



BELGISCHE KAMER VAN  
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRESENTANTS  
DE BELGIQUE

**INTEGRAAL VERSLAG**  
MET  
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG  
VAN DE TOESPRAKEN

**COMPTE RENDU INTEGRAL**  
AVEC  
COMPTE RENDU ANALYTIQUE TRADUIT  
DES INTERVENTIONS

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET  
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

**Woensdag**

**5-12-2018**

**Namiddag**

**Mercredi**

**5-12-2018**

**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 <sup>e</sup> zittingsperiode + basisnummer en volgnummer	DOC 54 0000/000	Document parlementaire de la 54 <sup>e</sup> 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)

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

## INHOUD

- Vraag van mevrouw Sarah Schlitz aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de eerste balans van de invoering van de City Pass" (nr. 27640) 1
- Sprekers: Sarah Schlitz, François Bellot*, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- Samengevoegde vragen van 2
- mevrouw Nele Lijnen aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de elektrificatiewerken van de spoorlijn Mol-Hamont" (nr. 27760) 2
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de grensoverschrijdende verbinding Mol-Hamont-Weert" (nr. 27822) 2
- Sprekers: Nele Lijnen, David Geerts, François Bellot*, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- Vraag van mevrouw Anne-Catherine Goffinet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de gepersonaliseerde nummerplaten" (nr. 27767) 4
- Sprekers: Anne-Catherine Goffinet, 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 "het defect materieel bij de NMBS" (nr. 27776) 5
- Sprekers: David Geerts, François Bellot*, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- Vraag van mevrouw Vanessa Matz aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stiptheidsverslagen van Infrabel voor de treinen van en naar Luik" (nr. 27785) 7
- Sprekers: Vanessa Matz, François Bellot*, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- Vraag van mevrouw Anne-Catherine Goffinet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische 12

## SOMMAIRE

- Question de Mme Sarah Schlitz au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le premier bilan de l'introduction des titres City Pass" (n° 27640) 1
- Orateurs: Sarah Schlitz, François Bellot*, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
- Questions jointes de 2
- Mme Nele Lijnen au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les travaux d'électrification de la ligne ferroviaire Mol-Hamont" (n° 27760) 2
- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la liaison transfrontalière Mol-Hamont-Weert" (n° 27822) 2
- Orateurs: Nele Lijnen, David Geerts, François Bellot*, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
- Question de Mme Anne-Catherine Goffinet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les plaques d'immatriculation personnalisées" (n° 27767) 4
- Orateurs: Anne-Catherine Goffinet, 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 matériel défectueux à la SNCB" (n° 27776) 5
- Orateurs: David Geerts, François Bellot*, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
- Question de Mme Vanessa Matz au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les rapports de ponctualité publiés par Infrabel au départ et à destination de Liège" (n° 27785) 7
- Orateurs: Vanessa Matz, François Bellot*, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
- Question de Mme Anne-Catherine Goffinet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer 12

- Spoorwegen, over "informatieborden op de perrons" (nr. 27786)
- Sprekers:* **Anne-Catherine Goffinet, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- Orateurs:* **Anne-Catherine Goffinet, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
- Vraag van mevrouw Anne-Catherine Goffinet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de compensatie voor de vertraging van een internationale trein" (nr. 27787) 13
- Sprekers:* **Anne-Catherine Goffinet, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- Orateurs:* **Anne-Catherine Goffinet, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
- Vraag van mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de veiligheid van de treinbegeleiders" (nr. 27789) 14
- Sprekers:* **Gwenaëlle Grovonius, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- Orateurs:* **Gwenaëlle Grovonius, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
- Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het nieuwe S-aanbod van de NMBS" (nr. 27790) 18
- Sprekers:* **Emir Kir, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- Orateurs:* **Emir Kir, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
- Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toename van het aantal koperdiefstallen op het Belgische spoorwegnet" (nr. 27791) 19
- Sprekers:* **Emir Kir, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- Orateurs:* **Emir Kir, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
- Vraag van mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de werkgelegenheid bij de NMBS" (nr. 27796) 21
- Sprekers:* **Gwenaëlle Grovonius, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- Orateurs:* **Gwenaëlle Grovonius, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
- Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de tweede test met de zelfrijdende shuttlebus op de openbare weg" (nr. 27799) 22
- Sprekers:* **Emir Kir, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- Orateurs:* **Emir Kir, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

<p>van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>		<p>de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	
<p>Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toename van het percentage ongevallen met vluchtmisdrijf" (nr. 27800)</p> <p><i>Sprekers: Emir Kir, François Bellot</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	24	<p>Question de M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'augmentation de la proportion d'accidents avec délit de fuite" (n° 27800)</p> <p><i>Orateurs: Emir Kir, François Bellot</i>, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	24
<p>Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de aanduiding van de zone 30" (nr. 27801)</p> <p><i>Sprekers: Emir Kir, François Bellot</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	25	<p>Question de M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la signalisation des zones 30 sur les routes" (n° 27801)</p> <p><i>Orateurs: Emir Kir, François Bellot</i>, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	25
<p>Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de verkeersongevallen waarbij kinderen betrokken zijn" (nr. 27802)</p> <p><i>Sprekers: Emir Kir, François Bellot</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	26	<p>Question de M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les accidents de la route impliquant des enfants" (n° 27802)</p> <p><i>Orateurs: Emir Kir, François Bellot</i>, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	26
<p>Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het toenemende gebruik van de veiligheidsgordel" (nr. 27838)</p> <p><i>Sprekers: Emir Kir, François Bellot</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	27	<p>Question de M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le taux d'augmentation du port de la ceinture" (n° 27838)</p> <p><i>Orateurs: Emir Kir, François Bellot</i>, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	27
<p>Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toename van het aantal ongevallen met een spookrijder in 2017" (nr. 27803)</p> <p><i>Sprekers: Emir Kir, François Bellot</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	28	<p>Question de M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la hausse du nombre d'accidents avec un conducteur fantôme en 2017" (n° 27803)</p> <p><i>Orateurs: Emir Kir, François Bellot</i>, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	28
<p>Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "winterbanden bij professionele gemotoriseerde voertuigen" (nr. 27817)</p> <p><i>Sprekers: David Geerts, François Bellot</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	30	<p>Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les pneus d'hiver pour les engins professionnels motorisés" (n° 27817)</p> <p><i>Orateurs: David Geerts, François Bellot</i>, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	30

Samengevoegde vragen van	31	Questions jointes de	31
- de heer Veli Yüksel aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de defecte roltrap in het station Gent-Dampoort" (nr. 27827)	31	- M. Veli Yüksel au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'escalator défectueux à la gare de Gand-Dampoort" (n° 27827)	31
- mevrouw Karin Temmerman aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de verdere afbouw van de dienstverlening in het station Gent-Dampoort" (nr. 27831)	31	- Mme Karin Temmerman au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la réduction systématique du service ferroviaire en gare de Gand-Dampoort" (n° 27831)	31
<i>Sprekers: Veli Yüksel, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: Veli Yüksel, François Bellot</i> , 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 tevredenheidsenquête over de NMBS" (nr. 27828)	34	- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'enquête de satisfaction concernant la SNCB" (n° 27828)	34
- mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de onder NMBS-reizigers gehouden tevredenheidsenquête" (nr. 27829)	34	- Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'enquête de satisfaction des usagers de la SNCB" (n° 27829)	34
<i>Sprekers: David Geerts, Gwenaëlle Grovonius, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: David Geerts, Gwenaëlle Grovonius, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Samengevoegde vragen van	37	Questions jointes de	37
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de fume events bij Brussels Airlines" (nr. 27830)	37	- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les fume events chez Brussels Airlines" (n° 27830)	37
- de heer Veli Yüksel aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "giftige lucht in vliegtuigen" (nr. 27944)	37	- M. Veli Yüksel au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la toxicité de l'air dans les avions" (n° 27944)	37
<i>Sprekers: David Geerts, Veli Yüksel, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: David Geerts, Veli Yüksel, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de flitsmarathon" (nr. 27839)	41	Question de M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le marathon de contrôles de vitesse" (n° 27839)	41
<i>Sprekers: Emir Kir, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: Emir Kir, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Samengevoegde vragen van	43	Questions jointes de	42
- de heer Benoît Piedboeuf aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de optimalisering van de samenwerking tussen de NMBS en de CFL" (nr. 27869)	43	- M. Benoît Piedboeuf au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'optimisation de la coopération entre la SNCB et les CFL" (n° 27869)	42
- mevrouw Anne-Catherine Goffinet aan de	43	- Mme Anne-Catherine Goffinet au ministre de la	42

minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het dossier van de park-and-ride in Viville" (nr. 27962)

*Sprekers:* **Benoît Piedboeuf, Anne-Catherine Goffinet, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le montage du dossier du Park & Ride à Viville" (n° 27962)

*Orateurs:* **Benoît Piedboeuf, Anne-Catherine Goffinet, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Samengevoegde vragen van 46  
- de heer Benoît Piedboeuf aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de afgeschafte treinen tussen Libramont en Aarlen" (nr. 27870) 46  
- mevrouw Anne-Catherine Goffinet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vervanging door bussen van de afgeschafte treinen tussen Libramont en Aarlen" (nr. 27911) 46

*Sprekers:* **Benoît Piedboeuf, Anne-Catherine Goffinet, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Questions jointes de 46  
- M. Benoît Piedboeuf au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les trains supprimés entre Libramont et Arlon" (n° 27870) 46  
- Mme Anne-Catherine Goffinet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le remplacement des trains supprimés par des bus entre Libramont et Arlon" (n° 27911) 46

*Orateurs:* **Benoît Piedboeuf, Anne-Catherine Goffinet, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Samengevoegde vragen van 48  
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het onderzoek naar Jodentransporten door de Belgische Spoorwegen tijdens de Tweede Wereldoorlog" (nr. 27904) 48  
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "een onderzoek naar de rol van de NMBS tijdens de Holocaust" (nr. 27972) 48

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

Questions jointes de 48  
- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'enquête sur le transport des Juifs par les Chemins de fer belges durant la Deuxième Guerre mondiale" (n° 27904) 48  
- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "une étude sur le rôle de la SNCB pendant l'Holocauste" (n° 27972) 49

*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

Vraag van de heer Olivier Henry aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het gebrek aan gratis fietsstapplaatsen aan het station Brussel-Zuid" (nr. 27855) 50

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

Question de M. Olivier Henry au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le manque de places de parking pour vélos gratuites à la gare de Bruxelles-Midi" (n° 27855) 50

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

Vraag van mevrouw Sarah Schlitz aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het treinbeleid op de dag van de 'Claim the Climate'-klimaatmars" (nr. 27953) 51

*Sprekers:* **Sarah Schlitz, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol

Question de Mme Sarah Schlitz au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la gestion des trains lors de la manifestation 'Claim the Climate'" (n° 27953) 51

*Orateurs:* **Sarah Schlitz, 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

Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de carnavalswagens" (nr. 27969)

54

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

Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les chars de carnaval" (n° 27969)

54

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

Vraag van mevrouw Sarah Schlitz aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de intermodaliteit van fiets en trein in de Luikse stations" (nr. 27973)

56

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

Question de Mme Sarah Schlitz au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'intermodalité vélo-train dans les gares liégeoises" (n° 27973)

56

*Orateurs:* **Sarah Schlitz, 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

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

van

du

WOENSDAG 5 DECEMBER 2018

MERCREDI 5 DECEMBRE 2018

Namiddag

Après-midi

La réunion publique de commission est ouverte à 14.19 heures et présidée par M. Emir Kir.  
De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.19 uur en voorgezeten door de heer Emir Kir.

Le **président**: La question n° 27460 de madame Fonck est transformée en question écrite.

**01** Question de Mme Sarah Schlitz au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le premier bilan de l'introduction des titres City Pass" (n° 27640)

**01** Vraag van mevrouw Sarah Schlitz aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de eerste balans van de invoering van de City Pass" (nr. 27640)

**01.01** Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): Monsieur le président, monsieur le ministre, en juillet 2018, le titre combiné SNCB et TEC a été introduit à Liège et, dans une zone plus étendue, le titre City Pass+ dans la région carolorégienne. Ce titre permet – enfin – de se déplacer au sein de périmètres plus ou moins urbains avec un titre unique en utilisant indifféremment les véhicules de la SNCB et ceux du TEC. De la sorte, la Wallonie rejoint Bruxelles (où le titre Jump existe depuis près de 20 ans) et les agglomérations anversoises et gantoises, où le City Pass a été introduit encore plus tôt.

**01.01** Sarah Schlitz (Ecolo-Groen): In juli 2018 werd er in Luik en Charleroi de City Pass ingevoerd. Met dit gecombineerde abonnement kunnen de reizigers voortaan binnen een bepaalde zone onbeperkt met de NMBS en de TEC reizen.

Monsieur le ministre, pouvez-vous me communiquer un ordre de grandeur des ventes de ces nouveaux titres depuis leur création en juillet, en distinguant les chiffres relatifs à Charleroi et à Liège?

Hoeveel van die nieuwe vervoerbewijzen werden er al verkocht? Zouden dergelijke vervoerbewijzen voor gecombineerde verplaatsingen in een uitgebreide GEN-zone, zoals 'Groot-Namen', ingevoerd kunnen worden?

En fonction de ces résultats commerciaux, pourriez-vous me dire si une telle intégration SNCB/TEC serait envisageable dans la zone RER élargie dans le grand Namur, par exemple?

Je vous remercie, monsieur le ministre, pour vos réponses à mes questions.

**01.02** François Bellot, ministre: Chère collègue, la SNCB me communique qu'entre juillet et septembre 2018, 1 794 validations d'abonnement City Pass – un ou douze mois – ont été vendues à Liège et 129 à Charleroi. Ces résultats sont donc très encourageants, particulièrement à Liège.

**01.02** Minister François Bellot: Tussen juli en september 2018 werden er in Luik 1 794 City Pass-abonnementen verkocht en in Charleroi 129, wat bemoedigend is. De mogelijkheid om die zones uit te breiden of gelijkwaardige aanbiedingen elders te in te

Dans le futur, on pourra envisager d'examiner l'opportunité d'étendre les zones d'intégration actuelles ou de créer des offres équivalentes

ailleurs.

Je rappelle néanmoins que la création de ces offres tarifaires intégrées s'inscrit dans le cadre du projet AnGeLiC, qui concerne les villes d'Anvers, Gand, Liège et Charleroi, conformément à l'accord de gouvernement.

voeren zal worden onderzocht.

De invoering van die geïntegreerde tariefaanbiedingen maakt deel uit van het AnGeLiC-project, dat zoals bepaald in het regeerakkoord betrekking heeft op de steden Antwerpen, Gent, Luik en Charleroi.

**01.03 Sarah Schlitz** (Ecolo-Groen): Je vous remercie pour vos réponses, monsieur le ministre.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

**02 Samengevoegde vragen van**

- mevrouw Nele Lijnen aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de elektrificatiewerken van de spoorlijn Mol-Hamont" (nr. 27760)

- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de grensoverschrijdende verbinding Mol-Hamont-Weert" (nr. 27822)

**02 Questions jointes de**

- Mme Nele Lijnen au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les travaux d'électrification de la ligne ferroviaire Mol-Hamont" (n° 27760)

- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la liaison transfrontalière Mol-Hamont-Weert" (n° 27822)

**02.01 Nele Lijnen** (Open Vld): Mijnheer de minister, op 23 augustus werd het startschot gegeven voor de elektrificatie van de spoorlijn 19 Mol-Hamont. Hierdoor kunnen reizigers uit Noord-Limburg met nieuwer materieel met een hogere capaciteit naar Antwerpen en Brussel sporen. Ook een grensoverschrijdende verbinding richting Weert behoort tot de mogelijkheden.

Werken veroorzaken natuurlijk ook overlast. Om de geëlektrificeerde spoorlijn tegen het Vervoersplan 2020 operationeel te hebben, zal er stevig moeten worden doorgewerkt. De lange enkelsporige stukken op deze lijn bieden ook weinig flexibiliteit om tijdens bepaalde werken een aangepaste dienstregeling door te voeren.

Ik heb hierover de volgende vragen, mijnheer de minister.

Zullen de reizigers op de lijn Mol-Hamont overlast ondervinden van de elektrificatiewerken? Zal er een aangepaste dienstregeling worden doorgevoerd om de werken mogelijk te maken?

Wat is de stand van zaken voor het realiseren van een grensoverschrijdende reizigersverbinding richting Weert?

Mijn vraag is natuurlijk al een tijdje geleden gesteld, dus wij worden een beetje ingehaald door de realiteit, maar ik kijk uit naar uw antwoord.

**02.02 David Geerts** (sp.a): Mijnheer de minister, ik sluit mij graag aan bij collega Lijnen en heb nog enkele andere vragen.

**02.01 Nele Lijnen** (Open Vld): L'électrification de la ligne 19 Mol-Hamont a débuté le 23 août.

Quelles nuisances les voyageurs subiront-ils durant les travaux? L'horaire sera-t-il adapté? Développera-t-on une liaison transfrontalière vers Weert, aux Pays-Bas?

**02.02 David Geerts** (sp.a): Pour compléter ces informations, je voudrais savoir si la réalisation des

Wat betreft het traject Mol-Hamont, verlopen de werken volgens schema? Zal de deadline van 2020 worden gehaald? Ik stel de vraag vooral omdat er een Europese subsidie van 40 % aan gekoppeld is, indien het project binnen de voorziene timing en binnen het budget van 42 miljoen euro kan worden gerealiseerd.

Wat het traject Hamont-Weert betreft, verwijst ik naar uw antwoord tijdens de bespreking van uw beleidsnota. U zei toen dat dit moet worden bekeken in functie van de operationele en financiële haalbaarheid, samen met Nederland. Wordt er in bijkomende studies voorzien en hoeveel budget wordt daarvoor dan uitgetrokken?

**02.03** Minister **François Bellot**: Beste collega's, de investering voor de elektrificatie van de L19 wordt geraamd op 47,5 miljoen euro, waarvan 40 % wordt gesubsidieerd door Europa indien de werken worden afgerond vóór eind 2020. Dit is het eerste nieuw spoorproject na de herlancering van de GEN-werken van het strategisch meerjareninvesteringsplan dat zal worden uitgevoerd ten laste van het federaal budget in het strategisch meerjareninvesteringsplan.

De technische ploegen van Infrabel zullen 's nachts van 22 u 00 tot 05 u 00 's ochtends aan het werk zijn voor de bouw van onder meer drie nieuwe tractieonderstations, de plaatsing van 800 nieuwe bovenleidingspalen en de uitrol van 200 kilometer nieuwe kabels en draden over een afstand van 33 kilometer.

Door die werkzaamheden vraagt Infrabel een buitendienststelling van de gehele spoorlijn van Mol tot Hamont tussen 22 u 00 's avonds en 05 u 00 's ochtends op weeknachten van maandagavond tot zaterdagochtend. Tijdens het weekend is er geen enkel gevolg voor de reizigers. Van maandagavond tot en met vrijdagavond zullen drie treinen vanuit Antwerpen dienen beperkt te worden tot Mol, met name de IC 4320, IC 4321 en IC 4322, die aankomen in Mol om respectievelijk 21 u 02, 22 u 02 en 23 u 28. Voor de reizigers die in Mol stranden wordt in een busdienst tot Hamont of Neerpelt voorzien. 's Ochtends kan de eerste trein met vertrek in Hamont om 5 u 28 blijven rijden, zij het met een dienstregeling die twee minuten verschoven is. Het vertrek vanuit Mol verder naar Antwerpen blijft ongewijzigd.

Voor een eventuele grensoverschrijdende reizigersverbinding richting Weert zal de NMBS eerst een voorafgaand onderzoek moeten uitvoeren zoals het beheerscontract voorschrijft, op voorwaarde dat de lijn op Nederlands grondgebied effectief geëlektrificeerd wordt. Infrabel laat mij weten dat er van haar kant weinig infrastructurele werken nodig zijn en dat een aantal structurele studies en analyses in Nederland lopende zijn.

**02.04** **Nele Lijnen** (Open Vld): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Heb ik het goed gehoord dat er op de busverbinding die de treinverbinding vervangt een verschil van twee minuten op zit? De reizigers zijn dus niet langer dan twee minuten weg met de busverbinding? Voor de drie treinen is er altijd in een busverbinding voorzien? (*Instemming*)

travaux est dans les temps et s'ils seront achevés en 2020 comme prévu. Dans l'affirmative, l'Europe subventionnera 40 % des coûts. Le projet ne dépassera-t-il pas le budget prévu, à savoir 42 millions d'euros? Des études supplémentaires sont-elles prévues pour le prolongement de la ligne jusqu'à Weert? Quel est le budget nécessaire à cet effet?

**02.03** **François Bellot**, ministre: Le coût de l'électrification de la ligne 19 est estimé à 47,5 millions d'euros. L'Europe en subventionnera 40 % si les travaux sont terminés pour la fin 2020.

Infrabel travaillera à l'électrification de la ligne de lundi soir à samedi matin, de 22 h 00 à 05 h 00. Pendant ce laps de temps, toute la voie ferrée entre Mol et Hamont sera mise hors service, ce qui signifie que trois trains qui partent d'Anvers à 21 h 02, 22 h 02 et 23 h 28 n'iront pas plus loin que Mol. Le week-end, il n'y aura pas de conséquences pour les voyageurs.

Pour les voyageurs obligés de descendre à Mol, il est prévu un bus de remplacement vers Hamont ou Neerpelt. Le premier train qui part de Hamont à 5 h 28 peut continuer à circuler, il partira seulement deux minutes plus tard. L'horaire de la liaison Mol-Anvers reste inchangé.

Une prolongation jusqu'à Weert requiert une étude préalable. La ligne doit également être électrifiée sur le territoire néerlandais. Les travaux d'infrastructure pour Infrabel sont limités, les études du côté néerlandais sont en cours.

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

**03** Question de Mme Anne-Catherine Goffinet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les plaques d'immatriculation personnalisées" (n° 27767)

**03** Vraag van mevrouw Anne-Catherine Goffinet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de gepersonaliseerde nummerplaten" (nr. 27767)

**03.01** Anne-Catherine Goffinet (cdH): Monsieur le ministre, le citoyen belge peut, s'il le souhaite et contre rétribution, demander à ce que la plaque d'immatriculation de son véhicule soit personnalisée. Le SPF Mobilité et Transports a simplifié la procédure de demande des plaques d'immatriculation personnalisées. Il suffit de soumettre une candidature via le site internet du SPF Mobilité et Transports et de demander ensuite l'immatriculation du véhicule via WebDIV.

Sur le site internet [www.mobilite.belgium.be](http://www.mobilite.belgium.be) se trouve une liste des combinaisons interdites et autorisées. Il apparaît que, dans certains cas, les règles relatives aux différentes combinaisons possibles sont respectées et que, néanmoins, la signification de cette combinaison puisse être d'un goût douteux, jusqu'à faire clairement référence à des mouvements racistes, par exemple.

Monsieur le ministre, outre le respect des règles en termes de combinaisons autorisées, l'administration procède-t-elle à une analyse des demandes au cas par cas? Des filtres sont-ils mis en place?

**03.02** François Bellot, ministre: Chère collègue, chaque demande de plaque personnalisée est effectivement analysée par un collaborateur de la Direction pour l'immatriculation des véhicules (DIV) selon la procédure suivante: le citoyen qui souhaite demander une plaque d'immatriculation personnalisée vérifie d'abord si la plaque souhaitée est encore disponible via l'application en ligne du SPF Mobilité et Transports prévue à cet effet. Il peut ensuite demander la combinaison disponible via cette même application. La demande arrive alors chez un collaborateur de la DIV qui analyse la combinaison et la valide après une évaluation positive. Le demandeur en est averti et reçoit par la même occasion une invitation à payer. Si le collaborateur de la DIV n'a pas validé la combinaison, le demandeur en est aussi informé.

Par ailleurs, dans le cas où une plaque à caractère offensant aurait malgré tout été accordée par la DIV, la réglementation prévoit que celle-ci peut rappeler et radier toute combinaison dont le caractère offensant, insultant, raciste ou xénophobe a été sujet à plainte et, ce, sans qu'aucune compensation ne puisse être exigée de la part du titulaire.

Un tel cas m'a d'ailleurs été signalé récemment et la réglementation en vigueur sera bien appliquée.

**03.01** Anne-Catherine Goffinet (cdH): Men kan een gepersonaliseerde nummerplaat aanvragen. De FOD Mobiliteit heeft de procedure daarvoor vereenvoudigd. De aanvraag gebeurt online. Er gelden weliswaar bepaalde regels voor de letter- en cijfercombinaties, maar blijkbaar zijn er nog altijd combinaties mogelijk die van een dubieuze smaak getuigen.

Checkt de administratie elke individuele aanvraag, los van de toetsing aan de regels? Zijn er filters ingebouwd?

**03.02** Minister François Bellot: Elke aanvraag wordt geanalyseerd door een medewerker van de DIV. Wie een gepersonaliseerde nummerplaat wil aanvragen, moet eerst via de app van de FOD Mobiliteit verifiëren of het kenteken nog beschikbaar is. De gewenste combinatie wordt aangevraagd via de app. Vervolgens wordt de aanvraag door een medewerker van de DIV gecheckt en goedgekeurd. De aanvrager wordt hiervan in kennis gesteld en krijgt een betalingsformulier toegestuurd.

Ingeval de DIV een kentekenplaat met een beledigende of kwetsende combinatie zou hebben toegelaten, kan de dienst ingevolge een klacht de nummerplaat terugroepen en schrappen. De houder kan in dat geval geen compensatie eisen.

Er werd onlangs een dergelijk geval gemeld, en de regelgeving werd toegepast.

**03.03 Anne-Catherine Goffinet** (cdH): Monsieur le ministre, je vous remercie pour ces informations et ces éclaircissements. J'avais vu une combinaison de plaque passer sur Facebook, qui m'avait interloquée. Je voulais savoir s'il s'agissait d'une erreur et connaître la procédure prévue dans ce cas-là.

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

**04 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het defect materieel bij de NMBS" (nr. 27776)**

**04 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 matériel défectueux à la SNCB" (n° 27776)**

**04.01 David Geerts** (sp.a): Mijnheer de minister, ik heb nogmaals een vraag ingediend over het defecte materieel bij de NMBS omdat dit in de stiptheidsbarometer als een van de oorzaken van de verminderde stiptheid en de afgeschafte treinen naar voren komt.

Ik kom onmiddellijk tot mijn vragen.

Wat is het precieze aandeel van het defecte materieel in de vertragingen en afschaffingen in het laatste stiptheidsrapport? Hoe lang blijft een gemiddeld treinstel buiten gebruik? Bij welke treinstellen doen zich de meeste problemen voor? Waarom is heel wat materieel defect en niet inzetbaar? Zijn er problemen met het aantal wisselstukken? Wordt het onderhoud uitgesteld? Zijn er contracten met externe aannemers? Ik hoor verhalen uit de ateliers dat daardoor een deel van de werken niet of minder goed uitgevoerd zou worden. Welke werken worden in de eigen ateliers uitgevoerd?

**04.02 Minister François Bellot:** Beste collega, de NMBS meldt mij dat zij in oktober 2018 verantwoordelijk was voor 30,4 % van het aantal vertragingen op het net; 21,9 % komt daarbij ten laste van het materieel, met 32 453 minuten vertraging en 670 afgeschafte treinen tot gevolg. Tweehonderdzesentwintig treinen werden volledig en 417 treinen gedeeltelijk afgeschaft door materiële problemen.

De gemiddelde herstelduur van een defect voertuig in de werkplaatsen bedraagt één à twee dagen en is sterk afhankelijk van de complexiteit en ernst van de averij. Zo zou eenvoudige averij in enkele uren hersteld kunnen worden. Complexe averij, met arbeidsintensievere herstellingen, neemt echter een langere tijd in beslag. Ik denk daarbij aan herstellingen na aanrijdingen.

Daarnaast worden er ook kleine herstellingen en depannages uitgevoerd op de treinen terwijl ze worden ingezet. Het grootste aantal problemen, gebaseerd op het aantal incidenten en op het aantal incidenten per miljoen kilometer, komt voor bij de oudere types materieel zoals de locomotief L27, die van 1982 tot 1984 in dienst werd genomen, en de tweeledige motorrijtuigen MR66 en MR79, die van 1967 tot 1980 in dienst werden genomen. Deze zullen geleidelijk aan buiten dienst worden gesteld tegen 2023.

**04.01 David Geerts** (sp.a): Selon le baromètre de ponctualité, le recul de la ponctualité et la suppression de trains seraient dus au matériel défectueux de la SNCB.

Dans quelle mesure précise le matériel défectueux est-il à l'origine des retards? Quelle est la durée moyenne d'indisponibilité d'une rame? Quelles rames sont le plus souvent victimes de pannes? Quelle en est la cause? Des contrats de maintenance ont-ils été signés avec des entrepreneurs externes? Quels sont les travaux exécutés dans les ateliers de la SNCB?

**04.02 François Bellot,** ministre: En octobre 2018, 30,4 % des retards sur le réseau ferroviaire étaient imputables à la SNCB; 21,9 % de ces retards étaient dus à du matériel défectueux et ils ont occasionné au total 32 453 minutes de retard et la suppression de 670 trains. Par conséquent, 260 trains ont été entièrement supprimés et 417 l'ont été partiellement.

La durée moyenne de réparation d'une voiture défectueuse en atelier est de un à deux jours, mais cette durée dépend fortement de la gravité de la panne.

En outre, de menues réparations sont réalisées sur certains trains pendant qu'ils sont en service. La plupart des problèmes se posent

De oorzaken van de problemen met het materieel zijn technische pannes, manipulatiefouten of externe oorzaken zoals bijvoorbeeld een storing van de infrastructuur. Vaak voorkomende storingen zijn veiligheidssystemen, buitendeuren, tractiesystemen, remsystemen, koppelingen enzovoort. Er zijn verscheidene redenen waarom het materieel niet beschikbaar kan zijn voor commerciële diensten. Denken we bijvoorbeeld aan onderhoud en herstellingen, modernisering of revisie van de treinstellen, wijzigingswerken aan het rollend materieel zoals de installatie van het nieuwe veiligheidssysteem ETCS, die een langere immobilisatietijd kunnen vereisen.

Bovenstaande taken zijn noodzakelijk om de veiligheid, de kwaliteit, de betrouwbaarheid, het comfort enzovoort, van het materieel te garanderen. Het onderhoudsprogramma wordt uitgevoerd, conform de geldende onderhoudsvoorschriften. Diverse acties zijn lopende om de onderhoudsprocessen van het rollend materieel verder te verbeteren, met als doel niet alleen de kwaliteit, de betrouwbaarheid, de beschikbaarheid en de netheid te verbeteren maar ook de kosten te reduceren.

Het doel van dat meerjarenactieplan is de globale immobilisatiegraad van het materieel te verlagen met 30 % tegen 2021.

Voor bepaalde wisselstukken heeft de NMBS inderdaad contracten met externe aannemers zoals voor de herstelling van wc-onderdelen, de herstelling van componenten van omvormers, de herstelling van tractiemotoren enzovoort. Onderhouds- en herstellingswerken aan materieel voor personenvervoer worden in eigen ateliers uitgevoerd.

sur le matériel plus ancien, par exemple sur les locomotives série 27 et sur les automotrices doubles AM66 et AM79, qui seront progressivement retirées du service d'ici 2023.

Ces problèmes sont attribuables à des pannes, à des erreurs de manipulation ou à des causes externes telles qu'un dysfonctionnement de l'infrastructure. Il s'agit souvent de pannes des systèmes de sécurité, de portes extérieures défectueuses ou encore, de problèmes liés aux systèmes de traction, de freinage ou d'attelage. L'indisponibilité du matériel peut s'expliquer par des travaux de maintenance, de réparation, de modernisation ou de révision des rames ou par des interventions visant à modifier le matériel roulant. Ces tâches sont nécessaires pour garantir la sécurité, la qualité, la fiabilité et le confort. La société s'emploie à améliorer les processus d'entretien en vue d'améliorer la qualité, la fiabilité, la disponibilité et la propreté du matériel, mais également dans une optique de réduction des coûts.

La finalité de ce plan d'action pluriannuel est une réduction de 30 % du taux d'immobilisation du matériel à l'horizon 2021.

Pour certaines pièces de rechange, la SNCB a conclu des contrats avec des entrepreneurs extérieurs. Les travaux d'entretien et de réparation du matériel de transport de personnes sont réalisés dans les propres ateliers de la société ferroviaire.

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

Het verwondert mij uiteraard niet dat de types L27 en de tweeledige motorstellen het vaakst defect zijn. De niet-inzetbaarheid van bijvoorbeeld Desirotreinstellen vind ik echter ook problematisch, want het gaat om nieuwe toestellen. In uw antwoord hebt u daarover vandaag niets gezegd, maar op andere momenten hebt u wel al gemeld dat ook nieuwere treinstellen, waarin recent geïnvesteerd werd, in de immobilisatiegraad meegerekend worden.

**04.03 David Geerts** (sp.a): Personne ne s'étonne que les rames les plus anciennes tombent le plus souvent en panne mais le fait que les nouvelles rames Desidero, par exemple, ne soient pas disponibles pose problème. Nous ne pouvons bien entendu que nous réjouir de la réduction de 30 % du taux d'immobilisation à

De doelstelling om de immobilisatiegraad tegen 2021 met 30 % te laten dalen, kunnen wij uiteraard alleen maar toejuichen. Om die reden is het wel belangrijk dat de leveringen blijven plaatsvinden. Voor de recentere toestellen moet nagegaan worden waar de defecten zich voordoen zodat die ook opgelost kunnen worden.

**04.04 François Bellot**, ministre: Monsieur le président, je voudrais ajouter que si les Desiro ont posé beaucoup de problèmes au début, notamment de marche-pied en hiver, aujourd'hui, c'est le matériel le moins en panne: en moyenne 18 pannes par million de kilomètres contre 45 pannes par million de kilomètres pour les autres types de matériel.

Tant pour les M7 que lors des révisions des M6, on va faire de l'entretien prédictif avec un système qui va capter les signaux des pannes le long des voies par des capteurs. Le train enverra un signal, de sorte qu'on connaîtra rapidement la nature de la panne. Actuellement, les patrons du rail et les organisations syndicales négocient pour qu'il n'y ait plus nécessairement des entretiens de 08 h 00 à 17 h 00 mais pour organiser deux ou trois *shifts*, de sorte que les petites pannes qui apparaissent la journée puissent être réparées la nuit et que le matériel soit disponible.

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

**05 Question de Mme Vanessa Matz au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les rapports de ponctualité publiés par Infrabel au départ et à destination de Liège" (n° 27785)**

**05 Vraag van mevrouw Vanessa Matz aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stiptheidsverslagen van Infrabel voor de treinen van en naar Luik" (nr. 27785)**

**05.01 Vanessa Matz** (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, chaque mois, Infrabel publie un rapport de ponctualité sur la base de plusieurs critères. À la lecture de ceux-ci, j'ai effectué plusieurs constats.

De manière générale en 2018, le manque de ponctualité s'intensifie sur le réseau des chemins de fer belges. Plus précisément, en comparaison avec les huit grandes gares non bruxelloises, la ponctualité à l'arrivée des trains est la plus catastrophique pour Liège-Guillemins. On observe une chute à 68,5 % des trains arrivés à l'heure prévue ou dans les six minutes au mois de septembre, contre une moyenne allant de 72 à 86 % les autres mois. Liège-Guillemins est donc la plus mauvaise élève, à la traîne derrière les sept autres grandes gares non bruxelloises.

Concernant la ligne Liège-Bruxelles, si on peut considérer obtenir de bonnes moyennes durant les mois d'été, on déplore aussi la chute de la ponctualité au mois de septembre 2018: seulement 69,8 % des trains aux heures de pointe du matin et 61 % des trains aux heures de

l'horizon 2021 mais les livraisons doivent se poursuivre. Pour les rames les plus récentes, il y a lieu d'examiner la nature des pannes.

**04.04 Minister François Bellot**: De Desiro veroorzaakte in het begin problemen, maar is vandaag met 18 defecten per miljoen km tegenover 45 defecten per miljoen km bij andere treinen, het materieel met de minste defecten.

Voor de M7 en de herzieningen van de M6 wordt predictief onderhoud ingevoerd door middel van een systeem dat signalen die wijzen op nakende defecten opvangt en informatie over de aard ervan doorstuurt. De spoorbazen en vakbonden onderhandelen over de vervanging van de onderhouds-shift van 8 u 00 tot 17 u 00 door twee of drie shifts zodat de kleine defecten die overdag optreden, 's nachts kunnen worden hersteld.

**05.01 Vanessa Matz** (cdH): Uit de maandelijkse stiptheidsverslagen van Infrabel blijkt dat de stiptheid van de NMBS in 2018 is verslechterd. De stiptheid van de treinen bij aankomst is het slechtst in Luik-Guillemins. In september kwam slechts 68,5 % van de treinen op tijd aan, in de andere maanden 72 tot 86 %. Luik-Guillemins scoort het slechtst van de acht grote stations buiten Brussel! Op de lijn Luik-Brussel kwamen in september 2018 slechts 69,8 % van de ochtendspitstreinen en 61 % van de avondspitstreinen op tijd aan.

Voorts zijn de aansluitingen in

pointe vespérales sont arrivés à l'heure. Soulignons que cette ligne est quotidiennement utilisée par des milliers de travailleurs.

Une autre comparaison indique que les correspondances sont de moins en moins bien assurées en gare de Liège-Guillemins par rapport à 2017, avec une chute à 79,4 % en septembre. Il apparaît également que sur l'ensemble, les moyennes sont les plus critiques aux heures de pointe.

Monsieur le ministre, ces chiffres sont très interpellants. À l'heure où les responsables politiques doivent s'inscrire dans une dynamique de transition écologique, il est primordial que des alternatives à la voiture, plus écologiques et de qualité, soient proposées aux citoyens.

Alors que le coût du carburant est de plus en plus élevé, notamment à cause des accises que le gouvernement a augmentées, et que cela entraîne de grosses difficultés pour les citoyens contraints de nouer les deux bouts en fin de mois, il est capital que des alternatives accessibles pour le portefeuille des citoyens soient mises en œuvre.

Étant donné qu'il s'agit d'un service public, celui-ci a pour mission d'assurer un service de qualité à tous les citoyens. Il n'est pas concevable que des citoyens, qui empruntent les trains aux heures de pointe pour se rendre au travail, à une formation ou à l'école, soient pris en otage par le manque de ponctualité des trains.

En 2017, lors de la présentation du plan de transport, vous annonciez, en province de Liège, développer davantage les petites lignes de liaison, notamment en réouvrant les haltes de Chaudfontaine, Seraing et Ougrée, augmenter le trafic de ces lignes et également diminuer le temps de parcours. C'est une bonne chose, à laquelle nous adhérons totalement.

Comment, dès lors, mettre ce plan en œuvre, si la ponctualité en gare de Liège-Guillemins n'est pas assurée puisque cette gare joue essentiellement les rôles d'entonnoir avec les lignes de Bruxelles et d'échangeur entre les lignes plus rurales?

Compte tenu des mauvais résultats des statistiques de Liège-Guillemins, il serait judicieux d'effectuer une analyse des résultats sur l'ensemble des lignes qui rejoignent Liège-Guillemins afin de mettre rapidement en place les moyens nécessaires pour améliorer la qualité des transports.

Monsieur le ministre, comment expliquez-vous ces mauvais résultats concernant la gare de Liège-Guillemins? Quelles mesures comptez-vous prendre afin d'améliorer la ponctualité? Comment comptez-vous atteindre les objectifs que vous aviez définis dans le plan de transport 2017, si les correspondances en gare de Liège-Guillemins ne sont pas mieux assurées ainsi que la ponctualité? Comment comptez-vous encourager davantage les citoyens des zones rurales à se déplacer en train dans de telles conditions? Pourriez-vous fournir les statistiques relatives à la ponctualité sur toutes les lignes arrivant à Liège-Guillemins? Certaines concernent plus particulièrement le territoire sur lequel j'habite; je pense ici à la ligne 42, mais il y a aussi les lignes 43, 125, 2, 36, 37, 40, 34. Comptez-vous réaliser une analyse de la ponctualité de l'ensemble des lignes qui rejoignent Liège-Guillemins et mettre en place des mesures afin d'améliorer la

Luik-Guillemins steeds minder verzekerd. Het percentage verzekerde aansluitingen daalde in september tot 79,4 %. Het meest kritieke moment voor de gemiddelde cijfers is de spits.

We moeten kiezen voor de dynamiek van een ecologische transitie en alternatieven voor de wagen aanbieden die milieuvriendelijker, maar ook betaalbaar zijn, gezien de – met name door de accijnzen die de regering verhoogd heeft – steeds hoger wordende brandstofprijzen. Het betreft een overheidsdienst en dus is het onaanvaardbaar dat pendelaars die op de spitsuren de trein naar hun werk of school nemen, worden gegijzeld door stiptheidsproblemen. Toen u in 2017 het vervoersplan voorstelde, kondigde u aan dat de kleine lijnen in de provincie Luik zouden worden uitgebouwd, dat er stopplaatsen zouden worden heropend, dat er meer treinen zouden rijden en dat de reistijd zou verkorten.

Wat moet er gebeuren als de stiptheid in het station Luik-Guillemins niet verzekerd is? Men zou de resultaten op alle lijnen waar dit station op ligt moeten tegen het licht houden teneinde de kwaliteit van het vervoer te verbeteren.

Hoe verklaart u die slechte resultaten? Wat zal u ondernemen om de stiptheid te verbeteren? Hoe kan men de mensen die in landelijke gebieden wonen er in die omstandigheden toe aanmoedigen om de trein te nemen?

qualité des transports?

**05.02 François Bellot**, ministre: Monsieur le président, chère collègue, la SNCB m'informe que la mauvaise qualité en termes de ponctualité à Liège s'explique par plusieurs éléments parmi lesquels les avaries au matériel et d'innombrables vols de câbles commis, dans un premier temps, sur la ligne 2, ligne à grande vitesse entre Louvain et Ans, principalement entre Hoegaarden et Ans. De plus, dans les vastes alentours de Liège, les cas de *trespassing* et les travaux de rénovation sur la ligne 37 Liège-frontière vers Aix-la-Chapelle ont eu d'importantes répercussions sur les relations Eupen-Ostende et Welkenraedt-Courtrai ainsi que sur les trains L entre Verviers et Liège.

Je vais vous remettre un tableau reprenant les causes et responsabilités des retards qui m'a été fourni par Infrabel. Vous constaterez – c'est l'endroit le plus critique de Belgique – que les causes de tiers sur la ligne L2, la ligne 40 et la ligne 125 atteignent 63 % des causes liées à la dégradation de la ponctualité suite à deux phénomènes.

Le premier est surtout le vol de câbles, pouvant affecter certaines semaines jusqu'à 1,2 million de voyageurs. Vient ensuite le *trespassing*, particulièrement dans la région liégeoise.

La SNCB m'informe également qu'elle prend les mesures nécessaires pour limiter le nombre d'incidents et leur impact. Ainsi, la priorité est accordée aux actions visant à réduire le nombre de pannes de matériel au moyen, par exemple, d'une réparation plus performante dans les ateliers d'entretien, d'un suivi renforcé de la performance du matériel par des ingénieurs en fonction du type de matériel – avec des feed-back au service "conduite des trains" –, de la mise en service de nouveaux ateliers afin d'augmenter la capacité et, enfin, d'un plan d'action pour réduire le nombre d'incidents liés au système de sécurité. Voilà pour les règles internes à la SNCB.

Une attention permanente est également accordée à la nécessité de faire partir à l'heure les premiers trains de la journée.

En collaboration avec Infrabel, des plans d'action ont été élaborés en vue de réduire le nombre d'incidents imputables à des tiers, tels que les heurts de personne, le *trespassing* et les vols de câbles. Il faut quand même savoir que, pour ce dernier phénomène, nous avons dû fortement insister pour que tous les acteurs – qui avaient été réunis en 2011 lors d'une première vague importante – se retrouvent dans un comité présidé par la police fédérale de Liège. Celle-ci ainsi que la police locale, Infrabel et la SNCB ont mobilisé les moyens pour tenter d'identifier et de démanteler l'une des bandes à l'origine de ces nombreux vols – qui étaient parfois au nombre de trois certains jours.

Enfin, la SNCB mène une consultation régulière avec Infrabel afin de planifier d'importants travaux de la manière la plus efficiente possible pour en limiter l'impact sur la ponctualité. Il convient d'estimer plus correctement les conséquences potentielles des travaux. De plus, les horaires des trains doivent être aménagés d'une telle manière qu'ils ne subissent pas de retard à hauteur des zones de chantier.

De son côté, Infrabel, gestionnaire de l'infrastructure, a énoncé une

**05.02 Minister François Bellot**: De ondermaatse stiptheid in Luik heeft verscheidene oorzaken: defect rollend materieel, de vele kabeldiefstallen, spoorlopen en renovatiewerken op lijn 37 naar Aken. Ik zal u een gedetailleerde tabel bezorgen waarin u kan vaststellen dat de door derden veroorzaakte vertragingen op de lijnen L2, 40 en 125 63 % uitmaken van de oorzaken van de verslechtering van de stiptheid.

1,2 miljoen reizigers werden door die kabeldiefstallen getroffen. De NMBS neemt maatregelen om het aantal incidenten te beperken: een efficiëntere herstelling van het materieel en de versterkte opvolging ervan door de ingenieurs, feedback naar de dienst 'treinbestuurders', de ingebruikname van nieuwe werkplaatsen en een actieplan om het aantal incidenten met de veiligheidssystemen te verminderen.

Er wordt bijzondere aandacht besteed aan de stiptheid van de eerste treinen van de dag.

Samen met Infrabel zijn er actieplannen opgesteld om het aantal incidenten veroorzaakt door derden (aanrijding van personen, spoorlopen en kabeldiefstal) terug te dringen. We hebben erop moeten hameren dat de actoren moesten bijeenkomen onder leiding van de federale politie te Luik, die samen met de lokale politie, Infrabel en de NMBS middelen ter beschikking gesteld heeft om een bende die verantwoordelijk is voor die diefstallen (soms drie diefstallen per dag!) te identificeren en te ontmantelen.

De NMBS en Infrabel werken samen om de werkzaamheden te plannen en de impact ervan op de stiptheid te beperken.

Infrabel zet zijn personeelsleden in

série de plans d'action afin de lutter contre les vols de câbles. Il s'agit notamment de sensibiliser en permanence le personnel à la protection des câbles et à une vigilance continue. Une étude de faisabilité quant à l'utilisation de drones sur le réseau ferroviaire durant la nuit ou encore l'installation de caméras supplémentaires en font aussi partie.

Infrabel élabore également des plans d'action visant à lutter contre la présence de personnes sur et le long des voies, par exemple, au moyen de campagnes de communication lors de grands événements ou encore de contrôles préventifs par Securail.

Concernant les difficultés d'exploitation durant les travaux, le gestionnaire d'infrastructure veille à une meilleure coordination interne pour l'établissement du planning des travaux et intensifie les consultations avec les entreprises ferroviaires pour les adaptations au service des trains.

D'autres mesures visant à améliorer la ponctualité sont également mises en œuvre: campagne contre le manque d'adhérence, visite périodique et réglage des aiguillages en fonction des saisons, et réalisation d'un système de monitoring afin d'identifier rapidement les compteurs d'essieux défectueux.

Je vous remets un tableau présentant les chiffres relatifs à la ponctualité des lignes arrivant en gare de Liège-Guillemins. Le manager de la ligne 36 suit l'influence de l'ensemble des lignes qui se croisent à Liège. En outre, j'ai décidé de réunir les conseils d'administration des deux entreprises (Infrabel et SNCB), afin de dégager des solutions efficaces, structurelles, partagées, coordonnées et concertées, et de conscientiser les conseils d'administration dans leur ensemble sur cette question qui doit, selon moi, être le premier point de chacun des conseils d'administration avant les autres points de l'ordre du jour. Je pense qu'il y va de la qualité de l'offre ferroviaire, aux côtés de la sécurité et de la qualité de la communication aux usagers.

Le **président**: Madame Matz, pour une réaction?

**05.03 Vanessa Matz** (cdH): Merci monsieur le ministre pour la remise des documents et pour votre réponse très précise, même si je la sens quelque peu teintée, de votre côté, de désarroi par rapport à ces chiffres. Il suffit de regarder les couleurs du tableau sur les autres lignes pour se rendre compte que, en ce compris sur la ligne qui arrive à Liège-Guillemins, c'est la catastrophe, même si je n'ai pas encore eu le temps d'analyser le tableau ligne par ligne.

J'entends bien les plans mis en œuvre, mais les chiffres de ponctualité dont nous parlons datent de septembre, ce qui signifie que les mesures qui ont été apportées sur le démantèlement des réseaux et les actions ciblées contre le vol de câbles, par exemple, n'ont vraisemblablement pas encore produit leurs effets.

Je suppose que le plan dont vous avez parlé ne date pas du mois de septembre et qu'Infrabel a pris ce dossier à bras-le-corps. On ne peut qu'être interpellé, et parfois même en colère, au vu de ces événements. J'entends dans le ton de votre réponse que vous n'êtes

het veld tot waakzaamheid voor kabeldiefstallen aan en ontwikkelt actiepunten om spoorlopen te bestrijden. Het bedrijf bestelt een haalbaarheidsstudie met betrekking tot de inzet van drones 's nachts en de installatie van extra camera's.

Voor de exploitatie tijdens de werken ziet de infrastructuurbeheerder toe op een betere interne coördinatie van de planning. Er worden nog andere maatregelen genomen om de stiptheid te verbeteren: een campagne om de grip op de sporen te verbeteren, inspectie en afstelling van de wissels afhankelijk van het seizoen en een monitoringsysteem om defecte assentellers snel te detecteren.

Ik overhandig u een tabel met de stiptheidscijfers op de lijnen bij aankomst in Luik-Guillemins. De lijnmanager van lijn 36 volgt de impact op van alle lijnen die elkaar in Luik kruisen. Ik heb beslist om de raad van bestuur van Infrabel en van de NMBS bijeen te roepen om efficiënte, structurele, gecoördineerde en gezamenlijke oplossingen te vinden voor dit probleem, dat prioritair moet worden aangepakt om de kwaliteit van het treinaanbod te garanderen.

**05.03 Vanessa Matz** (cdH): Ik dank u voor dit precieze antwoord – met een zwart randje: de cijfers zijn onthutsend. De kleuren in de tabel tonen dat de situatie rampzalig is. De cijfers dateren van september. Ondanks de reeds ten uitvoer gebrachte plannen hebben de maatregelen nog geen effect gesorteerd.

Infrabel pakt het probleem kordaat aan, maar de situatie blijft betreurenswaardig. Het station Luik-Guillemins is een belangrijk doorgangsstation. Bovendien begrijp ik niet waarom vooral de regio Luik te maken heeft met kabeldief-

pas satisfait non plus. On ne peut prêcher tout et son contraire. De plus, il s'agit de Liège-Guillemins, pas de la gare d'Aywaille ou de celle de Gouvy! Liège-Guillemins est un lieu de transit important, fréquenté par des navetteurs. Comment voulez-vous que les citoyens ne soient pas dans le désarroi quant à ces problèmes de ponctualité?

J'entends que de nombreuses mesures ont été mises en œuvre. Cependant nous constatons que ces travaux ne portent pas leurs fruits. D'autre part, je ne comprends pas pourquoi les vols de câbles sont quasi exclusivement concentrés sur l'arrondissement de Liège. Pourquoi ces mesures porteraient leurs fruits à d'autres endroits, même si tout n'est pas parfait là-bas non plus? Je ne comprends pas ce qui se passe et je suis révoltée. Allez-vous mettre en œuvre des moyens suffisants afin d'offrir autre chose aux citoyens que l'augmentation des taxes sur les accises sans avoir une alternative à leur proposer?

**05.04 François Bellot**, ministre: Le plan concernant l'arrestation des voleurs de câbles date du 15 octobre. Avant, deux à trois vols de câbles avaient lieu chaque jour, concentrés dans l'arrondissement de Liège et sur la ligne entre Namur et Gembloux, pour des raisons que la justice devrait éclaircir. Nous pensions que les bandes responsables de ces vols emmenaient les câbles à l'extérieur. Mais, apparemment, il s'agit plutôt de bandes dont la proximité avec les lignes a été démontrée. Si on soustrait les causes de tiers, ce qu'on appelle la ponctualité après neutralisation est identique à Liège à la moyenne du pays.

Les phénomènes de vols de câbles ont été particulièrement pénalisants sur cette ligne. Si on retire les tiers, on est dans la moyenne neutralisée.

**05.05 Vanessa Matz** (cdH): Le résultat est cependant le même, vous en conviendrez, monsieur le ministre. Qu'il s'agisse de vols de tiers ou de causes internes, cela reste la même chose pour les navetteurs.

**05.06 François Bellot**, ministre: Mis à part le fait que la responsabilité des tiers n'incombe pas à la SNCB. Le train arrive en retard pour différentes causes: le suicide n'est pas une cause interne, les vols de câbles non plus. Mais lorsque la responsabilité d'un retard incombe à 63 % à des tiers, lorsque l'on en est à 35 % ailleurs, le voyageur ne fait pas la distinction entre le tiers, Infrabel et la SNCB, alors que ceux devant régler les problèmes qui en découlent sont des personnes différentes.

La présence d'un institut médico-psychologique à côté d'une ligne nous pose problème à trois endroits du réseau. On ne peut ni déplacer la zone ni électrifier les clôtures. Il y a donc des causes internes et externes.

Sachez, par ailleurs, que les chiffres relatifs à la ponctualité pour le mois d'octobre 2018 par rapport à octobre 2017 montrent que la ponctualité est en augmentation pour différentes raisons et, notamment, parce qu'il y a diminution du nombre de faits de tiers.

Quand on parle de causes internes ou externes à la SNCB et à

stallen. Waarom slaagt men er niet in dat probleem op te lossen?

**05.04 Minister François Bellot:** De kabeldieven werden op 15 oktober gearresteerd. Daarvoor waren er twee tot drie kabeldiefstallen per dag, geconcentreerd in het arrondissement Luik en op de lijn Namen-Gembloux.

De stiptheid na neutralisatie, d.w.z. zonder de vertragingen veroorzaakt door derden, is in Luik identiek aan het landelijk gemiddelde.

De kabeldiefstallen hebben voor veel hinder gezorgd.

**05.05 Vanessa Matz** (cdH): Voor de pendelaars maakt het echter weinig uit of de oorzaken intern dan wel extern zijn.

**05.06 Minister François Bellot:** Met dien verstande dat de aansprakelijkheid voor derden niet bij de NMBS ligt. Wanneer 63 % van de vertragingen te wijten is aan derden en 35 % aan andere oorzaken, moet er ander personeel ingezet worden om de problemen op te lossen.

De in oktober 2018 gepubliceerde stiptheidscijfers zijn beter dan een jaar eerder, met name dankzij de daling van het aantal incidenten met derden. Infrabel en de NMBS moeten de interne oorzaken van de vertragingen aanpakken. Om de incidenten veroorzaakt door derden te verminderen, moet men in de eerste plaats de bendes

Infrabel, ce sont les deux entreprises qui doivent travailler pour réduire leurs causes internes. Quand il s'agit de phénomènes externes, il existe différentes façons de lutter. Ainsi, pour arrêter les bandes, il aura fallu un certain temps pour que les autorités en charge de cette problématique prennent conscience de l'impact que cela avait sur la population.

Dès le mois de juin, j'ai demandé au groupe de se réunir. Avant cela, il a fallu un certain temps pour que les autorités qui ne sont pas propres au transport en prennent conscience.

Il y a des éléments liés aux suicides qui sont très saisonniers. Vous êtes bourgmestre, vous savez ce qu'il en est dans vos communes.

**05.07 Vanessa Matz** (cdH): Monsieur Bellot, je ne suis malheureusement pas bourgmestre.

**05.08 François Bellot**, ministre: Non, mais vous êtes mandataire communale. Vous savez ce qu'il en est. Il y a des bourgmestres ici qui savent ce que je veux dire. Il y a une foison de causes et il faut une foison de solutions.

En ce qui concerne le *trespassing*, les incidents en gare, etc., nous avons adopté la loi sur les amendes administratives. Nous espérons que cela va pouvoir porter ses fruits.

Très régulièrement, des voies sont fermées parce que les arbres le long de voies ne sont pas entretenus, surtout en hiver, avec le poids de la neige.

Il y a une multitude de causes et il faut s'attaquer à chaque cause avec une action bien particulière. Je souhaitais tout de même dire que ces vols de câbles à répétition ont été très largement la cause d'un écart entre Liège et Namur et les autres régions. La situation a enfin été prise en main. Je crois que dix personnes ont été incarcérées. Depuis lors, nous sommes presque revenus à une situation normale. Il y a encore une tentative de temps en temps, mais plus à l'échelle de ces derniers mois.

**05.09 Vanessa Matz** (cdH): Monsieur le ministre, nous attendrons les prochains rapports de ponctualité pour voir si ces causes, en tout cas une grosse partie, sont hors des statistiques. Je ne peux que vous inviter, je pense que tout le monde le fera, à garder une vigilance accrue sur cette ponctualité. C'est un facteur particulièrement important pour les navetteurs, à qui des efforts conséquents sont demandés par ailleurs.

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

**06 Question de Mme Anne-Catherine Goffinet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'affichage aux voies" (n° 27786)**

**06 Vraag van mevrouw Anne-Catherine Goffinet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "informatieborden op de perrons" (nr. 27786)**

**06.01 Anne-Catherine Goffinet** (cdH): Monsieur le ministre, sur la ligne 162, plusieurs gares ne disposent pas d'un affichage

oppakken, wat tijd vergt. De autoriteiten waren zich niet bewust van de impact van hun wandaden.

Sommige fenomenen, zoals zelf-dodingen op het spoor, zijn meer seizoensgebonden.

**05.08 Minister François Bellot:** Om de incidenten in de stations tegen te gaan hebben we de GAS-wet aangenomen. In de winter worden er regelmatig sporen buiten gebruik gesteld als gevolg van niet onderhouden bomen. Het probleem heeft vele verschillende oorzaken en dus moeten er vele verschillende oplossingen gevonden worden.

Het probleem van de kabeldiefstallen heeft sterk bijgedragen tot de cijferverschillen met de andere regio's. Dat probleem werd aangepakt en de situatie is nu bijna weer genormaliseerd.

**05.09 Vanessa Matz** (cdH): Uit de volgende stiptheidsverslagen zal blijken of het probleem werd opgelost. Ik roep u ertoe op de zaken aandachtig op te volgen. De stiptheid is een doorslaggevende factor voor de reizigers.

**06.01 Anne-Catherine Goffinet** (cdH): In meerdere stations op

électronique aux voies. Cela n'est pas sans conséquences sur l'information aux voyageurs, notamment à Arlon où il faut changer de train pour continuer son voyage vers Luxembourg. Les bruits des moteurs rendent parfois inaudibles les annonces de retards, de changements de voie ou de suppressions. D'autres gares sont concernées, notamment Libramont et Jemelle.

Il me semble primordial qu'une information correcte soit donnée aux voyageurs et que les voies soient équipées d'un affichage, d'autant plus dans les gares où des correspondances sont prévues.

Monsieur le ministre, pour quelles raisons les gares de Libramont et Arlon ne disposent-elles pas d'un affichage au niveau des voies? D'autres gares sont-elles concernées? Est-il possible de remédier à cette situation? Si oui, dans quels délais?

**06.02 François Bellot**, ministre: Chère collègue, les écrans présents dans les gares sont installés et gérés par Infrabel. De manière générale, le nombre et le type d'écrans sont définis en fonction du nombre de voyageurs. Un nombre minimum de voyageurs montés est requis pour installer des écrans sur les quais, et les gares d'Arlon et de Libramont n'atteignent pas ce nombre.

Actuellement, les gares d'Arlon et de Libramont disposent du même type d'équipements, à savoir un écran affichant la liste des trains au départ et un écran de crise dans le hall de la gare ainsi que dans le couloir sous voie. À Libramont, la salle d'attente est également équipée des mêmes types d'écrans.

Afin d'informer au mieux ses voyageurs, la SNCB m'a fait savoir qu'elle était intervenue auprès d'Infrabel pour que les quais de ces deux gares soient dotés d'écrans avec la liste des trains au départ. La réalisation de ce projet est prévue pour le printemps 2019.

**06.03 Anne-Catherine Goffinet** (cdH): Monsieur le ministre, je vous remercie pour cette bonne nouvelle. Des informations correctes pourront enfin être données aux voyageurs, et ce de manière audible. Je tiens à vous remercier d'avoir pallié cette situation, qui crée des problèmes actuellement.

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

**07 Question de Mme Anne-Catherine Goffinet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la compensation pour retard dans un train transfrontalier" (n° 27787)**

**07 Vraag van mevrouw Anne-Catherine Goffinet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de compensatie voor de vertraging van een internationale trein" (nr. 27787)**

**07.01 Anne-Catherine Goffinet** (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, le voyageur a la possibilité d'introduire une demande de compensation en cas de retard de son train et ce, selon diverses modalités reprises sur le site Internet belgiantrain.be.

Une question se pose toutefois concernant les trains transfrontaliers.

lijn 162 bevinden er zich geen elektronische informatieborden op de perrons. In andere gevallen zijn de aankondigingen onverstaaanbaar door het lawaai, met name in Aarlen, Libramont en Jemelle.

Waarom zijn er geen displays op de perrons? Wanneer zal men dat euvel verhelpen?

**06.02 Minister François Bellot:** Infrabel installeert en beheert de schermen in de stations. Het aantal en type schermen is afhankelijk van het aantal reizigers. Voor de installatie van schermen op de perrons is een minimumaantal reizigers vereist, dat in Aarlen en Libramont niet wordt bereikt. Deze stations hebben een scherm met een overzicht van de treinen bij vertrek en een crisisscherm in de stationshal, de onderdoorgang en de wachtruimte. In het voorjaar van 2019 zullen er ook op de perrons schermen met een overzicht van de treinen worden geïnstalleerd.

**07.01 Anne-Catherine Goffinet** (cdH): Reizigers kunnen een compensatieaanvraag indienen als hun trein vertraging heeft. Ik heb echter van reizigers vernomen dat ze geen compensatie kunnen

En effet, je suis contactée par des usagers qui me disent qu'il ne leur est pas possible d'obtenir une compensation pour un voyage transfrontalier ayant eu du retard en passant par Arlon, par exemple pour un trajet Virton-Luxembourg ou un trajet Marloie-Luxembourg. En effet, les voyageurs devant actuellement changer de train en gare d'Arlon, le retard ne serait pas calculé sur la totalité du trajet, soit Virton-Luxembourg ou Marloie-Luxembourg, mais uniquement sur la portion en Belgique.

Monsieur le ministre, confirmez-vous cette information? Si oui, cette situation est-elle spécifique à la situation transfrontalière d'Arlon qui fait que les usagers doivent changer de train ou est-ce généralisable à tous les trains transfrontaliers? Aussi, si vous confirmez cette information, qu'est-il possible de faire afin que tous les voyageurs puissent bénéficier de ce système de compensation? Je vous remercie.

**07.02 François Bellot**, ministre: Chère collègue, la SNCB m'informe que le système de compensation pour les voyages transfrontaliers couvre un trajet complet qu'il soit avec ou sans correspondance. Un voyageur disposant d'un titre de transport SNCB qui effectue le trajet Marloie-Luxembourg en changeant de train à Arlon recevra une compensation pour le retard total calculé sur le trajet complet Marloie-Luxembourg.

**07.03 Anne-Catherine Goffinet** (cdH): Monsieur le ministre, je vous remercie pour ces éclaircissements. Je suis contente de savoir que l'information était erronée et que le système d'équité entre tous est bien mis en place.

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

**08 Question de Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la sécurité des accompagnateurs de train" (n° 27789)**

**08 Vraag van mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de veiligheid van de treinbegeleiders" (nr. 27789)**

**08.01 Gwenaëlle Grovonius** (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, même si les accompagnateurs ne sont pas directement concernés, cette question est d'autant plus d'actualité que, comme vous l'avez sans doute lu dans la presse, trois agents Securail ont été passés à tabac par une trentaine de personnes à Bruxelles-Nord.

Pour revenir à nos accompagnateurs, nous avons tous pu voir dans nos gares la nouvelle campagne de sensibilisation concernant l'insécurité ressentie par les accompagnateurs de train. Un écran interactif a été placé dans les principales gares de Belgique, ainsi que des affiches reprenant la photo d'agents ayant été agressés par des

krijgen voor vertragingen op een grensoverschrijdend treintraject met een overstap in Aarlen. De vertraging zou niet over het hele traject berekend worden, maar enkel voor het gedeelte in België.

Bevestigt u deze informatie? Zo ja, geldt dat enkel voor een grensoverschrijdend traject via Aarlen of voor alle grensoverschrijdende trajecten? Wat kan er gedaan worden opdat alle reizigers kunnen gebruikmaken van de compensatieregeling?

**07.02 Minister François Bellot:** De NMBS deelt me mee dat de compensatieregeling voor grensoverschrijdende reizen voor het volledige traject geldt, met of zonder overstap. Reizigers die over een vervoerbewijs van de NMBS beschikken en van Marloie naar Luxemburg reizen met overstap in Aarlen, ontvangen een compensatie voor de volledige vertraging die over het volledige traject Marloie-Luxembourg opgelopen werd.

**07.03 Anne-Catherine Goffinet** (cdH): Gelukkig klopte die informatie dus niet.

**08.01 Gwenaëlle Grovonius** (PS): Er is een nieuwe bewustmakingscampagne gelanceerd over het gevoel van onveiligheid bij treinbegeleiders. In de belangrijkste stations van België wordt een interactief scherm geplaatst en er worden affiches verspreid met foto's van treinbegeleiders – achter gebroken glas – die door reizigers werden aangevallen.

voyageurs. Leur portrait se trouve derrière une vitre brisée et les usagers de la SNCB sont invités à y poser leur main pour "réparer" l'agression.

En 2017, les agressions ont augmenté de 11 % - 1 200 cas déclarés qui ont entraîné 3 000 jours d'absence. De plus, depuis le 1<sup>er</sup> novembre 2018, les accompagnateurs peuvent donner des amendes administratives aux passagers sans titre de transport en règle, ce qui permet des poursuites judiciaires.

Cependant, les agents doivent porter un badge par lequel ils sont clairement identifiables. En Belgique, le choix a été posé d'afficher le nom et le prénom sur ce badge.

Monsieur le ministre, alors que les cas d'agression ne cessent d'augmenter, quelles solutions concrètes envisagez-vous pour assurer la sécurité des accompagnateurs de train? Des équipes supplémentaires de Securail sont-elles envisagées? Des formations spécifiques sont-elles prévues à l'attention des accompagnateurs, de manière à ce qu'ils puissent réagir au mieux en cas d'agression?

J'aimerais également revenir sur le port du badge. Je vous avais déjà interrogé au mois d'octobre sur cette obligation de port du badge. Vous m'aviez répondu qu'il s'agissait d'une "obligation qui découle de la jurisprudence belge et européenne". Pourriez-vous me donner des précisions à cet égard? En effet, il semblerait que, dans d'autres pays, les noms ne soient pas indiqués sur les badges, ce qui permet néanmoins de répondre à la jurisprudence et à la réglementation. Est-on obligé d'indiquer le nom et le prénom ou une autre formalité permettant d'identifier les agents pourrait-elle être mise en pratique? Pourquoi, le cas échéant, refuse-t-on d'entendre la demande des accompagnateurs de train qui se sentent aujourd'hui en insécurité?

**08.02 François Bellot**, ministre: Monsieur le président, chère collègue, j'aimerais apporter quelques précisions avant de répondre à vos questions.

Avant le 1<sup>er</sup> novembre, les accompagnateurs de train avaient déjà la possibilité de dresser des procès-verbaux lorsqu'ils constataient une infraction à la loi sur la police des chemins de fer. Toutes ces infractions étaient alors pénales. La grande différence depuis lors, c'est que certaines infractions peuvent désormais faire l'objet d'une sanction administrative sans passer par une procédure judiciaire. L'acte est toujours le même, si ce n'est ce changement-là.

En obligeant les accompagnateurs à s'identifier, le législateur n'a fait que s'aligner par rapport aux autres catégories professionnelles qui remplissent des fonctions de constat similaires, comme par exemple les agents constatateurs communaux ou encore les agents de police ou les agents Securail.

La SNCB adapte en permanence son masterplan anti-agressions. La campagne de sensibilisation que vous avez évoquée figure parmi les mesures récentes du plan. Comme je vous le disais le 24 octobre, il est important de ne pas faire d'amalgame entre, d'une part, les agressions dans les trains, qui augmentent pour la première fois depuis 2011, indépendamment du port du badge qui n'est obligatoire que depuis le 1<sup>er</sup> novembre, et d'autre part, le port du badge lui-

In 2017 steeg het aantal gevallen van agressie met 11 %. Sinds 1 november 2018 kunnen treinbegeleiders administratieve boetes opleggen aan reizigers zonder geldig vervoersbewijs, die daardoor gerechtelijk kunnen worden vervolgd.

De treinbegeleiders zijn bij wet verplicht een naambadge te dragen.

Hoe wilt u de veiligheid van de treinbegeleiders waarborgen? Zullen er bijkomende Securailteams worden ingezet? Worden er opleidingen aangeboden over omgaan met agressie?

U verklaarde dat de verplichting om een naambadge te dragen voortvloeit uit de Europese en Belgische jurisprudentie. In andere landen is de vermelding van de naam op de badge niet verplicht. Zijn er andere manieren om de beampten te identificeren? Waarom blijft men doof voor de bede van de treinbegeleiders?

**08.02 Minister François Bellot**: Vóór 1 november al konden de treinbegeleiders pv's opstellen bij overtredingen, maar dat waren dan strafrechtelijke inbreuken. Voortaan kan er ook een administratieve sanctie worden opgelegd.

De wetgever heeft zich enkel afgestemd op andere beroepscategorieën die met soortgelijke vaststellingen belast zijn.

De NMBS past haar Masterplan antiagressie voortdurend aan. De genoemde campagne is daar een recent voorbeeld van. De toename van het aantal agressies mag niet op een hoop gegooid worden met het dragen van een badge, wat tot ongerust leidt. Het zijn twee verschillende problemen die afzonderlijk moeten worden behandeld.

même, par rapport auquel j'entends les craintes des accompagnateurs, que j'ai d'ailleurs rencontrés. Ce sont deux choses différentes. Il faut analyser ces deux problématiques distinctement pour apporter des réponses ad hoc.

Par rapport aux agressions, le renforcement de la présence de Securail dans les trains fait partie des mesures du plan anti-agressions. Il en est de même des équipes TiCo (Ticket Control Teams). Par rapport au port du badge, je tiens à rappeler que la loi du 27 avril 2018 sur la police des chemins de fer, article 25, 1<sup>er</sup> alinéa, 5, dispose que les agents constatateurs s'identifient au moyen d'une carte de légitimation, dont le Roi fixe le modèle pour les agents constatateurs. L'agent constatateur doit en permanence et de manière visible être identifiable par son nom. En cela, cette loi est identique à celle portant sur les amendes administratives communales; nous n'avons rien inventé.

Cette exigence d'identification constitue une partie des éléments nécessaires à l'exercice de la protection des droits de la défense. Elle découle de la force probante des constats rédigés par les agents constatateurs qui valent, dans certains cas, jusqu'à preuve du contraire. Il s'agit d'ailleurs d'une obligation européenne.

Par contre, compte tenu des craintes des accompagnateurs, comme la SNCB analyse de près les cas d'agressions commises dans ses infrastructures, je lui ai demandé de suivre l'évolution des cas avérés de repréailles en dehors de la sphère professionnelle qui seraient liés au port du badge. Il est dès lors trop tôt pour tirer quelque conclusion que ce soit à ce stade.

**08.03 Gwenaëlle Grovonius (PS):** Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos éléments de réponse. Il y a effectivement plusieurs points. Je ne dis pas que le port du badge est immédiatement lié à l'augmentation des agressions. Si c'est ce que vous avez compris, ce n'était pas du tout la portée de ma question ou des éléments que j'ai développés, puisque ce badge nominatif vient seulement d'être instauré.

Par contre, je pense que le fait qu'on demande de plus en plus aux accompagnateurs de sanctionner quand cela s'impose et que cela fasse partie de la manière dont on les évalue amène des situations plus conflictuelles où ils sont davantage mis en danger. Les agents Securail sont une bonne chose mais je pense que ceux qui sont souvent en première ligne et seuls dans les trains, en particulier les femmes malheureusement, ce sont les accompagnateurs et les accompagnatrices de train.

Je crois qu'aujourd'hui, la formation qu'ils reçoivent n'est plus nécessairement en lien avec ce qu'on leur demande de faire. Je ne crois pas que les agressions vont diminuer dans les prochains mois ou dans les prochaines années si on ne prend pas toute la mesure de ce qui est en train de se passer aujourd'hui. Le badge, je l'avais déjà dit à l'époque, relève plus de l'ordre du symbolique. Je n'en sais rien. Il serait intéressant de faire le suivi précis des cas qui pourraient surgir à l'avenir, mais il est vrai que je ne comprenais pas pourquoi, dans la mesure où cela rassurerait ceux qui sont au premier plan, on n'offrait pas une autre possibilité. Identifier un accompagnateur peut se faire d'une autre manière qu'en portant son nom sur un badge.

De versterkte aanwezigheid van Securail in de treinen is een maatregel uit het antiagressieplan, net zoals de TiCo-teams (Ticket Control Teams).

De wet op de politie van de spoorwegen bepaalt dat de vaststellende beambten zich identificeren door middel van een legitimatiekaart. De beambte moet bij zijn naam geïdentificeerd kunnen worden. Deze eis draagt bij tot de uitoefening van de bescherming van de rechten van de verdediging en vloeit voort uit de bewijskracht van de vaststellingen van de beambten. Dat is een Europese verplichting.

Ik heb de NMBS gevraagd om de bewezen gevallen van vergeldingsacties buiten het werk die verband houden met het dragen van de badge, op te volgen. Het is nog te vroeg om daaruit conclusies te trekken.

**08.03 Gwenaëlle Grovonius (PS):** Ik heb niet gezegd dat het dragen van de badge rechtstreeks verband houdt met de toename van het aantal gevallen van agressie. De badge werd immers nog maar net ingevoerd. Ik vrees alleen dat er meer conflictsituaties zullen ontstaan waarbij de treinbegeleiders gevaar lopen. Treinbegeleiders spelen een eerstelijnsrol en zijn vaak alleen op de trein, en hun opleiding is wellicht niet meer echt aangepast aan de taken die ze moeten uitvoeren.

Ik begrijp niet waarom een treinbegeleider niet op een andere manier geïdentificeerd kan worden. Ik betreur het dat er voor een naambadge werd gekozen. De fysieke integriteit van de treinbegeleiders moet worden gewaarborgd, maar ze moeten ook gerustgesteld worden over zaken die op het eerste zicht onschuldig lijken, zoals de kwestie van de badge.

J'entends bien que ce n'est pas l'option qui a été retenue. Je l'ai déploré en octobre et je continue à le déplorer aujourd'hui. Je pense qu'il faut juste qu'on se rende compte que dans les trains, ce sont des hommes et des femmes qui sont confrontés à ces agressions. Ce sont des êtres humains. Je pense qu'il y a des choses qu'on pourrait mettre en place, d'une part pour faire en sorte qu'ils puissent exercer leur travail sans risquer leur intégrité physique et, d'autre part pour les rassurer sur des choses qui peuvent paraître à la limite assez modestes comme cette question de badge. Selon moi, on pourrait trouver une autre forme de visualisation. Je ne peux que regretter que la demande de ces travailleurs ne soit pas entendue.

**08.04 François Bellot**, ministre: Il faut tout de même savoir que si les gens n'acceptent pas de payer l'amende administrative spontanément - c'est ainsi dans 70% des cas -, déjà avant le port du badge, lorsque la SNCB signifiait un autre acte, on indiquait le nom de la personne qui dressait!

J'ai également été sensible aux observations des accompagnateurs. Inutile de mettre une plaque avec un nom dans une police de caractère de trente sur la veste. La simple carte, comme celle des agents de police ou des agents Securail, est de format carte d'identité avec la photo, le B de la SNCB ou le I d'Infrabel, et le nom. À une distance de trente centimètres, vous ne savez pas le lire.

Nous sommes obligés, par des dispositions liées aux droits de la défense de le faire, et c'est ainsi pour tous les agents. L'augmentation du nombre d'agressions par rapport à 2011 est certain et il est indépendant du port du badge. Je veux aussi rester attentif à cette problématique. Je l'ai dit aux organisations syndicales et aux groupements des accompagnateurs: si jamais vous vous identifiez, informez-vous du moindre problème.

Je connais une situation et ceux à qui j'en parle le savent. Un jour, il y a eu un problème entre un accompagnateur et un client dans un train. Le client a pris une photo de l'accompagnateur avec son smartphone et, dans les dix minutes, il savait où la personne habitait, par la simple photo et le commentaire suivant: "Connaissez-vous ce monsieur?"

Selon moi, quantité d'actions sont possibles. Les nouveaux trains Desiro sont équipés de caméras. Les images sont enregistrées et reçues en direct par le *Traffic Control*. Tout acte de violence à l'égard d'un agent de la SNCB, accompagnateur ou pas, est un acte de trop. Je serai toujours avec ceux et celles qui adopteront les mesures nécessaires pour, à la fois, secourir et aider les gens psychologiquement lorsqu'ils sont victimes, mais aussi pour condamner ces actes avec la plus grande force. C'est d'ailleurs le sens de la loi sur les amendes administratives pour que le sentiment d'impunité ne se développe pas.

**08.04** Minister **François Bellot**: Vóór het dragen van het naamkaartje werd de naam van de betrokken spoorwegbeambte al vermeld op het stuk dat de NMBS betekende.

De treinbegeleiders hebben me ervan overtuigd dat een eenvoudige kaart met een foto, het bedrijfslogo en de naam in het klein, zoals politieagenten ook hebben, zou volstaan, maar het is echter een wettelijke vereiste om een naamkaartje te dragen.

Het is duidelijk dat het aantal gevallen van agressie ten opzichte van 2011 sterk is toegenomen, en dat heeft niets te maken met het dragen van een naamkaartje.

Ik heb de medewerkers gevraagd de werkgever op de hoogte te brengen wanneer ze worden geïdentificeerd. Zo was er op een dag een treinbegeleider die een probleem had met een reiziger. De reiziger nam een foto van de treinbegeleider en binnen 10 minuten kende hij het adres en nog andere personalia van de treinbegeleider.

Er zijn veel maatregelen mogelijk. De beelden van de camera's in de Desirotreinen worden opgenomen en die in de nieuwe treinen worden rechtstreeks doorgestuurd naar de *Traffic Control*. Elke daad van geweld tegen een NMBS-medewerker is er een te veel en ik steun degenen die maatregelen nemen om de slachtoffers te helpen en deze daden van geweld krachtig te

veroordelen. Dat is de geest van de wet op de administratieve boetes.

**08.05 Gwenaëlle Grovonius (PS):** Monsieur le ministre, c'est également ce que je souhaite, à savoir que ces accompagnateurs et ces accompagnatrices puissent effectuer leur travail sans craindre pour leur intégrité physique, et avec plaisir, ce qui est le cas de la plupart d'entre eux, je pense. C'est ce que mon groupe et moi-même souhaitons. Vous trouverez toujours en nous des alliés pour avancer vers plus de sécurité pour nos agents.

**08.05 Gwenaëlle Grovonius (PS):** Mijn fractie wil dat de treinbegeleiders hun werk kunnen doen zonder voor hun fysieke integriteit te moeten vrezen. Als het erop aankomt om de veiligheid van de personeelsleden te verhogen zullen wij u altijd steunen.

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

**09 Question de M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la nouvelle offre S de la SNCB" (n° 27790)**

**09 Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het nieuwe S-aanbod van de NMBS" (nr. 27790)**

**09.01 Emir Kir (PS):** Monsieur le ministre, la presse annonçait, il y a quelques mois, que la SNCB allait lancer une nouvelle offre suburbaine (offre S) dans un rayon de 30 km autour de Liège, Charleroi, Anvers et Gand. L'objectif était d'offrir des moyens de transport de proximité en plus des relations ferroviaires entre les grandes villes.

Le projet AnGeLiC (Anvers, Gand, Liège, Charleroi) est ainsi concrétisé. À Liège, l'offre S comprend quatre lignes suburbaines vers Liège-Guillemins et dessert 59 gares. À Charleroi, il est question de quatre lignes – 52 gares passent sous l'offre S – contre trois lignes à Gand et quatre à Anvers. Les modifications ont déjà été intégrées dans l'outil de planification des trajets sur le site de la SNCB.

Monsieur le ministre, disposez-vous déjà d'une première évaluation de cette nouvelle offre suburbaine? Quelles sont les premières conclusions que vous pouvez tirer? La SNCB aurait-elle eu connaissance de problèmes d'actualisation des informations fournies par l'outil de planification des trajets, en cas de perturbation sur le réseau? Si oui, lesquels?

**09.01 Emir Kir (PS):** Volgens een persbericht heeft de NMBS op 3 september een nieuw voorstedelijk treinaanbod (de S-treinen) gelanceerd binnen een radius van 30 km rond Luik, Charleroi, Antwerpen en Gent. Bedoeling is een lokaal vervoersaanbod te verzekeren, boven op de treinverbindingen tussen de grote steden.

In Luik zal het S-aanbod vier voorstadslijnen naar Luik-Guillemins omvatten; de treinen zullen in 59 stations halteren. In Charleroi gaat het over vier lijnen en 52 stations. Gent krijgt drie S-lijnen, Antwerpen vier.

Beschikt u reeds over een eerste evaluatie van het nieuwe treinaanbod?

Zijn er problemen met het actualiseren van de informatie van de treinplanner in geval van storingen op het net?

**09.02 François Bellot, ministre:** Monsieur Kir, afin de laisser toutes les chances à une nouvelle relation d'attirer les voyageurs, le gouvernement a convenu que les nouvelles relations seraient évaluées au plus tôt lors de l'élaboration du nouveau plan de transport et seulement après deux ans de mise en service. En effet, il faut savoir que pour qu'une nouvelle ligne arrive à maturité, il faut au minimum deux à trois ans. Il est donc prématuré d'évaluer cette nouvelle offre suburbaine AnGeLiC.

**09.02 Minister François Bellot:** De evaluatie zal plaatsvinden bij de opmaak van het nieuwe vervoersplan, twee jaar na de lancering van het aanbod. De NMBS zal waar nodig bijsturen, met als leidraad de mobiliteitsvraag en een vlotte verkeersdoor-

J'ai déjà cité quelques chiffres en réponse à une question de Mme Schlitz. Il est question de 1 794 pour Liège, un peu plus de 129 ou 159 pour Charleroi. Je ne dispose pas des chiffres pour les zones puisque je n'ai pas été interrogé à ce sujet.

La SNCB assure qu'elle évaluera son offre suburbaine afin d'y apporter les améliorations qui s'avèreraient nécessaires, tout en gardant comme ligne directrice la demande de mobilité et la décongestion des agglomérations par le projet AnGeLiC.

La SNCB m'informe qu'elle n'a rencontré aucun problème lors de l'intégration de données de l'offre S dans son *routeplanner*.

**09.03 Emir Kir (PS):** Monsieur le ministre, je vous remercie pour ces premiers éléments de réponse. Je reviendrai sur le sujet dans les prochains mois.

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

**10 Question de M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'augmentation des vols de cuivre sur le réseau ferroviaire belge" (n° 27791)**

**10 Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toename van het aantal koperdiefstallen op het Belgische spoorwegnet" (nr. 27791)**

**10.01 Emir Kir (PS):** Monsieur le ministre, selon la presse, en août dernier, les statistiques sur les vols de métaux sont reparties à la hausse l'an dernier, en dépit des actions menées conjointement par Infrabel, l'entreprise gestionnaire du réseau ferroviaire, la SNCB et les services de la police des chemins de fer.

Après un pic de vols en 2011 et 2012 et les mesures prises pour lutter contre le phénomène, le nombre de vols de métaux repart à la hausse: de 1 732 larcins en 2016 à 1 833 faits en 2017. Selon la porte-parole de la police fédérale, Sandra Eyschen déclare que "le cuivre est le métal dont le prix, l'abondance et la disponibilité sont les plus élevés, qu'on le trouve partout et qu'il est généralement très peu sécurisé". Donc, le calcul des coûts est, malheureusement, favorable aux vols. Elle relève également que "ces vols sont dangereux tant pour les auteurs que les usagers des infrastructures". Elle rappelle notamment que "si l'on touche à des éléments de la signalisation, des passages à niveau pourraient être perturbés, ne plus fonctionner correctement et générer des situations aux conséquences mortelles".

Monsieur le ministre, avez-vous pu tirer des conclusions de ces chiffres? Si oui, quelles mesures envisagez-vous de prendre pour remédier aux problèmes soulevés par ces résultats? Quel a été de 2014 à ce jour le coût des réparations occasionnées par ces vols mais aussi l'impact chiffré du retard occasionné sur le rail?

stroming rond de grote steden door het AnGeLiC-project.

De NMBS heeft geen problemen ondervonden bij het opnemen van de gegevens van het S-aanbod in haar routeplanner.

**10.01 Emir Kir (PS):** Volgens de pers beweegt het aantal metaaldiefstallen zich sinds vorig jaar opnieuw in stijgende lijn, ondanks de maatregelen van Infrabel, de NMBS en de Spoorwegpolitie.

In 2016 waren er 1 732 kleinere diefstallen, in 2017 waren dat er 1 833. Volgens de woordvoerder van de federale politie is koper het metaal waarvan de prijs en de beschikbaarheid het meest aantrekkelijk zijn. Het is overal te vinden en het is niet sterk beveiligd. De diefstallen zijn gevaarlijk voor de daders én voor de gebruikers van de spoorinfrastructuur. De werking van de overwegen kan erdoor verstoord raken.

Welke conclusies trekt u uit deze cijfers? Welke maatregelen zult u nemen? Hoeveel bedroegen sinds 2014 de kosten voor de herstellingen als gevolg van deze diefstallen? Hoeveel vertraging liepen de treinen naar schatting op als gevolg van de diefstallen?

**10.02 François Bellot**, ministre: Cher collègue, je regrette et partage le constat de la récurrence des faits, l'importance du préjudice causé et la surcharge de travail pour le personnel appelé à la remise en état des installations saccagées et enfin, les nombreux retards que les voyageurs subissent à l'occasion de cette recrudescence du nombre de vols de métaux, des câbles sur les sites d'exploitation du réseau du chemin de fer depuis cet été.

Face à cette réalité, j'ai agi dans la limite du champ de mes compétences, afin qu'une réaction appropriée soit déployée avec l'aide de mes collègues en charge de l'Intérieur et de la Justice.

Dans ce cadre, j'ai personnellement appelé à la mise en place immédiate d'une *task force* placée sous la direction des autorités compétentes pour ce qui concerne l'enquête et les mesures qui ressortent de la coordination des missions de police administrative. Une approche pluridisciplinaire du phénomène, impliquant la justice, la police intégrée, la SNCB, Infrabel et le SPF Mobilité, a été élaborée et engagée afin de mettre un terme aux agissements de ces délinquants.

L'arrestation récente d'une bande organisée, fruit du travail de la police fédérale judiciaire de Liège et de l'approche pluridisciplinaire mise en œuvre, a porté un coup certain au phénomène. Le plan d'action contre les vols de câbles est, lui aussi, toujours en cours: remplacement du cuivre par de l'aluminium lorsque cela est possible, marquage en relief sur le conducteur, modification de la couleur des câbles de terre, campagne de sensibilisation...

Après une accalmie de plusieurs années, résultat de la mise en place en 2013 d'une *task force* et d'un plan d'action national, le nombre de vols de câbles est – comme vous le mentionnez – reparti à la hausse depuis l'été 2018. Ainsi, depuis juin de cette année, pas moins de 225 vols ont été commis. Pour l'ensemble de l'année 2017, le nombre de vols s'élevait à 63.

Les conséquences de la recrudescence du phénomène sont importantes en termes de sécurité, de coûts et de ponctualité, ainsi que pour l'image du chemin de fer. Je vais vous remettre le tableau reprenant les statistiques, et vous verrez que, comme je l'ai indiqué tout à l'heure dans ma réponse à Mme Matz, le nombre de minutes de retard que ces vols ont généré a été multiplié par dix entre 2017 et 2018, sachant que tous les vols se sont concentrés de juin à octobre.

**10.03 Emir Kir** (PS): Merci, monsieur le ministre, pour ces éléments d'information. Si je résume bien votre réponse, vous appelez à la mise en place d'une *task force*.

**10.04 François Bellot**, ministre: Non, j'ai appelé à la réunion de la *task force* fin juin, elle ne s'est réunie que fin juillet. La police fédérale a pris des responsabilités, elle a mis en œuvre différents moyens et a procédé à l'arrestation de la bande qui sévissait en date du 15 octobre 2018, après un mois et demi d'investigations. Depuis lors, le phénomène a quasiment pris fin et les chiffres rejoignent les moyennes des années antérieures. En trois mois de temps, 261 vols ont été commis, ce qui correspond – si nous extrapolons sur une année complète – à seize fois la moyenne de 2017.

**10.02 Minister François Bellot**: Ik betreur het dat de feiten zich blijven voordoen. Ik heb actie ondernomen om ervoor te zorgen dat er samen met mijn collega's van Binnenlandse Zaken en van Justitie passende maatregelen genomen worden.

Ik heb gevraagd dat er voor het onderzoek en de coördinatie van de taken van administratieve politie een taskforce onder leiding van de bevoegde autoriteiten zou worden opgericht. Er werd een multidisciplinaire benadering (Justitie, geïntegreerde politie, NMBS, Infrabel, FOD Mobiliteit) van het verschijnsel opgezet. De arrestatie op 15 oktober 2018 van een georganiseerde bende delinquenten heeft de diefstallen een zware klap toegebracht.

Het actieplan tegen de kabeldiefstallen is nog steeds geactiveerd. Na een terugval van enkele jaren is het aantal kabeldiefstallen opnieuw gestegen. Sinds juni 2018 zijn er 225 diefstallen gepleegd (63 voor het hele jaar 2017).

Ik zal u de statistische tabel bezorgen. Het aantal minuten vertraging als gevolg van die diefstallen is sinds 2017 vertienvoudigd.

**10.05 Emir Kir (PS):** Monsieur le ministre, je vous remercie pour ces compléments de réponse. Le travail qui a été fait par la police dans le cadre de cette approche pluridisciplinaire a porté ses fruits. Les statistiques de 2018 le démontreront.

Je vous propose de revenir sur le sujet avec les chiffres en main pour voir si de nouvelles mesures doivent être prises ou si on en revient à une situation qu'on peut qualifier de normale.

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

**11 Question de Mme Gwenaëlle Grovonijs au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'emploi à la SNCB" (n° 27796)**

**11 Vraag van mevrouw Gwenaëlle Grovonijs aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de werkgelegenheid bij de NMBS" (nr. 27796)**

**11.01 Gwenaëlle Grovonijs (PS):** Monsieur le ministre, le recrutement serait un des grands objectifs de la SNCB dans les années à venir. En effet, l'entreprise ferroviaire doit recruter pas moins de 290 accompagnateurs de train en 2019, alors qu'elle vient d'en recruter 185 sur l'année 2018. Selon son porte-parole, pour combler les manques au sein de ce secteur, l'entreprise ferroviaire pense donc à rappeler des accompagnateurs récemment retraités ou sur le point de l'être.

Monsieur le ministre, pouvez-vous me confirmer cette information? Pouvez-vous me faire un état des lieux quant aux engagements réalisés par la SNCB, par année et depuis 2014? Pouvez-vous chiffrer les heures supplémentaires effectuées par les accompagnateurs actuels, par année et depuis 2014?

Quels sont, par année et depuis 2014, les objectifs fixés en nombre d'équivalents temps plein à atteindre pour remplir le cadre nécessaire d'accompagnateurs de train à la SNCB? Quel est le nombre d'équivalents temps plein d'accompagnateurs effectivement en service, par année, entre 2014 et 2019? Combien de retraités pensez-vous remettre au travail?

D'avance, je vous remercie pour vos réponses qui, j'imagine, me seront aussi communiquées par papier.

**11.02 François Bellot, ministre:** Chère collègue, la SNCB m'informe qu'elle pense effectivement à rappeler les accompagnateurs de train récemment pensionnés. Le nombre d'agents dépendra du nombre de candidats. Je n'ai pas d'a priori négatif à ce sujet, à partir du moment où, comme en 2015, les règles de concertation paritaire sont respectées et que cela se fait sur une base volontaire.

Je vous ferai parvenir les chiffres demandés en annexe.

**10.05 Emir Kir (PS):** Het werk dat de politie in het kader van die pluridisciplinaire benadering verricht heeft, heeft vruchten afgeworpen. De statistieken van 2018 zullen dat bewijzen.

**11.01 Gwenaëlle Grovonijs (PS):** De NMBS moet in 2019 290 treinbegeleiders in dienst nemen, terwijl ze er in 2018 185 heeft aangeworven. Om de tekorten weg te werken denkt de spoorwegmaatschappij eraan om een beroep te doen op onlangs gepensioneerde treinbegeleiders of treinbegeleiders die op het punt staan om met pensioen te gaan.

Bevestigt u die berichten? Hoeveel treinbegeleiders heeft de NMBS sinds 2014 jaarlijks in dienst genomen? Hoeveel overuren hebben de treinbegeleiders sinds 2014 jaarlijks gewerkt? Hoeveel voltijd-equivalenten waren er sinds 2014 elk jaar nodig om de personeelsformatie van de treinbegeleiders aan te vullen en hoeveel waren er effectief in dienst? Hoeveel gepensioneerden denkt u in dit verband in te schakelen?

**11.02 Minister François Bellot:** De NMBS denkt er effectief aan om een beroep te doen op onlangs gepensioneerde treinbegeleiders. Hun aantal zal afhangen van het aantal kandidaten. Ik ben daar niet tegen gekant als de regels van het paritair overleg worden gerespecteerd en dit op vrijwillige basis gebeurt.

Ik zal u de cijfers schriftelijk bezorgen.

**11.03** **Gwenaëlle Grovoni** (PS): Merci monsieur le ministre. J'en prendrai connaissance et reviendrai vers vous le cas échéant.

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

**12** **Question de M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le deuxième test de la première navette de bus sans chauffeur sur la voie publique" (n° 27799)**

**12** **Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de tweede test met de zelfrijdende shuttlebus op de openbare weg" (nr. 27799)**

**12.01** **Emir Kir** (PS): Monsieur le ministre, une navette autonome interagissant avec les autres usagers a pour la première fois circulé sur la voie publique avec des passagers, le mardi 4 septembre dernier. Cette première a été organisée à Han-sur-Lesse par l'institut Vias et vous-même, en présence du premier ministre.

Un minibus parcourt depuis lors un trajet de 500 mètres environ sans chauffeur à son bord. À compter du 4 octobre dernier, une navette similaire effectuée à Braine-l'Alleud un trajet de 2,4 kilomètres, soit une distance quasiment cinq fois plus grande. Elle roulera de la butte du Lion jusqu'à la ferme de Hougoumont, lieu emblématique de la bataille de Waterloo.

Ce deuxième test est encore plus ambitieux et plus difficile techniquement que le premier en raison de la présence de virages, d'une pente assez importante sur une partie du parcours et de l'étroitesse des routes empruntées. Celles-ci sont par ailleurs fréquentées régulièrement par des cyclistes et des piétons, sans compter que des fermiers y circulent en tracteur pour se rendre aux champs. La navette détecte tous ces usagers et adapte ses déplacements en conséquence. Elle ralentira ou s'arrêtera en cas de risque de collision. Il s'agit quand même d'une première assez impressionnante.

Monsieur le ministre, quel bilan tirez-vous de ces tests? Quelles sont les autres étapes prévues? Avez-vous déjà élaboré un calendrier? Quel est le coût d'une telle mesure?

De quelle manière comptez-vous surmonter les problèmes d'ordre juridique et psychologique - dont nous avons déjà parlé ici - inhérents à ce type de technologie?

Quel sera l'impact de la généralisation des navettes de bus autonomes sur la sécurité routière, la mobilité et le coût du transport pour les utilisateurs?

Enfin, comment fonctionnera le GPS dans les tunnels, les bâtiments ou encore si aucune connexion satellite n'est possible? Je vous remercie pour les réponses que vous ne manquerez pas de m'apporter.

**12.02** **François Bellot**, ministre: Cher collègue, les tests ont débouché sur zéro accident, avec 2 500 personnes transportées. La technologie a atteint un très bon niveau de maturité. Quelques tests

**12.01** **Emir Kir** (PS): Op 4 september heeft een zelfrijdende shuttle van Vias institute in Han-sur-Lesse voor de eerste keer met passagiers rondgereden. Het busje rijdt er sindsdien zonder bestuurder over een afstand van 500 meter. Sinds 4 oktober legt een zelfrijdende shuttle in Eigenbrakel een traject van 2,4 km af tussen de Leeuw van Waterloo en de hoeve van Hougoumont.

Die tweede test is technisch complexer. Het parcours bevat bochten en een helling. Bovendien zijn de wegen er smal. De shuttle detecteert andere weggebruikers en past zijn verplaatsing daaraan aan.

Welke balans maakt u op van de tests? Wat is het tijdspad voor de volgende stappen? Wat kost zo een maatregel?

Hoe zult u de aan die technologie verbonden juridische en psychologische problemen ondervangen? Wat zal de impact van de algemene invoering van zulke shuttles op de veiligheid, de mobiliteit en de vervoerskosten zijn?

Hoe zullen de gps'en werken als er geen satellietverbinding mogelijk is?

**12.02** **Minister François Bellot**: De tests hebben geen ongelukken veroorzaakt. De technologie is al

restent à faire, notamment lors de conditions atmosphériques dégradées: par temps de neige, fortes pluies, grand gel, etc.

Actuellement, un accompagnateur se trouve dans la navette pour reprendre le contrôle du véhicule en cas de problème. À terme, le but est que l'accompagnateur ne soit plus dans la navette, mais dans une salle à partir de laquelle il pourra contrôler un plus grand nombre de navettes.

Le projet est financé par la convention entre le SPF Mobilité et Transports et Vias. Le budget pour l'ensemble du projet est de 170 000 euros et comprend la location des deux navettes, la configuration des navettes, l'opérateur avec permis D présent dans les navettes et des frais de gestion du projet.

Au niveau juridique, il est difficile de répondre actuellement car beaucoup de questions doivent être réglées au niveau européen. Le SPF prendra part aux discussions à ce sujet.

Au niveau psychologique, la technologie a été bien perçue par les gens qui ont testé le véhicule. La présence d'un accompagnateur a aussi tendance à rassurer les gens. Aucun conflit avec d'autres usagers n'a été observé. Grâce à une bonne préparation, une information aux citoyens et une bonne signalisation, nous pouvons dire que le projet a été bien accepté.

Vias est en train de dépouiller les questionnaires d'évaluation et les résultats seront disponibles au début de l'année 2019. Dans le futur, les gens devraient s'habituer à ce type de véhicules grâce à la généralisation de ceux-ci.

Au niveau de la sécurité routière, nous pouvons estimer que l'impact sera positif. Des technologies de perception permettent à la navette de détecter des situations dangereuses et son temps de réaction est vraiment très court. Au niveau de la mobilité, ces navettes sont avant tout un complément aux services existants et sont destinées avant tout à un service local, le *last mile*. Elles relieront par exemple un hôpital à une gare, ce qui permettra d'augmenter l'accessibilité des espaces publics aux personnes à mobilité réduite.

Le coût du transport n'a pas été abordé. Cependant les tests ont été faits avec le gestionnaire de service de transport public Keolis, ce qui démontre l'intérêt du secteur pour cette solution et l'existence d'un business model. Le véhicule utilise le Global Navigation Satellite System (GNSS), soit le GPS plus Galileo, plus le Glonass et des LiDARS-lasers pour se positionner.

La première catégorie consiste en des signaux externes, les LiDAR. La détection se fait à partir du véhicule vers son environnement. En fusionnant ces deux types de données, nous avons un positionnement précis du véhicule.

Sans GNSS, lorsque la navette passe dans un tunnel, par exemple, le véhicule utilisera alors ses LiDAR. Ainsi, à Braine-l'Alleud, la localisation se fait grâce aux LiDAR sur une partie du parcours car la couverture GNSS est dégradée à cause des arbres. La carte embarquée est une carte 3D de l'environnement et sa précision est primordiale.

ver gevorderd. Er moeten nog tests worden uitgevoerd in slechte weersomstandigheden. Er rijdt in de shuttlebus nog een begeleider mee, maar na verloop van tijd zal hij vanuit een controlepost meerdere shuttlebussen in het oog houden.

De FOD Mobiliteit en Vervoer en Vias institute investeren samen 170 000 euro in het project voor de huur en configuratie van de shuttlebussen, de begeleiding door een bestuurder met een rijbewijs D en de beheerskosten.

Er moeten nog juridische aspecten op Europees niveau worden geregeld. De personen die het voertuig hebben getest, hebben geen psychologische bezwaren. Er werden geen conflicten gemeld en het project werd goed onthaald. De resultaten van de evaluatievragenlijsten worden begin 2019 bekendgemaakt.

Het effect op de verkeersveiligheid zal positief zijn. De shuttlebus reageert snel op gevaarlijke situaties en zal, als aanvulling op bestaande lokale mobiliteitsdiensten, bijvoorbeeld kunnen worden ingelegd tussen een ziekenhuis en een station.

De vervoerskosten zijn nog niet vastgesteld. De tests werden uitgevoerd met de openbaarvervoerbeheerder Keolis. Het voertuig maakt gebruik van het Global Navigation Satellite System (GNSS) en LiDAR-lasers om zijn locatie te bepalen.

Door die twee gegevens te combineren beschikken we over een nauwkeurige lokalisatie van het voertuig. Wanneer de shuttle in een tunnel rijdt, gebruikt het zijn LiDAR-systemen. Er is een 3D-kaart van de omgeving ingesloten.

**12.03 Emir Kir (PS):** Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses bien complètes que j'aurai l'occasion d'analyser. Je ne manquerai pas de revenir vers vous.

**12.03 Emir Kir (PS):** Ik zal uw antwoorden analyseren en u hier later opnieuw vragen over stellen.

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

**13 Question de M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'augmentation de la proportion d'accidents avec délit de fuite" (n° 27800)**

**13 Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toename van het percentage ongevallen met vluchtmisdrijf" (nr. 27800)**

**13.01 Emir Kir (PS):** Monsieur le ministre, selon la presse, la proportion d'accidents avec délit de fuite augmenterait. Plus de 4 200 accidents avec tués ou blessés ont eu lieu l'année dernière avec la circonstance aggravante qu'un délit de fuite a été commis, soit pratiquement un cas toutes les deux heures, selon l'analyse statistique de l'institut Vias.

**13.01 Emir Kir (PS):** Volgens de pers neemt het aantal ongevallen met vluchtmisdrijf toe. Het verschijnsel is bijzonder zorgwekkend in Brussel, waar volgens een studie van Vias institute het percentage meer dan 15 % bedraagt, tegenover 11 % in Vlaanderen en 9 % in Wallonië.

Les accidents de ce type sont en légère diminution par rapport à il y a 10 ans (- 5 %), mais le nombre d'accidents en général a baissé de manière beaucoup plus prononcée sur la même période (- 22 %). Aujourd'hui, il y a donc proportionnellement plus d'accidents avec délit de fuite qu'il y a 10 ans (11 % au lieu de 9 %). Le phénomène est particulièrement préoccupant à Bruxelles où le pourcentage dépasse 15 %, contre 11 % en Flandre et 9 % en Wallonie.

Welke conclusies trekt u daaruit? Zal men de resultaten met de Gewesten bespreken? Welke dringende maatregelen overweegt u te nemen? Zou een nieuwe aanpassing van de wetgeving een oplossing bieden?

Monsieur le ministre, avez-vous tiré des conclusions par Région de cette analyse de l'Institut Vias? Quelles mesures urgentes avez-vous prises pour endiguer ce problème? Une nouvelle modification de la législation est-elle prévue? Je vous remercie.

**13.02 François Bellot, ministre:** Cher collègue, dans le communiqué à l'origine de l'article de presse, l'institut Vias se base sur les chiffres les plus récents qui sont disponibles, lesquels datent de 2017. À l'initiative de mon collègue Koen Geens, le ministre de la Justice, et de moi-même, le projet de loi relatif à l'amélioration de la sécurité routière a été introduit à la Chambre, et il est entré en vigueur le 15 février 2018.

**13.02 Minister François Bellot:** Vias institute baseert zich op de cijfers van 2017.

Cette loi a augmenté significativement les peines pour les délits de fuite, surtout pour les accidents avec lésions corporelles. Les Régions ont bien évidemment été consultées, conformément à la procédure d'association, dans le cadre d'un projet de loi. Vu que l'étude Vias citée n'a pas pu prendre en compte ces dernières modifications législatives, les conclusions à tirer sont limitées et nous devons attendre l'évaluation des chiffres de 2018 et 2019 avant d'envisager de nouvelles mesures.

Op initiatief van mijn collega Koen Geens en mezelf werd het wetontwerp ter verbetering van de verkeersveiligheid in de Kamer ingediend. De tekst is van kracht geworden op 15 februari 2018. Voor vluchtmisdrijven, inzonderheid bij letselongevallen, gelden zwaardere straffen. De Gewesten werden hier uiteraard in gekend.

Aangezien er in de studie van Vias institute geen rekening kon worden gehouden met de jongste wetswijzigingen, kunnen er maar beperkte conclusies uit getrokken worden. We zullen de evaluatie van de cijfers van 2018 en 2019 moeten afwachten voor we nieuwe

maatregelen kunnen uitwerken.

**13.03 Emir Kir (PS):** Merci monsieur le ministre.

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

**14 Question de M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la signalisation des zones 30 sur les routes" (n° 27801)**

**14 Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de aanduiding van de zone 30" (nr. 27801)**

**14.01 Emir Kir (PS):** Monsieur le ministre, j'ai encore une question relative à la sécurité routière. Il s'agit de la signalisation des zones 30 sur les routes. Ce sujet préoccupe énormément nos concitoyens. Parmi les priorités de nos habitants figurent la propreté et la sécurité. Dans la sécurité, il est souvent question de la sécurité routière.

**14.01 Emir Kir (PS):** Volgens een enquête van Vias institute woont meer dan een Belg op vier momenteel in een zone 30 en is 85 % daar tevreden over. Bijna zes op de tien Belgen vinden echter dat de zones 30 doorgaans slecht aangegeven zijn.

Selon une nouvelle enquête de l'institut Vias, parue récemment, plus d'un Belge sur quatre habite aujourd'hui dans une zone 30 et 85 % d'entre eux en sont satisfaits, principalement pour des raisons liées à la sécurité routière et à la limitation des nuisances sonores.

Wat is uw mening daarover? Wat kunt u op het federale niveau doen om ervoor te zorgen dat de zones 30 duidelijker aangegeven worden?

En effet, six Belges sur dix sont, par ailleurs, favorables à la mise en zone 30 de tous les centres-villes, à condition de laisser les grands axes à 50 ou 70 km/h. Près de six Belges sur dix estiment toutefois que les zones 30 sont généralement mal signalées.

Cette enquête a été réalisée à l'occasion du 30<sup>e</sup> anniversaire de l'introduction du concept de zone 30 dans le Code de la route. C'est à Uccle et à Oupeye (Liège) que les toutes premières zones 30 ont été instaurées.

Sur la base de ces informations, quelle est votre analyse de ces chiffres? Ces résultats seront-ils à l'origine d'actions concrètes, de projets ou d'initiatives politiques? Je sais que la compétence est régionale et également communale. Néanmoins, comptez-vous, au niveau fédéral, prendre des mesures ou des initiatives pour favoriser une meilleure signalisation des zones 30 sur les routes?

**14.02 François Bellot, ministre:** Monsieur Kir, les zones 30 figurent depuis trente ans dans le Code de la route et constituent encore aujourd'hui un moyen efficace pour aménager des voiries où la cohabitation d'usagers vulnérables et d'usagers motorisés représente une source moins accidentogène que sur les routes où la vitesse autorisée est plus élevée.

**14.02 Minister François Bellot:** Voor de snelheidslimieten op alle andere wegen dan snelwegen en voor de bebakening zijn enkel de Gewesten bevoegd.

Cependant, en termes de limitation de vitesse sur les voies non autoroutières, ce sont les Régions qui sont compétentes exclusivement pour l'installation de zones 30 et la signalisation. Je vous invite donc à les contacter pour connaître leur analyse du dossier.

**14.03 Emir Kir (PS):** Monsieur le ministre, dans le cadre de la coopération avec les Régions, ces sujets attirent-ils l'attention des différentes parties? En avez-vous parlé avec elles?

**14.03 Emir Kir (PS):** Overlegt u hier soms over met hen?

**14.04 François Bellot, ministre:** Non, nous nous basons sur le Code

**14.04 Minister François Bellot:**

de la route. Ensuite, les Régions ont toute autonomie en la matière. En tout cas, elles ne nous ont pas fourni d'analyse à ce propos.

Nee, zij hebben in die materie de volledige handelingsvrijheid.

**14.05** **Emir Kir** (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie beaucoup.

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

**15** **Question de M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les accidents de la route impliquant des enfants" (n° 27802)**

**15** **Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de verkeersongevallen waarbij kinderen betrokken zijn" (nr. 27802)**

**15.01** **Emir Kir** (PS): Monsieur le ministre, l'an dernier, on a recensé chaque jour 10 accidents de la route dans lesquels un enfant de moins de 15 ans a été blessé ou tué. Les accidents impliquant des enfants surviennent essentiellement au début et à la fin des heures de cours et dans près de la moitié des cas, il s'agit de jeunes piétons ou cyclistes. C'est entre 11 et 14 ans que le nombre de victimes est le plus important.

Ces chiffres sont issus d'un nouveau rapport sur les enfants dans la circulation publié par l'institut Vias à l'occasion de la rentrée des classes.

Monsieur le ministre, vous avez certainement pris connaissance de ces chiffres. Quelles conclusions en tirez-vous? Quelles mesures envisagez-vous de prendre pour protéger nos enfants et limiter le danger au maximum?

**15.02** **François Bellot**, ministre: Cher collègue, j'ai pris connaissance des statistiques et conclusions du rapport thématique de Vias relatif aux enfants avec beaucoup d'intérêt. Il en ressort clairement que le risque d'être impliqué dans un accident est beaucoup plus élevé pour la catégorie des usagers entre 6 et 14 ans, notamment en tant que piéton mais particulièrement en tant que cycliste.

Ceci s'explique par plusieurs raisons. À cet âge le développement cognitif et physique est plus limité que pour les personnes adultes. Citons leur laps de concentration plus bref, une perception des risques encore moins développé, une difficulté à traiter une plus grande quantité d'informations, un sens de la perspective limité, leur petite stature qui les rend aussi plus sensibles. L'étude démontre clairement qu'à partir de 11 ans, les jeunes cyclistes sont un groupe à très haut risque.

Les recommandations de l'étude sur l'amélioration de la sécurité des enfants concernent principalement l'éducation routière, la sensibilisation et l'infrastructure routière. Ce sont les Régions, compétentes pour ces matières, qui sont principalement concernées. Récemment, lors de la campagne "Je sors, je brille" du SPF Économie relative à la visibilité des cyclistes et des utilisateurs d'engins de déplacement et menée en collaboration avec le SPF Mobilité et Transports, les règles et les conseils relatifs à l'éclairage et à la visibilité ont été rappelés.

**15.01** **Emir Kir** (PS): Vorig jaar telde men elke dag tien verkeersongevallen waarbij een kind van 15 jaar of jonger gewond raakte of om het leven kwam. Deze ongevallen gebeuren vooral vlak voor of vlak na schooltijd en in bijna de helft van de gevallen ging het over jonge voetgangers of fietsers. De meeste slachtoffers zijn tussen elf en veertien jaar oud.

Welke conclusies trekt u hieruit? Welke maatregelen bent u van plan te nemen?

**15.02** **Minister François Bellot**: Uit het rapport van Vias blijkt dat het risico om bij een ongeval betrokken te raken hoger ligt voor weggebruikers die tussen 6 en 14 jaar oud zijn.

Op deze leeftijd is de cognitieve en fysieke ontwikkeling nog beperkter. Daar kinderen zich nog niet zo lang kunnen concentreren, minder goed risico's kunnen inschatten en kleiner van gestalte zijn, zijn ze kwetsbaarder. Vanaf de leeftijd van elf jaar vormen jonge fietsers een hoogrisicogroep.

De aanbevelingen van de studie over een betere verkeersveiligheid voor kinderen gaan voornamelijk over verkeersopvoeding, sensibilisering en de wegeninfrastructuur. De Gewesten zijn bevoegd voor die zaken.

Le gouvernement fédéral ne compte pas adopter de règles contraignantes mais encourage notamment les campagnes de sensibilisation saisonnières menées par les Régions sur ce thème. Je soutiens activement le développement des différentes technologies des véhicules qui pourront mener à une plus grande protection des enfants et des usagers faibles en général, telles que ISA (Intelligent Speed Adaptation), les systèmes de détection radar ou encore des systèmes de freinage automatique.

En ce qui concerne le développement des nouvelles technologies liées aux véhicules, mon administration participe au groupe de travail traitant de la réglementation et des détails de mise en application de ces nouvelles technologies tant au niveau de la UNECE qu'au niveau européen.

De ZieMeShinen-campagne van de FOD Economie over de zichtbaarheid van verkeersgebruikers werd in samenwerking met de FOD Mobiliteit en Vervoer gevoerd.

De federale regering zal geen dwingende regels voorschrijven, maar moedigt de sensibiliseringscampagnes van de Gewesten aan. Ik steun de ontwikkeling van technologieën zoals ISA (*Intelligent Speed Adaptation*), radar-detectiesystemen of automatische remsystemen.

Mijn administratie neemt deel aan de werkgroep die zich buigt over de regelgeving en de toepassing van die technologieën op het niveau van de United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) en Europa.

**15.03 Emir Kir (PS):** Monsieur le ministre, je vous remercie pour cette explication bien complète.

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

**16 Question de M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le taux d'augmentation du port de la ceinture" (n° 27838)**

**16 Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het toenemende gebruik van de veiligheidsgordel" (nr. 27838)**

**16.01 Emir Kir (PS):** Monsieur le ministre, selon l'institut Vias, la proportion de personnes qui portent leur ceinture en voiture n'a jamais été aussi élevée dans notre pays: 95 % à l'avant et 86 % à l'arrière. Par contre, la ceinture a nettement moins de succès auprès des conducteurs de véhicules utilitaires: seuls 85 % d'entre eux s'attachent. Ces trois dernières années, l'augmentation du port de la ceinture a permis d'éviter plus d'une quarantaine de tués ou blessés graves sur nos routes.

Ainsi, à l'occasion de la journée mondiale du souvenir des victimes de la route, instaurée en 2005 par l'ONU, le troisième dimanche du mois de novembre dans de nombreux pays sur tous les continents, il est important de rappeler que les usagers peuvent aussi être acteurs de leur propre sécurité.

Monsieur le ministre, c'est une bonne nouvelle. Cela va dans le bon sens et je m'en réjouis. Quelle est votre analyse de ces résultats? Quel est votre avis? Le nombre d'accidents de la route impliquant des conducteurs de véhicules utilitaires est-il en augmentation ou en diminution depuis 2014? Quels facteurs expliquent ces évolutions? Pourriez-vous nous indiquer le nombre de procès-verbaux dressés à

**16.01 Emir Kir (PS):** In België draagt 95 % van de mensen de autogordel als ze vooraan zitten; op de achterbank is dat 86 %. In bedrijfsvoertuigen wordt de gordel minder gedragen: daar doet slechts 85 % van de inzittenden dat. De afgelopen drie jaar werd de veiligheidsgordel steeds meer gebruikt; daardoor vielen er een veertigtal doden en zwaargewonden minder op onze wegen! De Wereldherdenkingsdag voor verkeersslachtoffers, die op de derde zondag van november valt, herinnert ons eraan dat de weggebruikers de actoren van hun eigen veiligheid kunnen zijn.

Hoe analyseert u deze resultaten? Is het aantal ongevallen met

des conducteurs et à des passagers pour le non-port de ceinture de sécurité?

bestuurders van bedrijfsvoertuigen sinds 2014 al dan niet toegenomen? Door welke factoren kunnen die evoluties verklaard worden? Hoeveel pv's werden er opgemaakt tegen bestuurders en passagiers die geen gordel dragen?

**16.02 François Bellot**, ministre: Cher collègue, le taux du port de ceinture de sécurité augmente, ce qui constitue une bonne évolution. Il est évident que les chiffres de 95 % de port de ceinture à l'avant, de 86 % de port de ceinture à l'arrière et de 81 % dans les véhicules utilitaires laissent encore une marge pour l'amélioration.

**16.02** Minister **François Bellot**: Het percentage inzittenden die de veiligheidsgordel dragen gaat omhoog en dat is heel positief. Nochtans kan dat cijfer nog beter. Ik reken op bijkomende controles en op preventiecampagnes om mensen te sensibiliseren voor het belang van het dragen van de gordel. Voor deze campagnes zijn de Gewesten bevoegd.

Comme je l'ai déjà mentionné dans les réponses à d'autres questions sur le même thème, je mise sur des contrôles supplémentaires ainsi que sur les campagnes de prévention pour sensibiliser au port de la ceinture de sécurité. Les campagnes de sensibilisation en matière de sécurité routière relèvent de la compétence des Régions.

In de toekomst zal er ook gecommuniceerd worden door middel van boodschappen als bijlage bij de pv's.

Toutefois, dans le futur, nous communiquerons plus clairement sur le sujet par le biais de messages annexés aux procès-verbaux. À l'arrière des procès-verbaux que vous recevrez figureront des recommandations qui ont trait à l'objet de l'infraction que vous avez commise.

Er wordt geen rekening gehouden met het aantal ongevallen met bedrijfsvoertuigen. Toch is het aantal ongevallen met bestelwagens – de meerderheid van de bedrijfsvoertuigen – licht gedaald, van 1 800 gevallen in de eerste helft van 2014 tot 1 763 in de eerste helft van 2018. Er is geen verklaring voor zo'n kleine daling.

Le nombre d'accidents impliquant des véhicules utilitaires n'est pas pris en compte séparément. Je peux cependant vous fournir le nombre d'accidents impliquant des camionnettes, lesquelles constituent la majorité des véhicules utilitaires. Suivant le dernier baromètre de la sécurité routière Vias, le nombre d'accidents corporels impliquant au moins une camionnette sur le territoire du royaume a légèrement diminué: 1 800 accidents au premier semestre 2014 contre 1 763 accidents au premier semestre 2018. Il est très difficile de vous fournir une explication unique pour une évolution aussi limitée.

In 2017 werden er 59 978 overtredingen wegens het niet-dragen van veiligheidsgordels en het niet-gebruik van kinderzitjes geregistreerd.

En 2017, le nombre d'infractions relevées par la police pour le non-port de la ceinture et la non-utilisation de sièges pour enfants s'élèvent à 59 978.

**16.03 Emir Kir (PS)**: Monsieur le ministre, je vous remercie pour cette réponse bien précise.

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

**17** Question de M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la hausse du nombre d'accidents avec un conducteur fantôme en 2017" (n° 27803)

**17** Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toename van het aantal ongevallen met een spookrijder in 2017" (nr. 27803)

**17.01 Emir Kir (PS)**: Monsieur le ministre, en juillet, l'institut Vias nous apprenait que l'an dernier, 16 accidents avec tués ou blessés

**17.01 Emir Kir (PS)**: Volgens Vias institute waren er in 2017

impliquaient un conducteur fantôme sur autoroute. C'est plus qu'en 2016, où il y avait 11 accidents, et c'est même le nombre le plus élevé depuis 2009.

Les accidents impliquant un conducteur fantôme représentent seulement 0,35 % de la totalité des accidents corporels sur autoroute, mais sont la cause de 3,5 % des décès sur autoroute. Ces accidents sont donc vraiment très dangereux, ils sont dix fois plus graves que l'ensemble des accidents corporels sur autoroute.

Au cours de ces dix dernières années, nous avons déploré 265 victimes au total dans les 123 accidents impliquant un conducteur fantôme, dont 41 tués et 224 blessés. Selon Vias, on recense en moyenne un mort tous les trois accidents avec un conducteur fantôme. Celui-ci perd la vie dans un accident sur cinq.

Dès lors, monsieur le ministre, j'aimerais vous demander si vous comptez prendre de nouvelles mesures concernant cette problématique? Quelles sont les sanctions prévues pour les auteurs? Ont-elles selon vous un effet suffisamment contraignant?

Je vous remercie, monsieur le ministre, pour vos réponses.

**17.02 François Bellot**, ministre: Cher collègue, comme je l'ai déjà mentionné dans une précédente question portant sur le même sujet, la question n° 17379 du 20 mars 2017, les mesures générales visant à éviter que des conducteurs ne prennent des autoroutes à contre-sens et les solutions pour lutter contre les conducteurs fantômes, sont principalement infrastructurelles: conception et construction des sorties, éclairage, signalisation spéciale, marquage au sol. Il s'agit de compétences régionales.

Pas ailleurs, la diffusion immédiate d'informations revêt une grande importance. Elle peut avoir lieu soit par radio-guidage, en interrompant les autres émissions des chaînes nationales ou locales, soit par des systèmes de GPS ou autres, tels que Coyote, qui font également apparaître un message sur le *display* dans le véhicule. Tant l'équipement en infrastructures que les centres d'information routière, en collaboration avec la police, sont régionaux.

Rouler à contre-sens sur une autoroute est sévèrement puni. Il s'agit d'une infraction du quatrième degré. À ce jour, une amende de 40 à 500 euros, à multiplier par 8 pour les décimes additionnels, soit une amende de 320 à 4 000 euros, peut être prononcée par le juge, qui peut également condamner à une déchéance du droit de conduire un véhicule à moteur pour une durée de huit jours au moins à cinq ans au plus. En cas de récidive, les peines d'amendes sont doublées. Ces peines ont bien évidemment un effet contraignant.

Pour le radio-guidage, il faut savoir qu'il n'y a qu'en Wallonie que l'on pratique le signal automatique quand une information est donnée par un opérateur de téléphonie ou autre. Le centre Perex, en collaboration avec la police, le signale. Il y a quinze jours, sur un week-end, deux véhicules fantômes ont été immédiatement isolés et pris en chasse par la police. Les accidents ont été évités. Mais en Flandre, ce type d'accord n'existe pas. Il y a eu un accident. Il y avait un véhicule fantôme, mais impossibilité de le signaler.

16 ongevallen met slachtoffers door een spookrijder op de autosnelweg. Dat is meer dan de 11 ongevallen in 2016 en het hoogste aantal sinds 2009. De ongevallen met een spookrijder vertegenwoordigen 0,35 % van de letselongevallen op onze autosnelwegen en maar liefst 3,5 % van de dodelijke ongevallen. Bij de 123 ongevallen die de jongste tien jaar werden veroorzaakt door een spookrijder, vielen er 41 doden en 224 gewonden. Op de drie ongevallen is er één met dodelijke afloop.

Zult u maatregelen nemen? Wat zijn de sancties? Zijn ze voldoende afdwingbaar?

**17.02 Minister François Bellot**: Om spookrijden te voorkomen moeten er maatregelen genomen worden met betrekking tot de infrastructuur, waarvoor de Gewesten bevoegd zijn: verlichting, verkeerstekens, markering, ...

Het is belangrijk dat informatie over een spookrijder onmiddellijk wordt verspreid via de radio (in Wallonië bestaat er daarvoor een systeem, in Vlaanderen niet; voor Brussel weet ik het niet) of via gps-systemen.

Rijden in de tegenovergestelde rijrichting is een overtreding van de vierde graad. Daarvoor kan er een boete van 320 tot 4 000 euro worden opgelegd door de rechter, die de betrokkene eveneens zal veroordelen tot het verval van het recht tot sturen voor een periode van 8 dagen tot 5 jaar; de boetes worden verdubbeld wanneer er sprake is van recidive.

**17.03 Emir Kir (PS):** Est-ce le cas aussi à Bruxelles?

**17.04 François Bellot, ministre:** Je ne sais pas si un accord existe. Il s'agit d'accords régionaux.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

De **voorzitter:** Vraag nr. 27816 van de heer Geerts wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

**18 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "winterbanden bij professionele gemotoriseerde voertuigen" (nr. 27817)**

**18 Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les pneus d'hiver pour les engins professionnels motorisés" (n° 27817)**

**18.01 David Geerts (sp.a):** Mijnheer de minister, momenteel is het zacht weer, maar vorig jaar zorgde de sneeuwval op 11 december voor een absoluut filerecord. Volgens Touring Mobilis stond er toen 1 280 kilometer file.

Wat mij bijgebleven is van toen, is het debat over het al dan niet verplichten van winterbanden. Daarover bestonden verschillende visies. Professor Johan De Mol van het Instituut voor Duurzame Mobiliteit van de Universiteit Gent ijverde toen in een radioprogramma voor een verplichting van winterbanden voor professionele voertuigen, vrachtwagens, bestelwagens en bussen.

Uw reactie hierop was dat u dat zou bekijken en dat u er eigenlijk wel voorstander van was. Er zou echter nog een studie gebeuren over de uitvoering hiervan. Andere mobiliteitsorganisaties, zoals Touring en VAB, waren niet voor een verplichting, maar wel voor een vrijwillig engagement en campagnes hieromtrent. Een studie van het BIVV kwam in 2013 tot de conclusie dat winterbanden wel nuttig zijn bij extreem weer, maar dat zij slechts een beperkte invloed hebben op het aantal letselongevallen of ongevallen met gewonden. Ongevallen op een besneeuwd wegdek kunnen overigens ook niet enkel aan de banden worden toegeschreven, luidde de conclusie in 2013.

Na het filerecord van 11 december vorig jaar communiceerde u over een andere studie betreffende het verplicht maken van winterbanden voor professionele voertuigen. Is die studie er reeds, door wie werd zij uitgevoerd en wat waren de conclusies?

**18.02 Minister François Bellot:** Mijnheer Geerts, er werd nog geen onderzoek verricht naar winterbanden bij professionele voertuigen.

Eerst en vooral is het van uiterst belang dat de autobestuurders hun rijgedrag aan de weersomstandigheden aanpassen door minder snel te rijden en de vereiste veiligheidsafstand in acht te nemen. Uit de studie van Vias vermeld in uw vraag, bleek dat de montage van winterbanden slechts een beperkte impact heeft op het aantal letsel-ongevallen, aangezien de meeste letsel-ongevallen op een droog wegdek gebeuren. Bovendien zijn ongevallen op een besneeuwd wegdek niet alleen aan de banden te wijten. Een onaangepaste snelheid, het niet respecteren van de veiligheidsafstand en rijden onder invloed van alcohol kunnen ook een ongeval veroorzaken. Bij

**18.01 David Geerts (sp.a):** Une étude menée en 2013 par l'IBSR est arrivée à la conclusion que si les pneus hiver sont effectivement utiles dans des conditions climatiques extrêmes, ils n'ont qu'une incidence limitée sur le nombre d'accidents avec blessés. Après le record d'embouteillages du 11 décembre 2017, le ministre avait évoqué une autre étude sur l'obligation d'équiper les véhicules professionnels de pneus hiver.

Cette étude est-elle déjà disponible? Qui l'a menée? Quelles en étaient les conclusions?

**18.02 François Bellot, ministre:** La nécessité d'équiper les véhicules professionnels de pneus hiver n'a pas encore été examinée. La première chose que doivent faire les conducteurs de bus, c'est évidemment de toujours adapter leur style de conduite aux conditions atmosphériques.

Il ressort des résultats de l'étude de 2013 de l'IBSR – rebaptisé depuis institut Vias – que la

ijzel is overigens geen enkele band efficiënt.

De winterbanden zijn bijgevolg niet verplicht, te meer omdat hun invloed op letselongevallen beperkt is. Ook kunnen de ongevallen op een besneeuwd wegdek niet alleen aan de banden worden toegeschreven.

majorité des accidents entraînant des lésions corporelles survient sur un revêtement sec. De plus, les pneus ne sont pas les seuls responsables des accidents sur une route enneigée. Aucun pneu n'est efficace en cas de verglas. Les pneus d'hiver ne sont, par conséquent, pas obligatoires.

**18.03 David Geerts** (sp.a): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord.

Ik stelde de vraag alleen, omdat het voor mij onduidelijk was of er een onderzoek lopende was of niet.

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

Le **président**: Nous arrivons à la question n° 27823 de M. Benoit Hellings. Ce dernier est absent. Nous passons donc au point suivant de l'ordre du jour.

**19 Samengevoegde vragen van**

- de heer Veli Yüksel aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de defecte roltrap in het station Gent-Dampoort" (nr. 27827)

- mevrouw Karin Temmerman aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de verdere afbouw van de dienstverlening in het station Gent-Dampoort" (nr. 27831)

**19 Questions jointes de**

- M. Veli Yüksel au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'escalator défectueux à la gare de Gand-Dampoort" (n° 27827)

- Mme Karin Temmerman au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la réduction systématique du service ferroviaire en gare de Gand-Dampoort" (n° 27831)

**19.01 Veli Yüksel** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik heb u reeds in 2016 een vraag gesteld over de defecte roltrap van het station Gent-Dampoort. Ik verwijs naar vraag nr. 14445. Het was ook de enige roltrap in het station. Niet iedereen is even mobiel en wij kunnen toch duidelijk niet van iedereen verlangen dat zij zich met de lift van en naar het perron begeven. U antwoordde toen dat er volgens het onderhoudscontract met de firma minimaal zes keer per jaar een onderhoud moet plaatsvinden, dat de firma niet snel aan de nodige onderdelen kon geraken – de trap is 40 jaar oud – en dat een aankoopdossier was opgestart voor de aankoop van een nieuwe roltrap.

In het station Gent-Dampoort nemen elke dag 5 000 pendelaars de trein. Dat is niet niets. Daarmee is Gent-Dampoort het tweede station van Gent en ook in de rangschikking in Vlaanderen behaalt Gent-Dampoort een goede score.

Dit antwoord dateert van twee jaar geleden. Ondertussen werkt de trap opnieuw al maanden niet meer. Ik neem vaak de trein vanuit Gent-Dampoort. Vanochtend ben ik daar opnieuw op de trein gestapt en ik heb gezien dat er voor de roltrap een hek staat, met daarop de boodschap "Tijdelijk buiten dienst". De term tijdelijk betekent volgens

**19.01 Veli Yüksel** (CD&V): Cela fait une éternité que l'escalier mécanique de la gare de Gand-Dampoort, où transitent chaque jour pas moins de 5 000 voyageurs, pose problème. Les autres aspects des services à la clientèle sont également critiquables.

Combien d'inspections et de tournées d'entretiens ont-elles été effectuées depuis 2015? Quel est l'état d'avancement du dossier d'achat du nouvel escalier mécanique promis en 2016? Quand sera-t-il prêt? Combien coûtera-t-il? À quelle entreprise la pose de cet escalier mécanique sera-t-elle confiée? Merci de fournir des précisions au sujet de l'adjudication et du contrat d'entretien prévu. Selon le ministre, quel

mij permanent.

Ook de rest van de dienstverlening laat te wensen over. Gent-Dampoort is nochtans een belangrijk station. U weet dat de reizigers nog nooit eerder zo ontevreden waren over de dienstverlening bij de NMBS. Ik denk dat deze aanslepende situatie de tevredenheid bij de Gentse treinreizigers niet ten goede komt.

Mijnheer de minister, ik heb de volgende vragen.

Ten eerste, hoeveel controles en onderhoudsbeurten aan de roltrap in Gent-Dampoort werden door de firma uitgevoerd in 2015, 2016, 2017 en 2018 tot op vandaag?

Ten tweede, wat is de stand van zaken met betrekking tot het aankoopdossier van een nieuwe roltrap? Wanneer zal die eindelijk worden geïnstalleerd? Wat is de kostprijs? Bij welke firma wordt die aangekocht? Kunt u ook toelichting geven bij de aanbesteding en het geplande onderhoudscontract?

Ten derde en zo kom ik tot de fundamentele vraag, mijnheer de minister. Wat is uw standpunt over de dienstverlening die in Gent-Dampoort op weekdays en tijdens de weekends geleverd zou moeten worden?

**19.02** Minister **François Bellot**: Beste collega, de NMBS laat mij weten dat er een onderhoudscontract loopt met de firma KONE nv, om onze wettelijke verplichtingen volledig te respecteren. Het contract voorziet in vier wettelijke controles per jaar en zes preventieve onderhoudsbeurten per jaar.

In de vervanging van de roltrap in Gent-Dampoort wordt prioritair voorzien in de kaderovereenkomst. De overheidsopdracht is lopend. In de huidige timing zal de vervanging van de roltrap in de eerste helft van 2020 plaatsvinden. Het bestek is in opmaak. De offerteaanvraag is gepland in het voorjaar van 2019, de bestelling in het najaar van 2019 en de indienstelling in het najaar van 2020. Er is een onderhoudscontract voor 20 jaar aan gekoppeld. Ondertussen is een herstelling van de kapotte traptreden, die 40 jaar oud zijn en op maat gemaakt dienen te worden, gepland begin januari 2019.

Naast de vernieuwing van de roltrap zijn ook nog een aanpassing van de verlichting en de verhoging van de kwaliteit van de fietsenstalling gepland.

De NMBS voegt eraan toe dat de prestaties van de onderstationschefs te Gent-Dampoort ongewijzigd blijven op weekdays tussen 6 u 00 en 22 u 00. Tijdens de weekends worden die prestaties niet meer opgesteld en wordt het toezicht van het station Gent-Dampoort geregeld vanuit het station Gent-Sint-Pieters. Vooreerst worden er tijdens elke prestatie zowel op zaterdag als op zondag door de permanentie van Gent-Sint-Pieters en door een Securailploeg op geregelde tijdstippen controlerondes uitgevoerd. Daarnaast beschikt het station Gent-Dampoort over een uitgebreid cameranetwerk dat permanent gemonitord wordt. Het aantal en de begeleiding van personen met beperkte mobiliteit wordt gecoördineerd vanuit Gent-Sint-Pieters, zowel op weekdays als op zaterdag, zon- en feestdagen en gebeurt door het B For You-team

service devra-t-il être fourni à la gare de Gand-Dampoort aussi bien en semaine que pendant le week-end?

**19.02** **François Bellot**, ministre: Afin de garantir le respect des obligations juridiques, un contrat de maintenance a été conclu avec la S.A. KONE. Ce contrat prévoit, par an, quatre contrôles légaux et six entretiens préventifs. Le remplacement de l'escalator de la gare de Gand-Dampoort est prioritaire dans le contrat-cadre et le marché public y afférent est en cours. Le remplacement est prévu pour la première moitié de 2020. Le cahier des charges est actuellement établi, l'appel d'offres est prévu pour le printemps 2019, la commande pour l'automne 2019 et la mise en service pour l'automne 2020. Un contrat de maintenance est lié au contrat pour une période de 20 ans.

Les marches défectueuses de l'escalator – vieux de 40 ans – seront remplacées début janvier 2019. Il est également prévu d'apporter des améliorations supplémentaires à l'éclairage et aux emplacements vélo.

En ce qui concerne le service, les prestations des sous-chefs de gare restent intégralement

van Gent-Sint-Pieters.

garanties les jours ouvrables, de 6 à 22 heures.

Durant le week-end, la surveillance de la gare Gand-Dampoort est assurée depuis la gare de Gand-Saint-Pierre, avec des rondes régulières effectuées par la permanence de Gand-Saint-Pierre et une équipe de Securail. La gare est dotée, d'autre part, d'un vaste réseau de caméras dont les images sont contrôlées en permanence. La coordination des services aux personnes à mobilité réduite est organisée depuis Gand-Saint-Pierre, que ce soit les jours ouvrables ou le week-end.

**19.03 Veli Yüksel (CD&V):** Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord en voor de cijfers.

In het algemeen wil ik het volgende opmerken. Als de NMBS mensen ertoe wil stimuleren om het openbaar vervoer te gebruiken, in dit geval de trein, dan moet de NMBS blijven investeren in stations. Gent-Dampoort vormt daarop geen uitzondering. De problemen zijn hier reeds meerdere malen aangekaart en zijn bij de NMBS bekend. Voor mij kan het niet dat de NMBS een dergelijke simpele roltrap niet kan laten functioneren.

Ik ben blij dat u nu een vervanging in het vooruitzicht stelt voor 2020-2021. Ik ben tevreden dat op korte termijn, in januari, de huidige roltrap na een onderhoudsbeurt weer operationeel zal zijn. Ik vind het echt wel een slecht signaal, mijnheer de minister, dat men dit lange tijd op zijn beloop heeft gelaten en dat daardoor de reizigers die de roltrap nodig hebben, in de kou bleven. Ik heb nog niet gesproken over de zeer voorbijgestreefde wachtkamer; u moet die echt eens gaan bekijken, in de winter kunnen de mensen zich daar zelfs niet opwarmen.

Mijn laatste bemerking.

Dit station is een belangrijk station en verdient alle aandacht van de NMBS en van u. De signalen die wij van u hebben gekregen tot hiertoe, klonken alsof Gent-Dampoort einde termijn was. Dat is niet zo. Ik hoop dat u die boodschap overmaakt aan de NMBS, want dit is echt niet aanvaardbaar. Dit is geen dienstverlening aan de reizigers en aan de pendelaars.

*Présidente: Karine Lalieux.  
Voorzitter: Karine Lalieux.*

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

La **présidente**: Je tiens à remercier mon collègue Emir Kir de m'avoir remplacée.

**20** **Samengevoegde vragen van**

**19.03 Veli Yüksel (CD&V):** Si la SNCB souhaite encourager la population à prendre le train, elle doit continuer à investir dans les gares.

Je suis satisfait d'apprendre que le remplacement de l'escalier mécanique de Gand-Dampoort est prévu en 2020-2021 et que l'actuel sera remis en service en janvier prochain. En laissant traîner le dossier aussi longtemps, la société a envoyé un mauvais signal. Et je ne parle même pas de la salle d'attente d'un autre âge. Gand-Dampoort est une gare importante qui mérite toute l'attention de la SNCB et du ministre.

- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de tevredenheidsenquête over de NMBS" (nr. 27828)
- mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de onder NMBS-reizigers gehouden tevredenheidsenquête" (nr. 27829)

**20** 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'enquête de satisfaction concernant la SNCB" (n° 27828)
- Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'enquête de satisfaction des usagers de la SNCB" (n° 27829)

**20.01** David Geerts (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, vandaag staan de kranten bol van een ander thema. Vorige week werd er in de kranten veel bericht over de NMBS, met name over de tevredenheidsenquête.

Het is goed daarbij ook eens stil te staan in dit huis, want zoals de vorige spreker al zei, bleek uit dat tevredenheidsonderzoek dat slechts 61 % van de klanten tevreden is. Er is ontevredenheid over de stiptheid en de prijzen van de tickets. Wat ook mag worden vermeld is dat het treinpersoneel, de treinbegeleiders en het loketpersoneel wel goed scoorden.

Wij hebben altijd gezegd dat er iets grondig mis is inzake mobiliteitsbeleid wanneer, zoals in ons land, een subsidiering wordt toegekend van 4 miljard voor bedrijfswagens en een besparing wordt doorgevoerd van 3 miljard — of 2,1 miljard of 1,2 miljard, dat debat ga ik niet heropenen — bij overheidsbedrijven zoals de NMBS en Infrabel.

Daarom heb ik volgende vragen.

De NMBS erkent de historisch lage stiptheid en slaat mea culpa. Wat zal er ondernomen worden?

In een interview met de pers zei de spoorwegoperator dat het besparingsbeleid nefast is voor de dienstverlening. Erkennen u en de regering dat ook? Zult u bij de opmaak van het beheerscontract rekening houden met de nieuwe cijfers van de tevredenheidsenquête en extra aandacht vestigen op de betaalbaarheid van de tickets en op de stiptheid?

In uw beleidsnota sprak u vorige week nog over een ambitieuze *modal shift* van passagiersvervoer per spoor van 8 % naar 15 %. Hoe denkt u dat te concretiseren in de huidige context? Welke fundamentele veranderingen zijn er volgens u nodig om dit te realiseren? Dat is trouwens een doelstelling die ik volledig ondersteun.

**20.02** Gwenaëlle Grovonius (PS): Monsieur le ministre, vous avez certainement pris connaissance de l'enquête de satisfaction réalisée auprès de 4 400 voyageurs de la SNCB. Le résultat est affolant mais concorde avec la réalité des chiffres. Sur les treize paramètres mesurés, tous affichent un score en baisse. La ponctualité est bien évidemment dénoncée par les voyageurs, dont le niveau de satisfaction baisse de 20 % par rapport à 2016. La satisfaction n'est pas le seul indicateur en baisse, l'information aux voyageurs est

**20.01** David Geerts (sp.a): Il ressort d'une enquête que seuls 61 % des clients de la SNCB sont satisfaits. Le mécontentement concerne la ponctualité et le prix des billets. Le personnel des chemins de fer obtient en revanche de bons résultats.

La Belgique mène une politique de mobilité qui subventionne à hauteur de 4 milliards d'euros les voitures de société, alors que des économies pour un montant compris entre 1,2 et 3 milliards d'euros ont été réalisées auprès d'entreprises publiques telles que la SNCB et Infrabel.

La SNCB admet que les chiffres de ponctualité sont historiquement bas. Que va-t-on faire pour y remédier? Le ministre et le gouvernement reconnaissent-ils que la politique d'économies nuit aux services à la clientèle? Veillera-t-on davantage à rendre les billets abordables et les trains ponctuels lors de la confection du contrat de gestion? Dans sa note de politique, le ministre évoque un *modal shift* ambitieux pour le transport par le rail qui verrait une augmentation de 8 à 15 % des passagers. Je soutiens cet objectif. Comment pense-t-il l'atteindre dans le contexte actuel?

**20.02** Gwenaëlle Grovonius (PS): Uit de resultaten van de enquête die werd uitgevoerd bij 4 400 NMBS-reizigers blijkt dat de tevredenheid met 20 % is gedaald ten opzichte van 2016. De reizigersinformatie en de stiptheid, die voor u een prioriteit waren, zijn

également épinglée. Or, au même titre que la ponctualité, votre prédécesseur, vous-même et votre gouvernement dans son ensemble aviez fait de cet indicateur une priorité absolue en début de législature.

Cette étude aura au moins eu l'avantage de montrer l'attachement des voyageurs aux accompagnateurs. En effet, malgré les difficultés du métier, leur travail reste largement apprécié et j'espère que cet élément mettra fin aux velléités de ceux qui veulent voir ce métier supprimé.

Cette étude est donc un lourd désaveu de la politique de votre gouvernement en matière ferroviaire. Elle est le résultat évident des économies réalisées par les suppressions de postes imposées à la SNCB. Pour la petite histoire, vous aurez peut-être noté que la seule entreprise qui améliore ses résultats de satisfaction auprès de ses usagers, à savoir la STIB, est celle qui augmente précisément ses investissements.

Dès lors, monsieur le ministre, comment expliquez-vous ces mauvais résultats? Quel bilan en tirez-vous pour la politique que vous menez actuellement? Estimez-vous que les économies imposées au rail ont eu un effet sur la satisfaction des voyageurs? Comment, selon vous, la SNCB pourrait-elle redresser la barre alors qu'aucun moyen supplémentaire ne lui est accordé?

**20.03 François Bellot**, ministre: Chère collègue, je vous renvoie à la question en séance plénière du 29 novembre dernier. Je voudrais rappeler deux éléments. Premièrement, j'aimerais bien que M. Geerts et Mme Grovonijs partent du budget et des comptes de la SNCB et d'Infrabel pour apporter la preuve de leur affirmation selon laquelle le gouvernement actuel aurait réalisé 3 milliards d'économies.

Ce gouvernement a réalisé 1,2 milliard d'économies. Le gouvernement précédent en avait réalisé 1 milliard. Si celui-ci a réalisé 1,2 milliard d'économies, il a également réalisé un milliard d'investissements portant le budget d'investissements de 4,3 milliards à 5,3 milliards. D'accord?

Je vous demande, dans un souci d'exactitude, que vous m'apportiez la preuve que des économies ont été réalisées à hauteur de 3 milliards par rapport à des décisions formelles prises par le gouvernement précédent.

Le 23 janvier prochain, vous recevrez les deux CEO et les représentants des entreprises pour venir expliquer ce qu'il en est de la ponctualité. Je l'ai confirmé en séance plénière. Je ne suis pas du tout satisfait de l'évolution des critères de qualité à la SNCB. Comme j'en avais indiqué l'intention lors d'une réponse, j'ai convoqué les deux conseils d'administration pour leur indiquer que la seule et unique priorité qui est la mienne est de centrer l'ensemble des actions autour de la qualité et du service rendu aux clients et que tous les actes doivent être centrés autour de la recherche de celle-ci.

Pour une ligne que je connais bien et à propos de laquelle d'autres m'ont déjà interpellé, il faut savoir que la ponctualité se dégrade pour différentes raisons, on en a parlé plus tôt. Une de celles-ci dans la région liégeoise était les vols de câbles de cuivre. Il faut reconnaître

également en arrière-plan.

Het onderzoek toont aan dat de reizigers de aanwezigheid van treinbegeleiders belangrijk vinden. Uit de resultaten blijkt dat het spoorbeleid van uw regering sterk tekortschiet, en dat is duidelijk het gevolg van de besparingen en personeelsinkrimpingen.

Hebben de opgelegde bezuinigingen een invloed op de klanttevredenheid? Hoe kan de NMBS weer op het goede spoor raken zonder bijkomende middelen?

**20.03** Minister **François Bellot**: Ik verwijst naar het antwoord op de vraag in de plenaire vergadering van 29 november 2018. Ik zou willen dat de heer Geerts en mevrouw Grovonijs de begroting en de jaarrekening van de NMBS en Infrabel in de hand aantonen dat de regering effectief 3 miljard bespaard heeft, zoals zij aan de kaak stellen.

Deze regering heeft 1,2 miljard euro bespaard. De vorige regering had 1 miljard bespaard. Deze regering heeft ook een miljard euro extra uitgetrokken voor investeringen.

Op 23 januari zult u de twee CEO's ontvangen voor een hoorzitting over de stiptheid. Ik ben niet tevreden over de evolutie van de kwaliteitscriteria van de NMBS. Ik heb de twee raden van bestuur samengeroepen om ze erop te wijzen dat de kwaliteit van de dienstverlening aan de klanten voorop moet staan.

In de regio Luik hebben koperkabeldiefstallen vertragen ver-

qu'à de nombreux endroits, il y a des ralentissements et autres difficultés liés à des investissements massifs qui sont en cour de réalisation. C'est notamment le cas sur les lignes 162, 96, 124 (et autres). Infrabel a fait le choix du travail de nuit, ce qui augmente significativement les coûts.

Le travail de nuit est celui qui perturbe le moins le trafic ferroviaire. De jour, il y a malgré tout des perturbations sur les lignes laissées à voie unique ou sur les voies qui sont en travaux de nuit. La ponctualité est dégradée et il y a des allongements de temps de parcours. J'ai demandé aux deux entreprises de travailler de concert et, même s'il y a des allongements des temps de parcours, de respecter les horaires qui ont été annoncés avant les travaux. Je tiens à ce qu'ils me présentent, ensemble, une vision commune de la manière dont les choses vont se dérouler.

J'observe aussi que, sur de nombreux dossiers, on a relancé des investissements majeurs. Ce sont de tels investissements qui rendront le rail performant demain. Entre-temps, je comprends la lassitude des voyageurs à cause de l'allongement des temps de parcours et du manque de ponctualité. L'insatisfaction des voyageurs provient souvent de plusieurs critères qui sont liés. Ainsi, en raison de la ponctualité non satisfaisante, les clients estiment que le prix est trop élevé pour le ticket qu'ils payent et le service qui est rendu. Je laisse aux deux administrateurs délégués le soin d'exposer les mesures que les entreprises vont prendre en interne à ce niveau.

**20.04 David Geerts (sp.a):** Mijnheer de minister, ik denk dat wij fundamenteel van mening verschillen over de cijfers.

Ik ga uit van het strategisch plan-Galant waarin de verschillende besparingen recurrent en lineair naar voren werden gebracht. U gaat uit van een vaste dotatie aan de spoorwegondernemingen van ongeveer 2 990 000 euro. Ik stel echter vast dat dit een lineaire dotatie is van in het begin van de legislatuur, die niet aan de inflatie werd aangepast, terwijl de uitgaven, de lonen, het materieel en dergelijke wel aan de inflatie werden aangepast. Derhalve is de besparing groter dan de delta die u naar voren brengt.

Ik stel ook een reizigersgroei van 3 % vast. Dat is goed, maar in het vervoersplan werd in 5 % meer aanbod voorzien. De exploitatiekosten stijgen en er moet worden geïndexeerd, maar dat is niet gebeurd. Elke niet-aanpassing van de dotatie aan de inflatiecijfers is de facto een vermindering van de beschikbare middelen in dotatie.

Wat ik nu zie naar aanleiding van de stiptheid en de klantentevredenheid, doet mij denken aan de periode waarin toenmalig minister Herman De Croo verantwoordelijk was voor de spoorwegen. Toen was de stiptheid ook absoluut niet goed. Ik kan alleen maar vaststellen dat de daaropvolgende regeringen, van welke kleur ook, een bijkomende inspanning in investeringen en exploitatietoelagen hebben moeten doen.

Dat is mijn fundamentele kritiek. Ik ben het met u eens dat de

oorzaakt. Sommige vertragingen hangen echter samen met de grootschalige investeringen.

Infrabel werkt 's nachts. Dat is wel duurder, maar het verkeer ondervindt dan minder hinder van de werken, wat niet uitsluit dat het treinverkeer ook overdag verstoord kan zijn.

Ik heb de NMBS en Infrabel gevraagd om de handen ineen te slaan en ervoor te zorgen dat de vooraf aangekondigde uurregelingen voor de werken worden gerespecteerd. Ik heb hun gevraagd mij hun gezamenlijke visie hierop voor te stellen.

In heel wat dossiers worden er opnieuw forse investeringen gedaan die het spoor van morgen performanter zullen maken. Maar ik kan begrijpen dat de reizigers er genoeg van hebben en ontevreden zijn. Door het gebrek aan stiptheid vinden ze dat een treinticket te duur is in verhouding tot de geboden dienstverlening.

**20.04 David Geerts (sp.a):** Je me base sur le plan stratégique de la ministre de l'époque, Mme Galant. Vous partez d'une dotation fixe allouée aux entreprises ferroviaires. Contrairement aux dépenses, aux rémunérations et au matériel, la dotation linéaire n'a pas été adaptée à l'inflation dès le début de la législature. Les économies sont donc plus importantes que ce qui est prétendu.

Alors que le nombre de voyageurs croît de 3 %, le plan de transport prévoit une offre supplémentaire de 5 %. Les coûts d'exploitation augmentent mais la dotation linéaire n'est pas indexée. Toute non-adaptation de cette dotation à l'inflation constitue, *de facto*, une réduction des moyens disponibles.

À l'époque du ministre De Croo, les chiffres de la ponctualité n'étaient pas du tout favorables non plus. Les gouvernements

reizigersgroei van morgen vandaag moet worden bekeken en dat de nodige maatregelen moeten worden genomen. Wat ik deze regering verwijt is dat de nodige keuzes niet worden gemaakt, hoewel men goed weet, ook op basis van de cijfers van het Federaal Planbureau, welke investeringen er nodig zijn.

suiuants, quelle qu'en soit la couleur, ont dû consentir un effort supplémentaire en matière d'investissements et de dotations d'exploitation. La critique fondamentale que j'adresse à ce gouvernement est dès lors qu'il sait parfaitement quels sont les investissements nécessaires mais qu'il n'effectue pas les choix qui s'imposent.

**20.05 Gwenaëlle Grovonijs (PS):** Monsieur le ministre, merci pour ces éléments de réponse.

Nous avons déjà eu l'occasion d'entendre à plusieurs reprises les CEO, mais aussi d'autres membres de la direction et du personnel de la SNCB et d'Infrabel au sein de notre commission de l'Infrastructure. Depuis le début de la législature, ce que j'entends, même si c'est parfois à demi-mot, c'est que nous ne pouvons pas demander aux entreprises de faire mieux et plus si nous ne leur en donnons pas les moyens. Or, le constat, c'est que ces moyens, nous ne leur donnons pas.

**20.05 Gwenaëlle Grovonijs (PS):** De personeelsleden van Infrabel en de NMBS die we gehoord hebben, hebben vaak laten verstaan dat de bedrijven zonder middelen niet beter en meer kunnen doen. Het is het een vorm van politieke lafheid om de CEO's verantwoordelijk te stellen voor alles wat er misgaat, terwijl ze zelf aan de alarmbel trekken. Ik ben ontzet over zoveel lafheid. We zullen zien wat de CEO's te zeggen hebben.

Je trouve que c'est une forme de lâcheté politique d'imputer tout ce qui ne va pas sur les CEO ou sur les entreprises, alors que depuis le début, ils tirent la sonnette d'alarme en disant qu'ils ne pourront pas atteindre les objectifs que vous nous fixez et qu'il n'y aura pas de rail performant sans les moyens ad hoc.

Je suis un peu consternée par cette forme de lâcheté politique. Je ne pense pas que les CEO nous diront autre chose dans quelques semaines. Nous verrons. On ne peut pas faire saigner des pierres. Il est impossible de demander aux entreprises de faire un bon travail si nous ne leur en donnons pas les moyens humains et financiers.

La **présidente**: Monsieur le ministre, nous n'allons pas faire de débat. Le dernier mot revient au Parlement. Il y a eu une discussion sur le budget. Les députés ne sont pas obligés d'être d'accord avec vous. Le vrai débat aura lieu au mois de janvier.

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

#### **21 Samengevoegde vragen van**

- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de *fume events* bij Brussels Airlines" (nr. 27830)
- de heer Veli Yüksel aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "giftige lucht in vliegtuigen" (nr. 27944)

#### **21 Questions jointes de**

- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les *fume events* chez Brussels Airlines" (n° 27830)
- M. Veli Yüksel au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la toxicité de l'air dans les avions" (n° 27944)

**21.01 David Geerts (sp.a):** Mevrouw de voorzitter, ik zal zeer kort zijn.

**21.01 David Geerts (sp.a):** Le phénomène des *fume events* (émanations de gaz toxiques) signifie que lors du renouvellement

Mijnheer de minister, het begrip *fume event* was mij absoluut

onbekend. Bij het verversen van de motorolie kan vervuilde of giftige lucht van de motoren in de vliegtuigcabine terechtkomen. Dat veroorzaakt misselijkheid, hoofdpijn en verwarring, een aerotoxisch syndroom, wat op lange termijn een effect kan hebben op de gezondheid.

Ik stel u de volgende vragen als absolute leek.

Is dat al meermaals voorgevallen? Hebben alle luchtvaartmaatschappijen hiermee te maken? Bestaat hiervoor een verplichte melding, zodat de gegevens worden verzameld? Er zou blijkbaar ook een vergadering van het comité Welzijn bij Brussels Airlines aan dergelijke gebeurtenissen zijn gewijd. Is er al meer duidelijkheid over de oorzaken? Hoe kunnen piloten het best worden beschermd? Welke maatregelen worden er gepland? Zijn er *best practices* bij andere luchtvaartmaatschappijen? Worden vliegtuigconstructeurs hiervoor op het matje geroepen?

Ik heb ook vastgesteld dat in het Verenigd Koninkrijk het department of Transport een onderzoek heeft uitgevoerd om de gezondheidsproblemen op lange termijn door *fume events* te onderzoeken. Zult u samen met minister De Block een soortgelijk initiatief nemen?

**21.02 Veli Yüksel (CD&V):** Mevrouw de voorzitter, ik neem de tijd om mijn vraag te stellen aan de minister.

Veel commerciële straalvliegtuigen gebruiken lucht uit de motoren voor het verversen van de lucht in de cabine. Hierdoor ademen de bemanning en de passagiers bij incidenten verbrande oliedampen in. Blootstelling aan de emissie wordt geassocieerd met bepaalde gezondheidsrisico's. De werking van de oliedampen is verwant aan die van de zenuwgassen tabun en sarin. Onderzoek met medewerking van de luchtvaartmaatschappijen zou kunnen helpen om verbanden te leggen rond de arbeidsgerelateerde gezondheidseffecten bij de beroepsgroep en bij de reizigers. Iedere vliegtuigpassagier en medewerker heeft immers het recht te weten waaraan hij is blootgesteld. Ook al vraagt de problematiek een Europese aanpak, België kan mijns inziens wel een belangrijke voortrekkersrol spelen.

Ik heb dan ook enkele vragen voor u, mijnheer de minister.

Geldt er bij *fume*-incidenten een verplichting voor de luchtvaartmaatschappijen om onmiddellijk en transparant alle gedupeerden, passagiers en cabinepersoneel, te informeren over wat er is gebeurd en welke acties ze kunnen ondernemen?

Bent u voorstander van regelgeving op Europees niveau om luchtvaartmaatschappijen te verplichten of aan te moedigen andere ventilatiesystemen te installeren, minder toxische olie te gebruiken en de lucht beter te filteren alvorens die in de cabine terechtkomt? Zo ja, op welke vergaderingen kaartte u de problematiek reeds aan? Welke reacties kreeg u hierop van de andere lidstaten?

Bent u voorstander van systematische metingen van de luchtkwaliteit in de vliegtuigen van Belgische luchtvaartmaatschappijen?

de l'huile moteur, de l'air toxique peut parvenir dans la cabine d'un avion. Ces émanations peuvent causer le syndrome aérotoxique qui se caractérise par des maux de tête, des vertiges et de la confusion.

Ce phénomène se produit-il souvent? Toutes les compagnies aériennes y sont-elles confrontées? Existe-t-il une obligation de signalement? Comment peut-on mieux protéger les pilotes? Des bonnes pratiques sont-elles en usage dans d'autres compagnies aériennes? Les constructeurs aéronautiques sont-ils rappelés à l'ordre à ce sujet? Une étude est en cours au Royaume-Uni pour analyser les effets à long terme des *fume events* sur la santé. Le ministre prévoit-il de lancer une telle étude?

**21.02 Veli Yüksel (CD&V):** De nombreux avions à réaction commerciaux utilisent l'air des moteurs pour renouveler l'air en cabine. De ce fait, l'équipage et les passagers inhalent des vapeurs d'huile brûlée lors d'incidents. L'exposition à ces émissions est associée à certains risques pour la santé. L'effet de ces vapeurs d'huile est apparenté à celui des gaz innervants que sont le tabun et le sarin.

La réalisation d'études en collaboration avec les compagnies aériennes permettrait de circonscrire les risques pour la santé des professionnels du secteur et des passagers.

Cette problématique nécessite une approche européenne, mais la Belgique peut toutefois jouer un rôle moteur.

Les compagnies aériennes doivent-elle informer les passagers et le personnel de cabine en cas de *fume event*? Le ministre est-il favorable à l'adoption de règles européennes en vue d'encourager l'utilisation d'autres techniques de ventilation et d'huiles moins

In antwoord op mijn schriftelijke vraag nr. 2780 stelde u dat iedere melding van een dergelijk incident wordt verzameld in een Europese databank. De vraag is of ieder fume-incident gemeld dient te worden door de luchtvaartmaatschappij. Zijn de gegevens publiek beschikbaar? Worden ze systematisch aan de Belgische overheid bezorgd?

Zal er worden voorzien in een verplicht Belgisch-Europees registratiesysteem van alle incidenten? Als dat zo is, vanaf wanneer? Welke vliegbewegingen zullen hieronder vallen?

Ten slotte, zijn er mogelijkheden om het onderzoek van de erkenning als beroepsziekte te versnellen, wat niet onbelangrijk is voor wie in de luchtvaartsector werkt, inzonderheid het cabinepersoneel? De problematiek belangt ook uw collega De Block aan.

**21.03** Minister **François Bellot**: Beste collega, bij vermoeden van een fume-incident tijdens de vlucht wordt het cabinepersoneel ingelicht en in staat van alertheid gebracht door de piloot. Er geldt geen verplichting om de passagiers in te lichten. De mededeling van gebeurtenissen in verband met de vlucht aan de passagiers is afhankelijk van het beleid van de luchtvaartmaatschappij.

De piloten zijn daarentegen wel verplicht om de voorvallen te melden aan de autoriteiten, conform het rapportagesysteem, zoals omschreven in verordening EU 376/2014. In die verordening worden de actoren opgesomd die moeten optreden in de onderzoeken en de informatie beheren en verspreiden, evenals de in te zetten middelen en verplichtingen onder andere inzake vertrouwelijkheid. De verslagen over incidenten worden telkens aan het Europees Agentschap voor de Veiligheid van de Luchtvaart (EASA), bezorgd en opgenomen in een Europese gegevensbank. De specifieke gegevens die deze database bevat, zijn niet toegankelijk voor het publiek.

Elk verslag geeft eveneens aanleiding tot een onderzoek vanwege de luchtvaartmaatschappij.

De problematiek van de *toxic fumes* is niet eigen aan België en is een bekend fenomeen in de luchtvaartsector, inzonderheid in bepaalde vliegtuigtypes. Zo houden bepaalde incidenten verband met een onderhoud dat voor verbetering vatbaar is. Dit soort voorvallen werd besproken en er wordt werk gemaakt van een verbetering. Dit maakt deel uit van een normaal betrouwbaarheidsproces volgens de Europese verordening.

De incidenten van dat type en de ondernomen acties worden opgevolgd door het DGLV. De Air Accident Investigation Unit heeft de verslagen ontvangen en heeft beslist, gelet op de frequentie van het incident, om het dossier van nabij te volgen, in nauwe samenwerking

toxiques ainsi que l'amélioration du filtrage de l'air avant son arrivée en cabine? Le ministre a-t-il déjà soulevé cette question au niveau européen? Comment les autres États membres ont-ils réagi? Le ministre soutient-il l'instauration de mesures systématiques de la qualité de l'air dans les avions des compagnies aériennes belges?

Chaque *fume event* doit-il être signalé? Ces données sont-elles accessibles au public? Sont-elles fournies aux autorités belges de manière systématique? Un système d'enregistrement européen sera-t-il créé? Quels mouvements aériens seront-ils pris en considération dans ce cadre? Est-il possible d'accélérer l'étude relative à la reconnaissance en tant que maladie professionnelle?

**21.03** **François Bellot**, ministre: En cas de suspicion d'un *fume event* pendant un vol, le pilote alerte le personnel de cabine. Il n'est pas obligatoire d'en informer les passagers. Les pilotes sont cependant tenus de notifier ces incidents conformément au système de rapportage, tel qu'il est décrit dans le règlement (UE) 376/2014. Y sont mentionnés les acteurs amenés à intervenir dans les enquêtes et dans la diffusion et la gestion des informations, ainsi que les moyens à mettre en œuvre et les obligations à respecter. Ces rapports sont transmis à l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESE) et stockés dans la banque de données européenne.

Les données que comporte cette base de données ne sont pas accessibles au public. Chaque compte rendu d'événement donne également lieu à une analyse qui est effectuée par la compagnie aérienne. Le problème des émanations toxiques est un phénomène connu dans le secteur de l'aviation, et ce, surtout pour certains types d'appareils.

met Brussels Airlines. Tot dusver beschikken wij over geen enkele informatie waaruit geconcludeerd kan worden dat door de luchtvaartmaatschappij de gezondheid van de passagiers aan boord in het gedrang had kunnen komen.

De homologatie van de vliegtuigen en de bouwtechnische eisen die daarbij gelden, zijn een Europese bevoegdheid. De EASA maakt voortdurend werk van een verbetering van de luchtvaartveiligheid, inclusief de veiligheid van de passagiers en de bemanningsleden. De verschillende nationale autoriteiten dragen bij tot het aanleveren van vooraanstaande informatie aan de EASA, zoals de verslagen over incidenten en de conclusies van de onderzoeken. Dat maakt het voor de Europese autoriteit mogelijk om nieuwe parameters en aandachtspunten te identificeren waarmee rekening moet worden gehouden in de technische eisen die in de Europese regelgeving worden omschreven.

Certains incidents sont liés à des questions de maintenance perfectible. La DGTA assure le suivi des incidents et des actions qui sont entreprises.

L'Air Accident Investigation Unit a décidé de suivre ce dossier de près, et ce, en coopération étroite avec Brussels Airlines. Aucun indice ne nous permet de dire que la santé des passagers qui se trouvaient à bord aurait pu être menacée. L'homologation des appareils et les exigences du point de vue technique de la construction qui sont applicables en la matière, constituent une compétence des autorités européennes. L'EASA s'attache en permanence à améliorer la sécurité aérienne, en ce compris la sécurité des passagers et des membres d'équipage. Les différentes autorités nationales fournissent des informations à l'EASA, comme les comptes rendus d'événements et les conclusions des enquêtes, ce qui permet d'identifier de nouveaux paramètres et points d'attention en termes d'exigences techniques.

**21.04 David Geerts** (sp.a): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw uitgebreid en technisch antwoord.

Ik begrijp dat een aantal databases niet publiekelijk toegankelijk zijn, maar ik denk dat het voor de transparantie van essentieel belang is zicht te hebben op de mate waarin dit voorkomt. Ik heb uit uw antwoord niet kunnen opmaken of dat in ons land, net als in andere landen, duidelijk wordt gecommuniceerd, zodat de EU-richtlijn 376/2014 ook cijfermatig kan worden opgevolgd.

**21.04 David Geerts** (sp.a): Je comprends que le public n'ait pas accès à certaines bases de données, mais il est d'une importance vitale de connaître la fréquence de ces incidents. La réponse qui a été donnée ne me permet pas de savoir si leur nombre est clairement communiqué dans notre pays.

**21.05 Veli Yüksel** (CD&V): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Ik heb twee zaken onthouden. Ten eerste, piloten zijn niet verplicht om de passagiers te informeren; ten tweede, informatie over voorvallen is niet publiekelijk toegankelijk. Ik denk dat dit een probleem is. Zowel de passagiers als het cabinepersoneel hebben het recht te weten wanneer er zich een *fume incident* heeft voorgedaan.

**21.05 Veli Yüksel** (CD&V): Nous estimons que, lorsque des *fume incidents* ou émanations de gaz ont eu lieu, les passagers ont le droit de le savoir. À Brussels Airlines, des émanations se sont dégagées plusieurs fois ces dernières semaines. Or elles peuvent avoir des conséquences graves pour la santé. Pour cette raison, nous plaidons pour la diffusion de ces informations auprès du public, pour une mesure systématique de la qualité de l'air

Wij hebben gezien dat er de voorbije weken bij Brussels Airlines een paar gevallen zijn geweest. Dit kan ernstige gevolgen hebben voor de gezondheid. Wij mogen dit echt niet lichtzinnig opvatten. Het gaat hier om de gezondheid van tientallen passagiers en cabinepersoneel.

Wij pleiten er daarom voor dat die informatie publiek wordt gemaakt, in navolging van de Europese richtlijn, dat men systematisch metingen van de luchtkwaliteit op vliegtuigen zou uitvoeren en dat er een detectiesysteem komt. Wij zijn ervan overtuigd dat dit in een Europees kader moet gebeuren omdat België dit niet alleen kan doen. Ons land kan wel een voortrekkersrol spelen. Ik pleit ervoor dat u dit samen met uw collega-minister De Block opneemt in de Europese vergaderingen.

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

**22** Question de M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le marathon de contrôles de vitesse" (n° 27839)

**22** Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de flitsmarathon" (nr. 27839)

**22.01** Emir Kir (PS): Madame la présidente, monsieur le ministre, je reviens sur le marathon de contrôles de vitesse. Je suis moi-même bourgmestre et présent dans une des zones de police de Bruxelles. Nous avons pris pleinement part à cette opération qui a été couronnée d'un grand succès. Je voudrais avoir l'avis du fédéral à ce propos.

**22.01** Emir Kir (PS): De tiende flitsmarathon, die op 17 en 18 oktober plaatsvond, was een daverend succes. Met die groot-schalige controle wil men chauffeurs sensibiliseren.

Du 17 octobre 6 heures au 18 octobre 6 heures, s'est tenue la 10<sup>e</sup> édition du marathon de contrôles de vitesse. Les citoyens pouvaient proposer eux-mêmes des lieux où se posteraient les forces de l'ordre. Cette opération avait pour but de sensibiliser les automobilistes au respect des limitations de vitesse pour des routes plus sûres.

Welke balans maakt u ervan op? Welke straffen en boetes werden er opgelegd? Zijn ze streng genoeg?

Monsieur le ministre, quel bilan tirez-vous de ce 10<sup>e</sup> marathon de contrôles de vitesse? Nous avons tiré des leçons aux niveaux locaux, mais il serait intéressant d'entendre le ministre fédéral sur le sujet. Les peines/amendes qui ont été infligées en cas de non-respect des limitations de vitesse sont-elles suffisamment contraignantes?

**22.02** François Bellot, ministre: Cher collègue, le bilan du 10<sup>e</sup> marathon de contrôles de vitesse est très positif. La police fédérale de la route et 130 zones de police ont mené des contrôles sur l'ensemble du territoire. Seuls 2,54 % des conducteurs contrôlés étaient en excès de vitesse. En outre, c'est la première fois que l'efficacité du marathon était contrôlée.

**22.02** Minister François Bellot: De balans is erg positief. De federale politie en 130 politiezones hebben in het hele land controles uitgevoerd. Slechts 2,54 % van de chauffeurs reed te snel. Het is de eerste keer dat de doeltreffendheid van de flitsmarathon wordt geëvalueerd.

Le jour du marathon, les conducteurs roulaient moins vite et le nombre de véhicules en infraction a connu une baisse proche de 25 %. Il est donc clairement établi que l'annonce de contrôles de vitesse et le contrôle effectif ont un impact considérable sur les vitesses pratiquées sur nos routes. Il est dès lors essentiel pour la sécurité routière de continuer d'exercer régulièrement des activités de prévention et de contrôle.

De aankondiging van de controles heeft haar effect niet gemist: op de dag van de flitsmarathon daalde het aantal overtredingen met voertuigen met 25 %. We moeten dus blijven inzetten op preventie en controle.

En ce qui concerne les initiatives entreprises afin d'améliorer la sécurité routière, il est important de rappeler dans ce contexte la loi du 6 mars 2018 relative à l'amélioration de la sécurité routière, qui contient différentes dispositions ayant certainement un effet positif à court et long terme. Les peines pour délit de fuite ont été sévèrement renforcées. La responsabilité du détenteur de la plaque

In de wet van 6 maart 2018 ter verbetering van de verkeersveiligheid werden de sancties voor

d'immatriculation a reçu un caractère plus contraignant et nous avons élargi la portée de l'obligation de l'éthylotest antidémarrage. Ce dernier dispositif connaîtra un effet important au cours de l'année 2019 puisqu'il sera de plus en plus imposé comme peine par les juges de police. Vous avez peut-être lu dans la presse que, hier, à Bruges, un juge a convoqué des personnes pour forte consommation d'alcool en appliquant déjà des sanctions sévères prévues dans la loi du 6 mars 2018: éthylotest antidémarrage, long retrait du permis de conduire, fortes amendes de roulage.

Je mentionne encore le projet de nouveau Code de la route, qui devrait voir le jour au printemps prochain, ce qui permettra de clarifier les règles de circulation au bénéfice de tous les acteurs dès le 1<sup>er</sup> janvier 2021.

Mon souhait est également de pouvoir adresser, d'ici quelques mois, des messages de sensibilisation qui seront annexés aux procès-verbaux que recevront tous les contrevenants. Il est en effet primordial que les autorités mettent tout en œuvre pour contrer une norme sociale trop laxiste en matière de sécurité routière, tout spécialement dans le domaine de la vitesse excessive ou de la conduite sous influence.

Je tiens à ajouter que je soutiens activement les avancées dans l'élaboration des technologies des véhicules qui pourront, comme c'est le cas de l'éthylotest antidémarrage, limiter les comportements à risque sur les routes. Dans cet objectif, j'ai conclu avec Vias et le SPF Mobilité une convention permettant la mise en œuvre de projets pilotes afin de connaître les possibilités des différentes technologies telles que ISA (*Intelligent Speed Adaptation*), la *black box* ou encore le véhicule autonome.

Le système ISA est le fait d'entrer dans une zone qui mettra automatiquement le véhicule en dessous de la vitesse maximale autorisée. Les excès de vitesse relevés pendant les marathons de vitesse sont sanctionnés, comme tout excès de vitesse, par des peines prévues dans la loi du 16 mars 1968 sur la police de circulation routière.

En pratique, il s'agira, la plupart du temps, d'une perception immédiate dont le montant varie en fonction de l'excès de vitesse commis et du type de route. Dans les agglomérations et en zone 30, résidentielles ou de rencontre, la perception immédiate est de 53 euros pour les dix premiers kilomètres excédentaires et, ensuite, de 11 euros par kilomètre supplémentaire et, sur les autres types de route, de 53 euros pour les dix premiers kilomètres excédentaires et ensuite de 6 euros par kilomètre supplémentaire.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

### **23** Questions jointes de

- **M. Benoît Piedboeuf** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'optimalisation de la coopération entre la SNCB et les CFL" (n° 27869)

- **Mme Anne-Catherine Goffinet** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le montage du dossier du Park & Ride à Vville" (n° 27962)

### **23** Samengevoegde vragen van

vluchtmisdrijven strenger gemaakt en de aansprakelijkheid van de houder van de kentekenplaat uitgebreid. De politierechters zullen vanaf 2019 het alcoholslot vaker opleggen. In de nieuwe wegcode, die naar verwachting volgend voorjaar zal worden bekendgemaakt, zullen de regels staan die vanaf 1 januari 2021 van toepassing zullen zijn.

Ik wil dat er sensibiliserende boodschappen aan de processen-verbaal van de overtreeders worden toegevoegd. De overheid moet de al te lakse maatschappelijke norm op het gebied van overdreven snelheid of rijden onder invloed ombuigen.

Om de ontwikkeling van technologieën die risicogedrag beperken, te ondersteunen, heb ik een overeenkomst gesloten met Vias institute om proefprojecten uit te voeren met technologieën zoals *Intelligent Speed Adaptation* (ISA), *black box* en autonome voertuigen.

Met het ISA-systeem rijdt het voertuig automatisch trager dan de wettelijke maximumsnelheid.

Snelheidsovertredingen worden gesanctioneerd op basis van de wet betreffende de politie over het wegverkeer. Het bedrag bij onmiddellijke inning varieert afhankelijk van de snelheidsoverschrijding en het wegtype. In de bebouwde kom en de zones 30 bedraagt de boete 53 euro voor snelheidsoverschrijdingen tot 10 km/u. Vanaf 10 km/u komt er 11 euro bij per bijkomende km, of 6 euro op de andere wegen.

- de heer Benoît Piedboeuf aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de optimalisering van de samenwerking tussen de NMBS en de CFL" (nr. 27869)

- mevrouw Anne-Catherine Goffinet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het dossier van de park-and-ride in Viville" (nr. 27962)

**23.01 Benoît Piedboeuf (MR):** Monsieur le ministre, dans votre réponse du 22 octobre à ma question sur la coopération entre la SNCB et la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois (CFL), vous répondez qu'il existe deux groupes de travail pour assurer cette coopération, en plus évidemment des contacts directs que vous-même entretenez avec votre homologue luxembourgeois, qui vient d'ailleurs d'être renouvelé dans ses fonctions.

Sur le terrain, la collaboration entre équipes opérationnelles est, aux dires mêmes de la direction de CFL, très performante. Elle a permis de régler positivement la kyrielle de problèmes rencontrés à la mi-septembre. Je viens par contre d'apprendre qu'il n'existe aucune relation structurée entre la direction de la SNCB et la direction de CFL.

Monsieur le ministre, acceptez-vous de considérer avec moi que pareille relation constitue pourtant un préalable à une coopération meilleure entre opérateurs, c'est-à-dire une coopération guidée par une vision partagée des défis communs en matière de normes, de matériel, d'équipement, de formation du personnel et de communication. En effet, parfois on pense à des passages vers la France ou la Suisse qui passent au-dessus du Grand-Duché, puisqu'il n'y a pas de concertation à ce niveau-là.

Monsieur le ministre, selon cette logique, pouvez-vous inviter Mme Dutordoir à rencontrer M. Wengler et à convenir avec lui d'une méthodologie de travail sur certains dossiers, dont l'homologation des matériels roulants de la SNCB, la création d'un Park and Ride à Arlon – projet qui a déjà avancé – et l'harmonisation de la communication envers le voyageur et la presse?

**23.02 Anne-Catherine Goffinet (cdH):** Monsieur le ministre, mercredi dernier, je vous interpellais sur le Park and Ride à Viville. Vous m'expliquiez alors, concernant la desserte directe entre Viville et Luxembourg, que ni la SNCB ni les CFL ne disposaient actuellement du matériel pour assurer de telles relations. Vous précisez également que l'aménagement d'une voie accessoire à Stockem était nécessaire.

Par ailleurs, quant à l'offre de trains à Viville-Stockem, vous expliquiez également que celle-ci ne pouvait être étoffée avant la fin du chantier d'Infrabel, soit à la mi-2020. C'est seulement à partir de ce moment qu'une desserte horaire pourrait éventuellement être prévue en direct vers Luxembourg en coopération avec les CFL, pour autant que du matériel compatible soit disponible.

Vous avez également parlé d'un éventuel cofinancement du projet par la Région wallonne.

Monsieur le ministre, en relisant les réponses que vous m'avez apportées, je me rends compte qu'il y a beaucoup de conditionnel.

**23.01 Benoît Piedboeuf (MR):** Op 22 oktober hebt u me gezegd dat er, naast de rechtstreekse contacten die u met uw Luxemburgse ambtgenoot hebt, twee werkgroepen zijn om de samenwerking tussen de NMBS en de CFL te verzekeren. In het veld verloopt de samenwerking tussen de operationele teams doeltreffend, maar er bestaat geen gestructureerde relatie tussen het management van de NMBS en dat van de CFL.

Zou zo'n relatie niet aan de basis van een betere samenwerking moeten liggen? Kunt u mevrouw Dutordoir vragen de heer Wengler te ontmoeten en met hem een overeenstemming te bereiken over een werkmethode voor de goedkeuring van het rollend materieel van de NMBS, de oprichting van een park-and-ride in Aarlen en de harmonisatie van de communicatie?

**23.02 Anne-Catherine Goffinet (cdH):** Vorige week woensdag heb ik u een vraag gesteld over de park-and-ride in Viville en over de verbinding tussen Viville en Luxemburg en toen hebt u mij geantwoord dat noch de NMBS, noch de CFL momenteel over het nodige materieel beschikken om die verbinding te verzekeren. U hebt gepreciseerd dat het trein-aanbod Viville-Stockem vóór medio 2020 niet kan worden uitgebreid.

De eerste parkeerplaatsen hadden in 2017 beschikbaar moeten zijn, maar het ziet ernaar uit dat de park-and-ride van Viville-Stockem nog lang in de projectfase zal

Alors que les premières places de parking devaient être disponibles en 2017, il apparaît clairement que le projet du Park and Ride de Viville-Stockem peut rester encore longtemps au stade de projet.

Vous avez décidé avec votre homologue luxembourgeois, le 21 novembre dernier, que les CFL et la SNCB construirait un scénario quant à l'organisation d'une offre satisfaisante via Viville-Stockem à partir de mi-2020. Je suis un peu étonnée que cette décision ne soit prise que maintenant, malgré les nombreux accords déjà intervenus entre les deux pays. Plusieurs déclarations ont d'ailleurs été faites par vous et votre homologue luxembourgeois.

Quelles sont les conditions pour l'aboutissement de ce dossier? De nouvelles études techniques et financières doivent-elles être faites? Lesquelles? En quoi les précédentes études ne suffisaient-elles pas?

Quel est l'agenda des rencontres avec votre homologue luxembourgeois à ce sujet? Le Grand-Duché de Luxembourg s'était d'ailleurs proposé pour financer en partie ce P&R. Est-ce toujours d'actualité? À quelles conditions et à hauteur de quels montants?

Combien de places pourraient-elles être prévues en 2020? La mise en service se ferait-elle par phases, comme initialement prévu? Quelle serait la séquence de ces phases?

Je n'ai pas très bien compris pourquoi les travaux entre Habay et Lavaux empêchaient la mise en vente du sillon nécessaire à la mise en service de ce P&R.

La question de la mise en place d'un terminus à Viville-Stockem a-t-elle déjà été analysée et budgétisée? L'aménagement d'une voie accessoire à Stockem est-il prévu? Si oui, quand? Si non, pourquoi?

Enfin, allez-vous demander à la SNCB de rendre disponible du matériel compatible pour ce projet?

blijven steken.

Op 21 november hebt u samen met uw Luxemburgse ambtgenoot beslist dat de CFL en de NMBS een scenario zouden uitwerken om vanaf midden 2020 een toereikend aanbod via Viville-Stockem te organiseren. Het verbaast me dat die beslissing nu pas genomen is.

Welke voorwaarden moeten er worden vervuld opdat dit dossier zijn beslag kan krijgen? Moeten er nieuwe technische en financiële studies worden uitgevoerd? Zo ja, welke en waarom? Wat is het tijdpad voor de vergaderingen met uw Luxemburgse ambtgenoot? Het Groothertogdom Luxemburg heeft voorgesteld die P+R gedeeltelijk te financieren. Is het land daar nog steeds toe bereid? Onder welke voorwaarden en ten belope van welk bedrag? Hoeveel parkeerplaatsen zullen er in 2020 zijn? Zullen ze gefaseerd ter beschikking worden gesteld? Volgens welk tijdpad? Waarom verhinderen de werken tussen Habay en Lavaux de verkoop van een rijpad dat nodig is voor de ingebruikname van die P+R? Werd de aanleg van een eindhalte in Viville-Stockem al geanalyseerd en begroot? Zal er in Stockem een extra spoor worden aangelegd? Zo ja, wanneer? Zo niet, waarom niet? Zult u de NMBS vragen materieel ter beschikking te stellen dat compatibel is met dat project?

**23.03 François Bellot**, ministre: Chère collègue, je vous invite d'abord à vous référer à mes réponses sur plusieurs points aux questions n° 27612, n° 27792, n° 27810 et à l'interpellation n° i288 des 12, 13 et 26 novembre 2018.

Comme je vous l'indiquais la semaine dernière, j'ai demandé à la SNCB et à Infrabel d'établir une fiche commune, dans le cadre des discussions avec la Région wallonne, sur le financement des projets prioritaires sur le territoire de la Région wallonne et d'un éventuel cofinancement par celle-ci. Cette fiche reprendra l'analyse des coûts liés aux différents aménagements requis, voies et quais compris, pour Viville.

Lors de la réunion du 21 novembre dernier, au cours de laquelle divers dossiers tels que l'homologation du matériel roulant de la

**23.03** Minister **François Bellot**: Ik heb de NMBS en Infrabel gevraagd een informatieblad op te stellen over de financiering van de prioritaire projecten in het Waals Gewest en een eventuele cofinanciering door dat Gewest.

Tijdens de vergadering van 21 november hebben we de homologatie van het rollend materieel, de communicatie, de stiptheid, de infrastructuurwerken en de aanleg van een P+R in Viville besproken. Een financiering van de P+R door

SNCB, la communication envers le voyageur, la ponctualité, les travaux d'infrastructure et l'aménagement d'un Park & Ride à Viville ont été abordés. La question d'une prise en charge financière de ce Park & Ride par le Grand-Duché de Luxembourg n'a pas été évoquée.

Par ailleurs, le scénario qui sera établi par la CFL et la SNCB en matière d'organisation de l'offre à partir de la mi-2020, permettra de déterminer le nombre de places de stationnement à mettre à disposition (de 200 à 2000).

Comme déjà indiqué, les contraintes liées aux travaux en cours entre Habay et Lavaux ne permettent pas de proposer une offre satisfaisante. Sans offre ferroviaire attrayante, le client risque de bouder le Park & Ride. La prochaine réunion de suivi de la lettre d'intention a été fixée de commun accord au 20 juin 2019. Un état des lieux sera dressé à ce moment-là.

Monsieur Piedboeuf, je dois vous répondre qu'il y a trois niveaux de concertation. Tout d'abord, au niveau ministériel, nous avons les groupes de la Gaïchel. Pour préparer ces groupes, il y a chaque fois des réunions de haut niveau entre les différents acteurs indispensables, côté CFL et côté SNCB et Infrabel. Ensuite, il y a les relations opérationnelles qui doivent étudier le concret de chacune des questions posées, que ce soit l'homologation, les plannings d'homologation ou les travaux, sachant que nous sommes quatre ministres concernés.

Les homologations ne dépendent pas du ministre Bausch ni de moi-même, mais du ministre Ducarme et autres. Ce que l'on peut faire, c'est agir sur les plannings et sur les entreprises qui nous fournissent les équipements ETCS devant se trouver dans les équipements.

Tout cela a été réglé le 21 novembre dernier, chapitre par chapitre, en présence ou pas de Mme Dutordoir et de son homologue luxembourgeois. Peu importe! Les instructions ont été données et c'est à chaque étage de la coopération qui doit être développée que les décisions ont été prises. Par exemple, le Park & Ride de Viville qui a été annoncé pour 2022 a été avancé à juin 2020; des homologations pour les Desiro prévues pour fin 2019 le seront à la mi-2020 et d'autres matériels ont été avancés de quelques mois. En effet, entre-temps, à la suite de la réunion du 21 novembre, les fournisseurs de services ont pu accélérer les fournitures, suite à l'intervention de l'organisme européen ETCS, semble-t-il, lequel a indiqué aux fournisseurs de services que leurs délais étaient beaucoup trop longs pour assurer un service transfrontalier de qualité.

Pour ce qui concerne l'information en quai, j'ai déjà dit à Mme Goffinet que, outre les écrans en gare de Libramont et dans la salle des pas perdus Libramont-Arlon, on allait ajouter des écrans sur les quais à Arlon et à Libramont. Un certain nombre de décisions ont été prises, mais les travaux se poursuivent avec toutes les difficultés que cela peut représenter pour les voyageurs pendant leur exécution. On a, en tout cas, veillé à ce qu'il y ait plus de méthode, de collaboration et de coordination là où c'était nécessaire.

**23.04** **Benoît Piedboeuf** (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse.

het Groothertogdom Luxemburg is toen niet aan bod gekomen.

De CFL en de NMBS zullen een scenario opstellen om het aanbod vanaf medio 2020 te organiseren en het aantal parkeerplaatsen te bepalen.

Als gevolg van de huidige werken tussen Habay en Lavaux kan er geen bevredigend aanbod verzekerd worden. De klanten dreigen de P+R links te laten liggen. De volgende vergadering voor de opvolging van de intentieverklaring zal op 20 juni 2019 plaatsvinden. Er zal een stand van zaken gemaakt worden.

Op ministerieel niveau vinden er ter voorbereiding van de Gaïchel-overleggroepen vergaderingen op hoog niveau plaats tussen de NMBS, Infrabel en de CFL. Vervolgens worden er operationele betrekkingen aangeknoopt. Er zijn vier ministers bij betrokken.

De homologaties zijn een bevoegdheid van de gewest-ministers.

De Luxemburgse minister en ikzelf hebben inspraak bij de planning en de keuze van de bedrijven die de uitrusting leveren. Dat is al geregeld.

De dienstverleners hebben de leveringen kunnen versnellen naar aanleiding van de interventie van ETCS, dat hun gezegd heeft dat hun termijnen te lang waren.

Wat de reizigersinformatie betreft, worden er in de stations Libramont en Arlon, naast de informatie-schermen in de stationshal, ook schermen op de perrons geplaatst.

We zijn daar waar het nodig was methodischer te werk gegaan, met een betere samenwerking en coördinatie.

**23.04** **Benoît Piedboeuf** (MR): De collega's van mevrouw

En fait, j'ai déjà posé cette question, il y a longtemps, mais elle n'avait pas été jointe. C'est la raison pour laquelle une partie des questions posées avaient déjà reçu réponse.

Pour ce qui concerne les relations existantes, il y a effectivement les relations politiques et les relations opérationnelles, mais on est parfois quelque peu surpris. C'est, en tout cas, mon cas lorsque je rencontre les homologues de Mme Dutordoir au Grand-Duché de Luxembourg, qui tombent parfois des nues. Manifestement, il n'y a pas toujours de suivi entre les politiques et les opérationnels. Il va donc falloir être attentifs à ce que les sujets discutés en haut lieu politique soient bien communiqués, en tout cas du côté grand-ducal puisque vous m'avez assuré que c'est le cas en Belgique.

**23.05 Anne-Catherine Goffinet** (cdH): Monsieur le ministre, je vous demande de bien vouloir m'excuser d'être à nouveau intervenue sur certains éléments, mais je n'avais pas tout compris ou saisi.

J'entends bien que les échéances ont été avancées de 2022 à 2020. Cependant, je me souviens de déclarations dans la presse et de toutes les questions posées par Mme Isabelle Poncelet et il était alors question de 2017 et 2019. J'ai donc été quelque peu interloquée par les dates que vous aviez évoquées.

Mon intervention se veut réellement constructive et je n'ai nullement envie qu'on réfléchisse, en 2020, sur la façon de concrétiser ce dossier qui fait l'objet de l'étude du schéma de développement de mobilité du Grand-Duché de Luxembourg. Il est important d'avancer et que tout soit prêt, que cela soit vraiment opérationnel à la mi-2020. Tel est, en tout cas, mon vœu le plus cher. Comme l'a dit mon collègue, méthode et coordination me semblent plus qu'essentiels. Pour ce qui me concerne, si vous le permettez, j'ajouterai la communication, que vous aviez appelée de vos vœux à l'occasion de ma dernière intervention. J'insiste afin que vous réunissiez les bourgmestres pour les informer de la situation.

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

#### **24 Questions jointes de**

- **M. Benoît Piedboeuf au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les trains supprimés entre Libramont et Arlon" (n° 27870)**
- **Mme Anne-Catherine Goffinet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le remplacement des trains supprimés par des bus entre Libramont et Arlon" (n° 27911)**

#### **24 Samengevoegde vragen van**

- **de heer Benoît Piedboeuf aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de afgeschafte treinen tussen Libramont en Aarlen" (nr. 27870)**
- **mevrouw Anne-Catherine Goffinet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vervanging door bussen van de afgeschafte treinen tussen Libramont en Aarlen" (nr. 27911)**

**24.01 Benoît Piedboeuf** (MR): Madame la présidente, monsieur le ministre, nous sommes interpellés par des citoyens quant à la suppression des trains entre Libramont et Arlon à partir du 9 décembre.

Dutordoir in het Groothertogdom horen het soms donderen in Keulen, want kennelijk wordt er niet altijd afgestemd tussen het politieke en het operationele niveau. Men moet er dus op toezien dat wat op hoog politiek niveau wordt besproken ook elders, ten minste dan toch aan de Luxemburgse collega's, wordt gecommuniceerd.

**23.05 Anne-Catherine Goffinet** (cdH): Als ik het goed begrijp, komt de P+R van Viville er dus in 2020 in plaats van in 2022. In de antwoorden die aan mijn voorgangster mevrouw Poncelet werden gegeven, was er echter sprake van 2017-2019. Ik was dus wat van mijn stuk gebracht door de data die u communiceerde.

Ik wil hoe dan ook niet dat men in 2020 nog altijd zou moeten nadenken over de manier waarop men dat dossier zal realiseren. Tegen medio 2020 moet alles up and running zijn. Methode, coördinatie en communicatie zijn van het grootste belang. Ik roep u er dan ook toe op alle protagonisten hiervan op de hoogte te brengen.

**24.01 Benoît Piedboeuf** (MR): Sommige burgers plaatsen vraagtekens bij de beslissing om de treinen tussen Libramont en

Certes, il est normal et utile de pouvoir interrompre la circulation pour permettre des travaux sur la ligne. Cependant, des alternatives ont-elles été ou seront-elles mises en place? Une organisation avec les TEC a-t-elle été prévue?

**24.02 Anne-Catherine Goffinet** (cdH): Monsieur le ministre, nous sommes interpellés sur cette problématique. On commence à appeler cette ligne "la ligne maudite". Les travaux sont certes importants, mais cela fait vingt ans que cela dure. Je pense qu'il est normal que les gens soient un peu fâchés.

Je vous avais interrogé sur les travaux de nuit. Vous aviez évoqué que cette méthodologie permettait un gain de temps. Vous aviez signalé que, notamment pour la ligne 96/117, il n'avait pas été envisagé de remplacer les trains par des bus, étant donné les coûts importants et l'allongement dans ce cas du temps de parcours.

Parmi les deux trains concernés, l'un était à 23 h 30 et l'autre à 00 h 03. Je serais interloquée s'il devait s'avérer qu'il n'y a pas de remplacement, même si cela peut s'expliquer vu l'horaire tardif. Cependant, les voyageurs de la ligne 162 verraient leur situation devenir problématique s'il n'y a pas de solution annexe à l'arrêt des trains à Libramont. Cela serait un problème tant pour les gens devant revenir de Bruxelles vers Arlon ou Marbehan, que pour les voyageurs arrivant en avion à Bruxelles et devant rejoindre Luxembourg. Des solutions sont à apporter pour que les gens puissent continuer leur voyage et ne pas être pris au dépourvu en gare de Libramont. Il faut veiller à trouver une solution dans le cas où un train arrive en retard. Il ne faut pas que les voyageurs soient piégés. Actuellement, si l'on part de Bruxelles en voulant arriver à destination à Arlon, Marbehan ou Luxembourg, le dernier train à Bruxelles est à 19 h 34, ce qui me semble très tôt encore. C'est plutôt le début de la soirée.

Je voudrais savoir si un remplacement par un bus a lieu pour les trains qui ont été supprimés, à partir de Libramont, par une ligne de bus spécial qui arriverait à des heures normales. Je voudrais savoir si, après les travaux, les tranches horaires seront bien maintenues. En effet, une autre préoccupation des voyageurs est qu'au-delà de 2020, il n'y ait plus du tout de trains durant ces tranches horaires-là. Cette situation est inédite. Pendant deux ans, il n'y a plus eu de possibilité d'aller jusqu'à destination.

**24.03 François Bellot**, ministre: Chers collègues, dans le cadre des importants travaux de modernisation de la ligne 162, Infrabel a besoin d'étendre les "blancs travaux" sur la ligne, ce qui signifie les plages horaires libres de toute circulation ferroviaire, si l'on veut accélérer les travaux.

En vue de minimiser l'impact sur le trafic voyageurs, Infrabel privilégie, dans le cadre de ses chantiers de grande ampleur, le travail de nuit ou de week-end. L'organisation du travail de nuit implique que la mise hors service des voies empiète légèrement sur la fin de soirée. En conséquence, les IC 2120 et 2121 reliant Bruxelles à Arlon

Aarlen vanaf 9 december af te schaffen.

Het is normaal dat het treinverkeer op een spoorlijn wordt onderbroken om werken uit te voeren, maar is er in alternatieven voorzien? Zal er met de TEC worden samengewerkt?

**24.02 Anne-Catherine Goffinet** (cdH): Er worden op die lijn al 20 jaar werken uitgevoerd en dat zijn de reizigers hartgrondig beu. Naar aanleiding van mijn vraag over de afschaffing van de laatste avondtreinen ten behoeve van de nachtelijke werken hebt u mij uitgelegd dat die werkwijze wordt gehanteerd om tijd te winnen en dat er geen vervangende busdienst wordt overwogen voor de lijnen 96 en 117 vanwege de hoge kosten en de te lange rijtijden.

Als er vanwege het late tijdstip geen vervangende busdienst wordt georganiseerd voor de afgeschafte treinen in Libramont, wordt dat zeer problematisch voor de reizigers. We moeten vermijden dat reizigers door een treinvertraging hun aansluiting missen en in het station stranden.

Zullen de afgeschafte treinen vervangen worden door een speciale busdienst vanuit het station Libramont, met aangepaste dienstregelingen? Zullen de dienstregelingen na de werken gehandhaafd blijven?

**24.03 Minister François Bellot**: Voor de moderniseringswerken op lijn 162 moet Infrabel met ruimere werkvensters, tijdsblokken zonder treinverkeer, kunnen werken.

Om de gevolgen voor het treinverkeer te beperken kiest Infrabel ervoor de werken 's nachts of in het weekend uit te voeren. Voor de nachtelijke

seront limités à Libramont pour le dernier train de la soirée, et ce à partir du 9 décembre 2018.

Dans une telle situation, de manière théorique, trois solutions s'offrent à la SNCB. Premièrement, mettre des bus par principe. Deuxièmement, ne pas mettre des bus, par principe. Troisièmement, appliquer une approche cohérente, systématique, documentée et orientée clients. La prévision des changements de comportement étant délicate à faire, on pourrait imaginer que l'entreprise fasse circuler des bus de substitution pendant une période d'essai pour bien documenter le sujet avant de prendre une décision définitive.

In fine, le choix d'opportunités relève de la responsabilité opérationnelle de l'entreprise publique autonome et doit être pris en fonction du nombre de personnes impactées par ces suppressions, par le temps de parcours des bus de substitution significativement allongé, en comparaison avec le temps de parcours des trains, et surtout par le taux d'occupation des bus de substitution pendant la période d'essai.

J'attends donc que la SNCB suive un tel processus pour analyser chaque situation avec une même logique, mais sans nécessairement aboutir au même résultat pour chaque train supprimé. Je vais donc lui demander qu'un tel processus soit mené.

**24.04 Benoît Piedboeuf (MR):** Je vous remercie, monsieur le ministre, pour votre réponse. Elle me convient parfaitement et je partage votre point de vue.

**24.05 Anne-Catherine Goffinet (cdH):** Il est vraiment nécessaire de mettre toutes les chances du côté de la SNCB pour garder ces voyageurs qui sont intéressés par le train et qui risqueraient de ne plus l'être si l'attente est trop longue. Mettre en place une solution avec des bus et évaluer celle-ci me semble adéquat. Il faudra, toutefois, bien communiquer à propos de ces changements.

Je voudrais aussi préciser que, contrairement aux annonces selon lesquelles ces changements auront lieu à partir du 9 décembre, ceux-ci sont déjà opérationnels depuis quelques semaines.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 27885 van de heer Van Hecke, vragen nrs. 27890, 27891, 27892 en 27895 van de heer Devin en vraag nr. 27903 van de heer Cheron 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 "het onderzoek naar Jodentransporten door de Belgische Spoorwegen tijdens de Tweede Wereldoorlog" (nr. 27904)
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "een onderzoek naar de rol van de NMBS tijdens de Holocaust" (nr. 27972)

#### **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 "l'enquête sur le transport des Juifs par les Chemins de fer belges durant la Deuxième Guerre mondiale" (n° 27904)
- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale

werken moet het treinverkeer 's avonds iets vroeger worden onderbroken. Vanaf 9 december rijden de laatste IC-treinen op de verbinding Brussel-Aarlen daarom niet verder dan Libramont.

Aangezien moeilijk voorspeld kan worden in hoeverre de reizigers voor een ander vervoermiddel zullen kiezen, zou de NMBS kunnen voorstellen om gedurende een proefperiode vervangbussen in te leggen, alvorens een definitieve beslissing te nemen. De eindbeslissing ligt bij de NMBS: de vervoersmaatschappij moet die beslissing nemen op grond van het aantal reizigers die langer onderweg zullen zijn en de bezettingsgraad van de bussen. Ik zal de NMBS vragen dat te doen.

**24.04 Benoît Piedboeuf (MR):** Ik onderschrijf uw standpunt.

**24.05 Anne-Catherine Goffinet (cdH):** De NMBS moet ervoor waken dat de treinreizigers het spoor links laten liggen. Vervangbussen zouden een adequate oplossing zijn.

## des Chemins de fer Belges, sur "une étude sur le rôle de la SNCB pendant l'Holocauste" (n° 27972)

**25.01 David Geerts** (sp.a): Mijnheer de minister, ik heb deze vraag ingediend naar aanleiding van een initiatief van de Nederlandse Spoorwegen omtrent deportatietreinen

In het boek *Gewillig België* las ik het hoofdstuk over de NMBS. In ons land waren er 28 konvooien, waarmee 25 257 joden en 351 zigeuners vanaf juli 1942 werden gedeporteerd vanuit de Dossinkazerne in Mechelen, vooral naar de concentratiekampen van Auschwitz-Birkenau. Slechts 5 % van die mensen overleefde de gruwel. In het verleden werd er reeds een sobere wagon geïnstalleerd aan de Dossinkazerne. Ook in Trainworld wordt op een zeer serene manier stilgestaan bij deze zwarte pagina in de geschiedenis van onze nationale spoorwegen.

Duitsland, Frankrijk en nu ook Nederland bekijken wat men kan doen ten aanzien van de nabestaanden van deze slachtoffers. In België vraagt de joodse gemeenschap ook een onderzoek naar de rol van de NMBS. In 2012 heeft de toenmalige gedelegeerd bestuurder van de Holding, de heer Haek, de rol van de spoorwegen erkend en excuses uitgebracht, maar vanaf dan is er volgens mij niets meer gebeurd. De archieven van de toenmalige directeur-generaal, de heer Rulot, zouden nog in het bezit zijn van de NMBS, maar volgens mij werden ze nooit aan wetenschappelijk onderzoek onderworpen, hoewel dat misschien wel nodig is om na te gaan hoe de beslissingspiramide er destijds uitzag. Ik wens wel te benadrukken dat in alle literatuur die ik over dit onderwerp al heb gelezen, ook duidelijk sprake is van vele individuele acties van verzetsdaden bij de NMBS.

Mijnheer de minister, ware niet wenselijk om eerst een wetenschappelijk onderzoek te voeren naar de rol van de Belgische Spoorwegen bij de jodendeportaties in ons land tijdens de Tweede Wereldoorlog? Bent u bereid om aan de NMBS te vragen om daaraan medewerking te verlenen of hen eventueel de opdracht te geven om dat onderzoek te starten?

**25.02 Jef Van den Bergh** (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik sluit mij volledig aan bij de vraag van de heer Geerts.

Ik heb ondertussen ook gelezen hoe het er in Nederland aan toeging. Daar was men ook niet van bij het begin bereid om effectief tot schadevergoedingen over te gaan en werden er eerder excuses geformuleerd. Op een bepaald moment stelde men toch dat vast dat de Nederlandse Spoorwegen heel wat geld hebben verdiend aan die transporten. Ik ga ervan uit dat dit ook in België het geval zal zijn geweest. Men beroept zich daarop om te argumenteren dat die inkomsten, zoveel jaren later, zouden kunnen worden vrijgemaakt voor de slachtoffers en hun nabestaanden.

Wat de vragen betreft, sluit ik mij graag aan bij de vragen die door collega Geerts zijn gesteld.

**25.03 Minister François Bellot:** Beste collega's, wij hebben via de pers vernomen dat er over het transport naar de concentratiekampen door de Nationale Spoorwegmaatschappij in Nederland een debat is ontstaan. De NMBS noch mijn kabinet kreeg over dat onderwerp een officiële aanvraag. Indien die aanvraag er zou komen, ben ik van

**25.01 David Geerts** (sp.a): Les Pays-Bas font leur *mea culpa* à propos des déportations effectuées par leurs chemins de fer nationaux durant la Seconde Guerre mondiale. L'Allemagne enquête elle aussi sur le rôle joué par ses chemins de fer. Au cours de la Seconde Guerre mondiale, 25 257 Juifs et 351 gitans ont été déportés vers des camps de concentration au départ de la caserne de Dossin. En 2012, Jannie Haek, alors administrateur délégué de la Holding SNCB, a présenté des excuses pour le rôle joué par les chemins de fer belges, sans qu'une véritable enquête soit jamais organisée. Les archives du directeur des chemins de fer de l'époque n'ont jamais été examinées sous l'angle scientifique. La communauté juive réclame l'organisation d'une telle enquête.

Le ministre va-t-il faire mener une telle enquête ou à tout le moins, demander à la SNCB d'y apporter sa collaboration?

**25.02 Jef Van den Bergh** (CD&V): L'enquête effectuée aux Pays-Bas a montré que les chemins de fer néerlandais avaient gagné énormément d'argent en organisant ces transports. Le gouvernement néerlandais a décidé de lancer un processus d'indemnisation dans ce cadre.

Je me joins aux questions de M. Geerts.

**25.03 François Bellot,** ministre: Si une demande officielle d'enquête au sujet de ces événements dramatiques est adressée à la SNCB ou à mon cabinet, je

mening dat er door historici een onderzoek moet worden gevoerd naar de feiten en de rol van eenieder in die dramatische gebeurtenissen. Pas na zo'n onderzoek kunnen er door de politiek of andere betrokkenen conclusies worden getrokken en/of acties eraan verbonden worden.

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

Ik zal met collega Van den Bergh en andere collega's in dit huis bekijken of het mogelijk is om op korte termijn een resolutie te redigeren, zodat er in alle sereniteit iets kan worden gedaan door de NMBS, zonder welke beschuldiging dan ook te uiten.

**25.05 Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de minister, enerzijds is uw antwoord vrij formeel. Anderzijds, heeft de directeur van de Dossinkazerne en het Holocaustmuseum in Mechelen uitdrukkelijk laten verstaan dat het wenselijk zou zijn om die zaak uit te klaren en te bekijken wat er kan gebeuren.

Ik meen dat dit al een vraag is om stappen te ondernemen en de zaak te onderzoeken. Die vraag is er dus al, op zijn minst informeel. Wij moeten goed bekijken of wij een formele vraag van de slachtoffers moeten afwachten dan wel of wij alvast een initiatief kunnen nemen om een en ander op te starten. Het initiatief in Nederland zal ook bij ons wel wat weerklank krijgen. De wenselijkheid van een dergelijk initiatief zal alleen maar toenemen.

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

**26 Question de M. Olivier Henry au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le manque de places de parking pour vélos gratuites à la gare de Bruxelles-Midi" (n° 27855)**

**26 Vraag van de heer Olivier Henry aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het gebrek aan gratis fietsstalplaatsen aan het station Brussel-Zuid" (nr. 27855)**

**26.01 Olivier Henry** (PS): Madame la présidente, monsieur le ministre, actuellement les cyclistes souhaitant parquer leur vélo à la gare de Bruxelles-Midi – la plus grande gare du pays – se trouvent bien embêtés. Le nombre d'emplacements pour les vélos est totalement insuffisant. Du coup, les cyclistes parquent leur vélo où ils peuvent et, de ce fait, créent des parkings illégaux à des endroits potentiellement dangereux pour la circulation des piétons et des voitures. Par exemple, au coin de la rue couverte et de l'avenue Fonsny en particulier, les cyclistes se voient obligés d'attacher leur vélo contre la rambarde, ce qui n'est ni sécurisant pour les piétons – on l'a vu – ni rassurant pour les cyclistes puisque de nombreux vols de vélos sont régulièrement signalés.

Vous pourriez me dire qu'il existe bien un parking vélos sécurisé rue de France, mais celui-ci n'est accessible que sur abonnement payant, ce qui n'est guère très incitatif.

Après avoir discuté avec des travailleurs de la SNCB, il semblerait que des solutions existent, notamment du côté de la rue Fonsny, au coin avec la rue de Suède, où il n'y a actuellement rien de prévu pour

l'accueillerai en tout cas favorablement. Ce n'est qu'après cela que des conclusions politiques ou autres pourront être tirées.

**25.04 David Geerts** (sp.a): J'examinerai à brève échéance la possibilité d'une résolution.

**25.05 Jef Van den Bergh** (CD&V): Le directeur de la caserne Dossin a déclaré explicitement qu'une telle enquête était souhaitable. Il s'agit d'une demande claire, fût-elle informelle. Nous devons attendre de voir si une demande formelle des victimes est adressée et, dans la négative, examiner si nous devons nous-mêmes prendre une initiative.

**26.01 Olivier Henry** (PS): Het aantal fietsstalplaatsen bij het station Brussel-Zuid is volstrekt onvoldoende.

De fietsers stallen hun fietsen op illegale wijze op plaatsen die voetgangers en auto's in gevaar kunnen brengen. De fietsers maken zich daarbij zorgen, aangezien er zo veel fietsen gestolen worden.

De beveiligde fietsstalplaats in de Frankrijkstraat is alleen toegankelijk met een abonnement.

Volgens de NMBS-werknemers zou er een fietsstalplaats kunnen worden ingericht op de hoek van

accueillir les vélos. Et pourtant, à cet endroit se trouveraient des bâtiments inexploités depuis des années et qui appartiendraient à la SNCB.

Je le répète, un parking vélos de grande capacité gratuit et ouvert à tous semble indispensable à Bruxelles-Midi, comme ailleurs, si l'on souhaite développer l'intermodalité dans la capitale européenne.

Monsieur le ministre, la SNCB projette-t-elle de construire des parkings vélos gratuits et sécurisés à la gare de Bruxelles-Midi et ce, en suffisance? Si oui, quels sont les lieux et moyens proposés? Une collaboration avec CycloParking est-elle envisageable?

**26.02 François Bellot**, ministre: Cher collègue, la SNCB a lancé en 2016 la construction d'un parking vélos sous l'auvent qui longe le grand quadrilatère du côté de la Tour des pensions. Le chantier a dû être interrompu après que la commune et la Région se sont opposées à cette infrastructure. Pour rappel, les espaces publics aux abords de la gare du Midi sont la propriété de la Région ou des communes. La SNCB n'a donc pas la possibilité de développer à court terme de nouveaux parkings vélos gratuits dans ces espaces mais elle accueillera favorablement toute initiative.

À plus long terme, des possibilités de développement existent dans les espaces couverts sous les voies entre l'avenue Fonsny et le boulevard de l'Europe.

Enfin, la SNCB entend construire de plus en plus de parkings vélos équipés d'un contrôle d'accès, afin de garantir prioritairement une place à ses clients et de diminuer les risques de vol. Pour votre information, un abonnement pour les parkings vélos équipés d'un contrôle d'accès coûte moins de 35 cents par jour à ses utilisateurs.

**26.03 Olivier Henry (PS)**: Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse.

Je pense que vous avez tendance à remettre la patate chaude aux Régions ou aux communes!

Pour qu'il y ait ce caractère incitatif, il me semble justifié d'aménager des parkings gratuits, qui plus est, si, comme vous le dites, cela coûte 35 cents par jour. De plus, si on veut réduire le nombre de voitures dans le centre-ville et, par la même occasion, améliorer la qualité de l'air et des nerfs des Bruxellois, offrir une alternative de qualité est indispensable.

La **présidente**: Je suis d'accord avec vous.

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

**27 Question de Mme Sarah Schlitz au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la gestion des trains lors de la manifestation 'Claim the Climate'" (n° 27953)**

**27 Vraag van mevrouw Sarah Schlitz aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het treinbeleid op de dag van de 'Claim the Climate'-klimaatmars" (nr. 27953)**

de Fonsnylaan en de Zwedenstraat, waar er lege panden van de NMBS staan. Er moet een gratis, algemeen toegankelijke fietsstalplaats komen.

Zijn er plannen voor een dergelijke fietsstalplaats? Wordt een samenwerking met CycloParking overwogen?

**26.02 Minister François Bellot**: In 2016 startte de NMBS met de inrichting van een fietsstalplaats onder de overkapping aan de kant van de Pensioentoren, maar de werkzaamheden werden onderbroken omdat het Gewest ertegen was.

Op lange termijn kan de NMBS enkele fietsstalplaatsen inrichten in de overdekte zones onder de sporen tussen de Fonsnylaan en de Europalaan. De NMBS wil meer en meer fietsstalplaatsen met toegangscontrole waar eerst en vooral NMBS-klanten met hun fiets terecht kunnen. De gebruiker betaalt hiervoor 35 cent per dag.

**26.03 Olivier Henry (PS)**: U hebt de neiging om de hete aardappel door te schuiven naar de Gewesten en gemeenten.

Dankzij de gratis parkings kan er een stimulerend beleid worden gevoerd. Om het aantal auto's te verminderen moeten er kwaliteitsvolle alternatieven worden aangeboden.

**27.01 Sarah Schlitz** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, j'ai une question concernant la gestion des transports pendant la manifestation de dimanche dernier.

La journée de dimanche, qui devait être une fête et un moment particulier pour le rail dans un contexte de manifestation pour le climat, a malheureusement été perçue comme un échec pour la SNCB. De nombreux navetteurs sont restés sur les quais à l'aller et l'affluence était telle au retour que les gares sont restées saturées durant plusieurs heures. La SNCB n'avait clairement pas bien anticipé cette situation et sa réputation est à nouveau écornée durablement, alors même qu'elle sera et est déjà une des réponses à l'urgence climatique.

Pourtant, les signes de mobilisation de grande ampleur étaient nombreux: 16 000 "green tickets" vendus en prévente, les événements Facebook cumulés annonçaient plus de 60 000 personnes "intéressées", auxquels s'ajoutaient 40 000 "participants" déclarés, 20 000 personnes avaient fait la démarche de s'inscrire sur le site web de l'action 8 jours avant la date de la marche et plus de 30 000 en fin de semaine. Il ne fallait pas s'attendre à ce que les participants viennent en voiture à une marche pour le climat.

Certes, la mobilisation a été encore beaucoup plus importante qu'espéré, mais les moyens supplémentaires étaient totalement sous-évalués. À Gembloux ou à Liège, par exemple, un seul train supplémentaire a été prévu au départ vers Bruxelles. Sur la ligne 161, la desserte des gares intermédiaires n'a pratiquement pas été renforcée. L'IC Anvers-Charleroi composé d'un seul Desiro – ce qui n'est déjà pas acceptable en temps normal – est resté en composition identique, etc. Les exemples sont nombreux. Et la gestion des retours a été aussi difficile.

Évidemment, nous sommes conscients de la gestion qu'implique un tel événement, surtout quand celui-ci ramène deux fois plus de personnes que prévu. Nous sommes aussi conscients qu'un train demande une logistique importante: un conducteur ou une conductrice qui maîtrise la ligne et le matériel disponible, un accompagnateur ou une accompagnatrice, un train apte à rouler, un sillon, etc. Malgré tout, on peut déplorer un manque de prévoyance, ainsi qu'un manque de flexibilité pour adapter la planification à court terme. Notamment, sur le retour, une fois que le nombre exceptionnel de manifestants était connu.

Monsieur le ministre, quelle est la procédure d'évaluation de la fréquentation d'événements de ce type? Quel était le dispositif exceptionnel initialement prévu? Suffisait-il à accueillir les 30 000 voyageurs annoncés par les organisateurs? Quelles actions ont été mises en oeuvre en cours de journée, une fois le nombre de manifestants connu? Comment améliorer la planification à court terme du réseau SNCB?

**27.02 François Bellot**, ministre: Madame Schlitz, tout d'abord, je vous rappelle que l'organisateur, quand il est intervenu au journal télévisé de RTL-TVI la veille de la manifestation, indiquait qu'il serait heureux si la participation à la manifestation était de 25 000 personnes. Je vous renvoie sur leur site.

**27.01 Sarah Schlitz** (Ecolo-Groen): Tijdens de klimaatdemonstratie vorige zondag heeft de NMBS het volgens velen laten afweten. Veel pendelaars moesten tijdens de heen- en terugreis op de perrons in de kou blijven staan. De stations waren gedurende enkele uren oververzadigd. De NMBS had dat niet voorzien. Haar reputatie is beschadigd terwijl ze zelf een van de antwoorden op het urgente klimaatprobleem is.

Er waren nochtans voldoende tekens dat er een grote opkomst zou zijn. De deelnemers zouden toch niet met de wagen naar een klimaatmars rijden. De opkomst was groter dan verwacht, en men had het aantal bijkomende middelen onderschat. In Gembloux en Luik werd er bijvoorbeeld slechts in één extra trein voorzien. In de tussenstations op lijn 161 stopten er nauwelijks meer treinen dan anders. De IC-trein Antwerpen-Charleroi bestond uit slechts één Desiro. De organisatie van de terugkeer verliep moeizaam.

Hoewel een dergelijk evenement een hele administratieve en logistieke operatie met zich meebrengt, betreuren we het gebrek aan vooruitziendheid en flexibiliteit om de terugritten aan te passen.

Hoe wordt het aantal mogelijke deelnemers bij dit soort evenementen geraamd? Volstonden de getroffen maatregelen om de door de organisatoren aangekondigde 30 000 reizigers op te vangen? Welke acties werden er in de loop van de dag ondernomen?

Hoe zult u de planning op korte termijn verbeteren?

**27.02 Minister François Bellot**: De dag voor de betoging hoopte de organisator op een opkomst van 25 000 mensen. Ik heb de NMBS gevraagd dat ze een *Green Ticket* op basis van deze

Deuxième élément, il faut savoir que pour cette manifestation *Claim the Climate*, j'ai demandé à la SNCB d'établir un *Green Ticket*, ce qui a été fait. Mais je rappelle que l'estimation était d'à peu près 25 000 participants, dont une partie ne venait pas en train.

La SNCB m'informe que le dimanche 2 décembre, elle a mené une concertation permanente avec les services de police, et ce à différents niveaux, à la suite de l'afflux. En ce qui concerne le voyage aller, pour acheminer les manifestants, la SNCB a reçu les premiers messages l'informant de la suroccupation de plusieurs trains à partir de 11 h.

Plusieurs procédures ont immédiatement été initiées en interne, afin de gérer l'affluence, supérieure aux prévisions, des participants à la manifestation. L'accueil à Bruxelles-Nord a été renforcé par la présence de policiers et d'agents de Securail. Vers 12 h 40, la police a ordonné d'imposer un *stand and go* du trafic ferroviaire en gare de Bruxelles-Nord afin d'assurer la sécurité des voyageurs débarquant dans cette gare. La mesure a duré 15 minutes.

En raison de l'affluence de voyageurs, massive et supérieure aux prévisions, la SNCB a mis en service quatre trains supplémentaires, offrant 4 645 places. La composition d'un grand nombre de trains a également été renforcée, portant le nombre de sièges supplémentaires à 11 000 par rapport au trafic normal.

En ce qui concerne le voyage retour pour ramener les manifestants, il a été conseillé aux voyageurs à Bruxelles-Schuman de prendre le métro pour rejoindre la gare de Bruxelles-Central ou de prendre leur train au départ de Bruxelles-Schuman. Un service de navettes composées de deux rames d'une capacité respectivement de 1 000 et 750 voyageurs a été mis en service entre Bruxelles-Schuman et Bruxelles-Nord. Les navettes ont effectué ce trajet six fois au total.

En plus de cette offre, un autre train supplémentaire d'une capacité de 1 000 voyageurs a été mis en service entre Bruxelles-Schuman et Namur et cela, en plus de l'offre supplémentaire déjà prévue en matinée. Des mesures ont également été prises en gare de Bruxelles-Central, afin d'assurer la sécurité des voyageurs lors de leur voyage retour. Un *stop & go* du trafic d'environ 2 h 30 y a également été ordonné. La SNCB m'indique avoir réagi en temps réel à l'afflux des voyageurs.

J'ajouterai personnellement que, lorsqu'une manifestation de ce type sera programmée à l'avenir, il faudra, en cas de vente de tickets particuliers, que la SNCB arrête cette offre au plus tard le samedi midi de sorte qu'elle puisse estimer le nombre de voyageurs intéressés par le déplacement. Cela lui donnera le temps nécessaire, la veille à midi jusqu'au moment de la manifestation, d'organiser son offre de transport.

Il faut savoir qu'un grand nombre de tickets ont été achetés aux automates et aux guichets dans les dernières heures et au moment des départs. Tant mieux pour le succès, mais on était loin de ces prévisions à entendre les interlocuteurs. Cette expérience servira pour l'avenir. La SNCB a fait tant bien que mal - et plutôt bien que mal - face à cet afflux que personne n'avait prévu.

raming zouden uitgeven, goed wetende dat een deel van de betogers niet met de trein zouden komen.

Op 2 december stond de NMBS in permanent overleg met de politiediensten. De NMBS kreeg om 11 uur de melding dat sommige treinen overbezet waren en heeft verschillende procedures in gang gezet. Het onthaal in Brussel-Noord werd met politieagenten en agenten van Securail versterkt. Tegen 12 u 40 heeft de politie een *stand-and-go* bevolen voor het treinverkeer in Brussel-Noord om de veiligheid van de reizigers te garanderen. Deze maatregel heeft 15 minuten geduurd.

Door de massale en onverwachte opkomst heeft de NMBS vier extra treinen – goed voor 4 645 plaatsen – ingelegd en werd de samenstelling van veel treinen met een totaal van 11 000 extra zitplaatsen versterkt.

Wat de terugreis van de manifestanten betreft, werd de reizigers in Brussel-Schuman aangeraden om ofwel de trein te nemen in dat station, ofwel de metro te nemen naar Brussel-Centraal. Er werd een pendeldienst onderhouden met twee treinstellen, één met 1 000 en één met 750 plaatsen, die zes keer het traject tussen Brussel-Schuman en Brussel-Noord hebben afgelegd.

Boven op het extra aanbod werd er nog een bijkomende trein met 1 000 plaatsen ingelegd tussen Brussel-Schuman en Namen.

In Brussel-Centraal werden er maatregelen genomen om de veiligheid van de terugkerende reizigers te waarborgen.

Er werd in een *stop-and-go* van twee uur en dertig minuten voorzien.

De NMBS reageerde realtime op de reizigerstroom.

Als de NMBS nog speciale treintickets verkoopt in het kader van een dergelijke manifestatie, moet de spoorwegmaatschappij mijns inziens de verkoop daarvan uiterlijk de dag voordien op de middag stopzetten om het treinaanbod zo goed mogelijk te kunnen plannen. Veel mensen kochten hun treinticket immers op het moment van hun vertrek, waardoor de voorspellingen niet overeenkwamen met de realiteit.

**27.03 Sarah Schlitz** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses.

Je suis contente de voir que des pistes se dégagent de l'évaluation de cette journée. En effet, peut-être qu'arrêter les tickets la veille pourrait permettre de mieux anticiper ce problème.

J'ai l'impression qu'il faudrait également évaluer la réactivité sur le moment. Vous dites que la SNCB a mis en place certaines choses, mais le résultat est là: la gare de Bruxelles-Central a été fermée pendant un long moment, les gens ne pouvaient plus rentrer chez eux et cette situation a été perçue comme très chaotique. Il faudrait réfléchir à plus de flexibilité pour ce genre d'événement.

Pour renforcer l'offre, il est aussi possible d'augmenter le nombre de wagons. Si ce n'est pas possible d'en ajouter, le maintien d'une série de wagons de première classe dans les trains n'est peut-être pas indispensable dans la mesure où le but est de pouvoir transporter un maximum de personnes et que les wagons de première classe ne permettent pas de maximiser le nombre de places disponibles.

J'espère que d'autres évaluations plus approfondies seront faites de cet événement.

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

De **voorzitter**: De vragen nrs. 27966, 27967, 27968 en 27970 van de heer Van den Bergh worden op zijn vraag omgezet in schriftelijke vragen.

**28 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de carnavalswagens" (nr. 27969)**

**28 Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les chars de carnaval" (n° 27969)**

**28.01 Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de minister, vorig jaar is er al enige commotie ontstaan bij het begin van het carnavalsseizoen omdat bestuurders van tractoren, die carnavalsaanhangwagens trekken, volgens een nota van Centrex en het parket een rijbewijs CE of C1E zouden moeten hebben, met een bijhorende medische keuring. Artikel 20, § 4, van het KB Rijbewijs bepaalt dat voor motorvoertuigen en hun aanhangwagens, die uitsluitend gebruikt worden voor folkloristische manifestaties, en slechts bij uitzondering

**28.01 Jef Van den Bergh** (CD&V): Selon une note du centre de connaissance et d'expertise policière (Centrex) et du parquet, les conducteurs de tracteur tirant une remorque de carnaval devraient disposer d'un permis de conduire CE ou C1E et s'être

op de openbare weg komen, een rijbewijs categorie B of G volstaat, ongeacht de massa van het voertuig of het aantal zitplaatsen, en dit voor zover zij niet meer dan 25 km/uur rijden. Ik hoop u niet te duiden dat de carnavalisten ervan uitgingen dat zij onder deze regel zouden kunnen opereren.

U deelde dit standpunt en sprak het standpunt van de politie tegen in antwoord op een mondelinge vraag die ik vorig jaar al aan u stelde. Ik heb deze vraag destijds omgezet in een schriftelijke vraag. Ik heb uw antwoord gekregen, maar het werd nooit gepubliceerd in het Bulletin van Vragen en Antwoorden van dit Parlement. Om die reden stel ik deze vraag nogmaals zodat er een formeel antwoord is van u als minister, dat vervolgens ook kan worden gebruikt om de politiediensten daarmee verder te helpen.

In uw schriftelijke voorbereiding stond dat die regelgeving niet te strikt mocht worden geïnterpreteerd. Wanneer een landbouwtractor een carnavalsaanhangwagen trekt, zou het volgens u gaan om een combinatie van een tractor en een aanhangwagen, die alleen maar wordt gebruikt voor uitzonderlijke, folkloristische manifestaties. Op dat moment kan een rijbewijs G volstaan, indien die combinatie uitsluitend voor carnaval gebruikt wordt, met een maximale snelheid van 25 km/uur en een gemeentelijke toelating.

Intussen begrijp ik dat de discussie van vorig jaar opnieuw oplaait. Centrex-politiezones zouden bij hun standpunt blijven bij gebrek aan duidelijke interpretatie van de regelgeving. Het lijkt mij dan ook aangewezen, mijnheer de minister, om de interpretatie van die regelgeving nogmaals mee te geven aan deze commissie en antwoord te geven op de volgende vragen.

Vindt u het wenselijk dat bestuurders van carnavalswagens verplicht een rijbewijs C1E of CE hebben? Waarom wel of niet?

Blijft u als minister bij het standpunt dat bestuurders van tractoren die carnavalswagens trekken, op basis van artikel 20, § 4, vrijgesteld kunnen worden van het rijbewijs CE of C1E? Kunt u dat nader uitleggen?

Gelet op het verschil in interpretatie van het woord uitsluitend in artikel 20, § 4, tussen uzelf en de politie, is een verduidelijking van artikel 20, § 4, wenselijk zodat de bestuurders van tractoren die carnavalswagens trekken, vrijgesteld kunnen worden van die rijbewijsvereisten? Waarom wel of niet?

**28.02** Minister **François Bellot**: Bij koninklijk besluit van 27 januari 2008 betreffende praalwagens werden enkele uitzonderingen opgesomd voor praalwagens voor folkloristische manifestaties. Daarmee werd tegemoetgekomen aan de verzuchtingen van onder meer carnavalverenigingen.

Dat besluit voerde ook een uitzondering in op de rijbewijsreglementering, die het volgende stelt: "Voor het besturen van motorvoertuigen en hun aanhangwagens die uitsluitend gebruikt worden voor folkloristische manifestaties, en slechts bij uitzondering op de openbare weg komen ofwel ter gelegenheid van door de gemeente toegelaten folkloristische manifestaties of de weg er naartoe ofwel voor proefritten met het oog op die manifestaties,

soumis à l'examen médical y afférent. Les participants aux cortèges carnavalesques partaient du principe qu'ils relevaient de la réglementation de l'article 20, § 4, de l'arrêté royal relatif au permis de conduire portant sur les tracteurs et les remorques qui ne sont utilisés que lors des manifestations folkloriques. Dans ce cas, un permis B ou G suffit, pour autant que la vitesse de 25 km/heure ne soit pas dépassée. La réponse ministérielle donnée l'an passé à ma question écrite portant sur ce problème suivait clairement ce raisonnement. Cette réponse n'a toutefois jamais été publiée et le problème refait surface aujourd'hui.

Les conducteurs de chars carnavalesques devraient-ils posséder un permis de conduire C1E ou CE? Ceux qui conduisent les tracteurs qui tractent ces engins sont-ils exemptés des obligations en matière de permis de conduire sur la base de l'article 20? Cet article va-t-il être clarifié?

**28.02** **François Bellot**, ministre: L'arrêté royal du 27 janvier 2008 prévoit un certain nombre d'exceptions pour les chars de manifestations folkloriques et notamment une exception à la réglementation en matière de permis de conduire, selon laquelle il suffit au conducteur d'être titulaire d'un permis B ou G et ce, quels que soient la masse du véhicule et le nombre de places assises et pour autant qu'il ne

volstaat het rijbewijs geldig verklaard voor categorie B of G en dit ongeacht de massa van het voertuig of het aantal zitplaatsen, en dit voor zover zij niet meer dan 25 km/uur rijden".

Deze regel vormt bovendien een zeer beperkte uitbreiding van de gevallen waarin land- en bosbouwtrekkers en hun aanhangwagens mogen bestuurd worden met een rijbewijs G. Buiten de land- en bosbouwexploitatie is voor deze voertuigen immers een rijbewijs B, BE, C1, C(1)E, C of CE vereist, naargelang de maximaal toegelaten massa van de trekker en de eventuele aanhangwagens.

In overeenstemming met wat ik eerder dit jaar antwoordde op parlementaire vragen lijkt het mij duidelijk dat de wetgever deze uitzondering heeft willen laten gelden voor alle folkloristische voertuigcombinaties, met inbegrip van deze waarbij de carnavalswagens worden getrokken door een landbouwtrekker. Tijdens een folkloristische manifestatie volstaat dus een rijbewijs B of G voor deze voertuigcombinatie wanneer deze wordt gebruikt voor het trekken van een carnavalswagen en voor zover deze niet sneller dan 25 km/uur rijdt.

**28.03 Jef Van den Bergh (CD&V):** Mijnheer de minister, ik dank u voor uw duidelijk antwoord dat heel wat vrijwilligers op deze Internationale Dag van het Vrijwilligerswerk plezier zal doen.

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

**29 Question de Mme Sarah Schlitz au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'intermodalité vélo-train dans les gares liégeoises" (n° 27973)**

**29 Vraag van mevrouw Sarah Schlitz aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de intermodaliteit van fiets en trein in de Luikse stations" (nr. 27973)**

**29.01 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen):** Monsieur le ministre, une offre d'emplacements réservés aux vélos à hauteur de 5 % du nombre total de voyageurs quotidiens doit être prévue devant chaque gare. Or, à Liège, nous nous situons en dessous de ce taux.

À la gare des Guillemins, le parking couvert est saturé depuis plusieurs mois. Des usagers m'ont informé qu'ils n'en pouvaient plus. Chaque jour, il leur est impossible de se garer. Envisagez-vous son extension?

À la gare de Liège-Carré, aucun stationnement sécurisé n'est prévu. Il en va de même à la gare de Liège-Saint-Lambert. De plus, un râtelier couvert est installé, mais est sous-utilisé, car il est situé dans le parking SNCB, donc beaucoup trop loin de l'entrée de la gare. Par conséquent, il n'est pas du tout utilisé par les cyclistes, qui doivent donc se débrouiller pour trouver une place.

Enfin, un projet se trouve en stand-by depuis des années. Les plans de la gare des Guillemins prévoyaient – dès l'élaboration du projet –, un cheminement cyclable à l'arrière afin de faciliter l'accès à la gare pour les cyclistes. Or cette voie n'a jamais vu le jour. Cet itinéraire devait aboutir à un nouveau parking sécurisé, lui aussi inexistant. Monsieur le ministre, où en est donc ce projet?

dépasse pas la vitesse de 25 km à l'heure.

Il va de soi que le législateur entend faire appliquer cette exception à toutes les combinaisons de véhicules folkloriques, y compris lorsque ceux-ci sont tirés par un tracteur agricole.

**28.03 Jef Van den Bergh (CD&V):** Cette réponse réjouira un très grand nombre de bénévoles.

**29.01 Sarah Schlitz (Ecolo-Groen):** Om de intermodaliteit te bevorderen adviseren deskundigen dat er in elk station fietsenstallingen beschikbaar zijn voor 5 % van de dagelijkse reizigers. Daar zijn we nog lang niet, en al zeker niet in het station van Luik-Guillemins, waar de overdekte parking al maanden overvol staat. Zult u die parking laten uitbreiden?

In de stations Luik-Carré en Luik-Sint-Lambertus is er geen beveiligde parking.

In de plannen voor het station Luik-Guillemins was er in een fietspad voorzien, maar dat werd nooit aangelegd: hoe staat het daarmee?

**29.02 François Bellot**, ministre: Chère collègue, la SNCB m'informe qu'elle s'est engagée dans un plan ambitieux de mise à disposition de parkings pour les vélos. D'ici 2025, 50 000 places seront créées. À cette fin, la SNCB précise qu'elle travaille à établir les priorités et à préparer les mises à disposition budgétaires.

Les parkings des gares liégeoises feront partie des sites analysés et un projet d'extension à la gare des Guillemins est d'ores et déjà à l'étude. À court terme, 48 places supplémentaires seront créées dans le parking couvert ainsi que 48 places supplémentaires à l'angle de la rue Bovy et de la rue Varin.

En ce qui concerne le projet d'un cheminement cyclable, la SNCB m'informe qu'elle doit finaliser ce cheminement en concertation avec les autorités locales et régionales dans le cadre de leur plan cyclable, mais il n'y a pas de planning précis établi à ce jour.

**29.03 Sarah Schlitz** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie pour ces informations. Tant mieux si cela avance au niveau du parking Guillemins. C'est vraiment le plus urgent.

Pour le cheminement, je suis un peu étonnée parce que des représentants de la SNCB sont venus, il y a deux ans, avec des plans finalisés en Commission consultative vélo, dans le cadre du Plan Wallonie cyclable. Cette commission se réunissait régulièrement et a, aujourd'hui, un peu tendance à tomber dans les oubliettes. Il faudrait la réactiver.

La SNCB est venue comme si les travaux allaient débiter le lendemain mais on n'a rien vu venir et, à présent, je vois qu'elle attend la coordination avec les niveaux régional et local alors que je pense que ces mêmes niveaux attendent plutôt que la SNCB avance! Je ne sais pas trop de quel côté il faut débloquer la situation mais je ne manquerai pas d'en référer à mes équivalents dans ces différents niveaux de pouvoir.

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

*La réunion publique de commission est levée à 17.32 heures.  
De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.32 uur.*

**29.02 Minister François Bellot:** De NMBS heeft een ambitieus plan aangekondigd. Tegen 2025 zullen er 50 000 fietsparkeerplaatsen worden gecreëerd. De spoorwegmaatschappij buigt zich momenteel over het budget dat daarvoor ter beschikking zal worden gesteld.

De Luikse stationsparkings zullen worden geanalyseerd. Momenteel wordt er een uitbreidingsplan voor het station Luik-Guillemins bestudeerd. Op korte termijn zullen er 48 fietsparkeerplaatsen worden gecreëerd in de ondergrondse parkeergarage en 48 op de hoek van de rue Bovy en de rue Varin.

Het plan voor het fietspad moet worden afgewerkt in samenspraak met de lokale en gewestelijke overheden.

**29.03 Sarah Schlitz** (Ecolo-Groen): De parking van het station Guillemins moet als eerste aangepakt worden.

Twee jaar geleden hebben vertegenwoordigers van de NMBS afgewerkte plannen voor het fietspad voorgesteld in het kader van het plan *Wallonie cyclable*. Sindsdien lijkt elke betrokken partij te wachten tot de andere het initiatief neemt. Ik zal deze vraag aan de andere beleidsniveaus stellen.