciel à l'occasion de l'IDAHOT, la Journée internationale de lutte contre l'homophobie et la transphobie. La SNCB, HR Rail et Infrabel disposent d'une association reconnue au sein de Çavaria, à savoir Trainbow. Il est essentiel que les chemins de fer s'investissent encore plus activement dans ce rôle de précurseur.

L'intégralité des gares belges vont-elles hisser le drapeau arc-en-ciel le 17 mai 2018? Un éclairage

IDAHOT opnieuw aangepaste verlichting aangebracht aan de stationsgebouwen om de strijd tegen homo- en transfobie ook 's nachts onder de aandacht te brengen? Worden er nog bijkomende acties gepland? Hebben de spoorwegen een intern diversiteitsplan met bijzondere aandacht voor lgbt's? Is Trainbow een structurele en erkende partner binnen de NMBS, HR Rail en Infrabel bij de uitbouw van het diversiteitsbeleid?

adapté sera-t-il à nouveau installé près des gares durant la semaine de l'IDAHOT en vue de mettre à l'honneur la lutte contre l'homophobie et la transphobie y compris durant la nuit? D'autres actions sont-elles prévues? Les chemins de fer disposent-ils d'un plan diversité interne particulièrement tourné vers les LGBT? Trainbow est-il un partenaire structurel et reconnu au sein de la SNCB, de HR Rail et d'Infrabel pour la mise en place de la politique de diversité?

25.02 Minister **François Bellot** (*Nederlands*): De CEO's van de NMBS en Infrabel en de algemeen directeur van HR Rail hebben een diversiteitscharter en een gezamenlijke diversiteitsverklaring ondertekend, waarmee ze inclusie binnen de Belgische spoorwegen willen uitdragen en beloven om elk onrechtvaardig onderscheid op basis van gender, geslacht en seksuele geaardheid te verbieden.

25.02 **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): Les CEO de la SNCB et d'Infrabel ainsi que le directeur général de HR Rail ont signé une charte de diversité ainsi qu'une déclaration commune en matière de diversité pour promouvoir l'inclusion au sein des chemins de fer belges et interdire toute distinction injuste fondée sur le genre, le sexe et l'orientation sexuelle.

De praktische uitvoering gebeurt in werkgroepen. Trainbow is erkend als organisatie binnen het diversiteitsbeleid van HR Rail. De NMBS hecht veel belang aan diversiteit en ondernam al heel wat concrete acties. De NMBS zal een cel Corporate Culture and Values opzetten binnen de HR-diensten, die zal instaan voor de uitwerking van een diversiteitspolitiek.

Des groupes de travail se chargent de la mise en œuvre pratique de ces objectifs. Trainbow est reconnu comme une organisation au sein de la politique de diversité de HR Rail. La SNCB attache une très grande importance à la diversité et a déjà entrepris de nombreuses actions concrètes dans ce domaine. La SNCB va mettre sur pied une cellule Corporate Culture and Values au sein des services des ressources humaines. Cette cellule sera chargée de l'élaboration d'une politique en matière de diversité.

Net als vorig jaar is de NMBS bereid om in te gaan op vragen om regenboogvlaggen te hijsen aan de stations en een aangepaste verlichting te installeren aan de stations van Brussel-Centraal en Doornik.

Au même titre que l'an passé, la SNCB est disposée à répondre favorablement aux demandes visant à hisser des drapeaux arc-en-ciel dans les gares. De plus, les gares de Bruxelles-Central et de Tournai recevront un éclairage adapté.

Bij Infrabel maken de integratie van lgbt-medewerkers en de focus op diversiteit deel uit van het dagelijks beleid. Infrabel ondersteunt Trainbow bij de deelname aan de Belgian Pride op 19 mei 2018.

Infrabel s'efforce d'intégrer les collaborateurs LGBT et de mettre l'accent sur la diversité dans sa stratégie journalière. Infrabel soutiendra Trainbow dans sa participation à la Belgian Pride du 19 mai 2018.

Binnen het intern sociaal netwerk bestaan een groep Diversiteit waar medewerkers hun vragen en opmerkingen over diversiteit kunnen delen.

Le réseau social interne comprend un groupe "Diversité" dans lequel les collaborateurs peuvent faire partager leurs questions et observations en matière de diversité.

Op 18 oktober zullen Infrabel, NMBS en HR Rail een 'open work' organiseren om de lgbt-netwerken van verschillende bedrijven samen te brengen.

Le 18 octobre, Infrabel, la SNCB et HR Rail organiseront un "open work" qui rassemblera les réseaux LGBT des diverses sociétés.

25.03 **Karin Jiroflée** (sp.a): Proficiat! Andere overheidsbedrijven kunnen voor hun diversiteitsbeleid een voorbeeld nemen aan de spoorwegen.

25.03 **Karin Jiroflée** (sp.a): Mes félicitations! D'autres entreprises publiques pourraient s'inspirer de l'exemple des chemins de fer pour développer leur politique en matière de diversité.

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): Uit een internationale studie naar mogelijke tracés van de IJzeren Rijn blijkt dat het 3RX-tracé, de zogenaamde derde weg via Venlo, de meest haalbare optie is. Vlaanderen en Noordrijn-Westfalen scharen zich volledig achter dit tracé. Het is nu de bedoeling om een politiek drielandenoverleg op te starten over onder meer het precieze tracé en mogelijke EU-financiering. Tot nu toe werd er vooral op technisch en administratief niveau gesproken.

26.01 Wouter Raskin (N-VA): Une étude internationale relative aux tracés possibles du Rhin de fer révèle que le tracé 3RX, à savoir le troisième itinéraire via Venlo, constitue l'option la plus réalisable. La Flandre et le land de Rhénanie du Nord-Westphalie défendent entièrement ce tracé. L'objectif consiste actuellement à lancer une concertation politique entre les trois pays, notamment pour définir le tracé précis et envisager un éventuel financement de l'Union européenne. Jusqu'à présent, les discussions ont essentiellement porté sur les aspects technique et administratif.

Zal de minister actief meewerken aan het tot stand brengen van het drielandenoverleg? Zal hij ook de FOD Mobiliteit hiertoe aanzetten?

Le ministre va-t-il collaborer activement à la mise en place de cette concertation entre les trois pays? Va-t-il également inciter le SPF Mobilité à œuvrer en ce sens?

26.02 Minister François Bellot (Nederlands): Nu de haalbaarheidsstudie over de derde weg eind 2017 is afgerond, heeft Vlaanderen, als initiatiefnemer van de studie, aangekondigd het onderzoeksrapport op politiek niveau aan te kaarten.

26.02 François Bellot, ministre (en néerlandais): L'étude de faisabilité relative au troisième tracé s'étant achevée fin 2017, la Flandre a annoncé, en tant qu'initiatrice de l'étude, qu'elle allait évoquer le rapport de l'étude sur le plan politique.

De elektrificatie van een gedeelte van deze lijn op Belgisch grondgebied, met name de spoorlijn tussen Mol en Hamont-Achel, is opgenomen in de lijst van de Vlaamse projecten waarvoor in financiering voorzien is in de Vlaamse enveloppe van spoorinvesteringen.

L'électrification d'un tronçon de cette ligne située sur le territoire belge, à savoir la ligne Mol – Hamont-Achel, figure sur la liste des projets flamands pour lesquels un financement est prévu dans le cadre de l'enveloppe flamande des investissements ferroviaires.

Als kabinetten 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 samenwerkingsakkoord inzake de realisatie van prioritaire spoorwegprojecten met bijkomende financiering van het Vlaams Gewest, zal het intra-Belgisch overleg over het vervolg van de studie over de derde weg, zoals afgesproken, voortgezet worden op politiek en administratief niveau.

En tant que cabinet, nous ne disposons que de moyens limités et nous devons organiser les travaux selon une méthode bien définie. Comme convenu, la concertation intra-belge sur la suite de l'étude relative au troisième tracé se poursuivra sur les plans politique et administratif dès qu'un accord sera intervenu entre l'État fédéral et la Région flamande concernant l'accord de coopération relatif à la réalisation de projets ferroviaires prioritaires bénéficiant d'un financement complémentaire de la Région flamande.

26.03 Wouter Raskin (N-VA): Ik concludeer dat de minister vooralsnog geen steun zal geven aan het politiek drielandenoverleg.

26.03 Wouter Raskin (N-VA): J'en conclus que le ministre n'appuiera pas, dans un premier temps, la concertation politique entre les trois pays.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

*De openbare commissievergadering wordt gesloten
om 17.16 uur.*

*La réunion publique de commission est levée à
17 h 16.*