



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

22-03-2017

Namiddag

Mercredi

22-03-2017

Après-midi

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

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

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

INHOUD

Vraag van mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de Blue-bikepunten" (nr. 16705)

Sprekers: **Sabien Lahaye-Battheu, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Vraag van mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de uitbreiding van de parking aan het station te Poperinge" (nr. 16735)

Sprekers: **Sabien Lahaye-Battheu, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Vraag van de heer Stéphane Crusnière aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het station van Waver" (nr. 16992)

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

Vraag van de heer Stéphane Crusnière aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de beveiliging van de overwegen in Waver" (nr. 16993)

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

Vraag van de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de gevel van het station van Leuze-en-Hainaut" (nr. 16999)

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

Vraag van de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de reserveringstijd voor de assistentie voor reizigers met beperkte mobiliteit" (nr. 17000)

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

SOMMAIRE

Question de Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les points Blue-bike" (n° 16705)

Orateurs: **Sabien Lahaye-Battheu, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Question de Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'agrandissement du parking de la gare de Poperinge" (n° 16735)

Orateurs: **Sabien Lahaye-Battheu, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Question de M. Stéphane Crusnière au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la gare de Waver" (n° 16992)

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

Question de M. Stéphane Crusnière au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la sécurisation des passages à niveau à Waver" (n° 16993)

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

Question de M. Paul-Olivier Delannois au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la façade de la gare de Leuze-en-Hainaut" (n° 16999)

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

Question de M. Paul-Olivier Delannois au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le temps de réservation pour les PMR utilisant le train" (n° 17000)

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

Vraag van de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de voorgestelde oplossing om opnieuw openbare toiletten ter beschikking te stellen in het station Doornik" (nr. 17002)	9	Question de M. Paul-Olivier Delannois au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la solution permettant de rouvrir des toilettes publiques en gare de Tournai" (n° 17002)	9
<i>Sprekers:</i> Paul-Olivier Delannois, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> Paul-Olivier Delannois, 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 minimale dienstverlening" (nr. 17060)	12	Question de Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le service minimum" (n° 17060)	12
<i>Sprekers:</i> Gwenaëlle Grovonius, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> 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 Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de NMBS-parkings in Limburg" (nr. 17268)	13	Question de M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les parkings de la SNCB dans le Limbourg" (n° 17268)	13
<i>Sprekers:</i> Wouter Raskin, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> Wouter Raskin, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
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 plaats van speedpedelecs op de weg" (nr. 17272)	14	Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la place des speed pedelecs sur la voie publique" (n° 17272)	14
<i>Sprekers:</i> Jef Van den Bergh, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> Jef Van den Bergh, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Samengevoegde vragen van	17	Questions jointes de	17
- mevrouw Véronique Caprasse aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de heropening van de spoorlijn Valenciennes-Bergen" (nr. 17108)	17	- Mme Véronique Caprasse au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la réouverture de la liaison ferroviaire Valenciennes-Mons" (n° 17108)	17
- de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de wederindienststelling van de spoorverbinding tussen Valenciennes en Bergen" (nr. 17342)	17	- M. Jean-Jacques Flahaux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le rétablissement de la liaison ferroviaire entre Valenciennes et Mons" (n° 17342)	17
<i>Sprekers:</i> Jean-Jacques Flahaux, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> Jean-Jacques Flahaux, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Samengevoegde vragen van	19	Questions jointes de	20
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over	19	- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'accident de	20

"het treinongeval te Leuven" (nr. 17148)		train survenu à Louvain" (n° 17148)	
- de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het treinongeval in Leuven" (nr. 17182)	20	- M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'accident de train survenu à Louvain" (n° 17182)	20
<i>Sprekers: Wouter Raskin, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: Wouter Raskin, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Samengevoegde vragen van	22	Questions jointes de	22
- de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het treinongeval van Buizingen en de mogelijke vervolging van de NMBS en Infrabel" (nr. 17183)	22	- M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'accident ferroviaire de Buizingen et les poursuites possibles contre la SNCB et Infrabel" (n° 17183)	22
- de heer Raoul Hedeboom aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het vervolgen van de NMBS en Infrabel wegens nalatigheid voor de treinramp in Buizingen" (nr. 17189)	22	- M. Raoul Hedeboom au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les poursuites à l'encontre de la SNCB et d'Infrabel pour leur négligence dans le cadre de la catastrophe ferroviaire de Buizingen" (n° 17189)	22
- de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het vervolgen van de NMBS en Infrabel wegens nalatigheid voor de treinramp in Buizingen" (nr. 17190)	22	- M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les poursuites à l'encontre de la SNCB et d'Infrabel pour leur négligence dans le cadre de la catastrophe ferroviaire de Buizingen" (n° 17190)	22
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vervolging van de NMBS, Infrabel en de bestuurder door het parket voor de treinramp in Buizingen" (nr. 17192)	22	- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les poursuites du parquet contre la SNCB, Infrabel et le conducteur dans le cadre de la catastrophe ferroviaire de Buizingen" (n° 17192)	22
<i>Sprekers: Wouter Raskin, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: Wouter Raskin, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Samengevoegde vragen van	25	Questions jointes de	25
- mevrouw Daphné Dumery aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het verplichten van een alcoholslot voor dronken bestuurders" (nr. 17203)	25	- Mme Daphné Dumery au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'obligation pour les conducteurs ivres de placer un éthylotest antidémarrage dans leur véhicule" (n° 17203)	25
- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het alcoholslot" (nr. 17419)	25	- Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'éthylotest antidémarrage" (n° 17419)	25
<i>Sprekers: Daphné Dumery, Sabien Lahaye-Battheu, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: Daphné Dumery, Sabien Lahaye-Battheu, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Samengevoegde vragen van	28	Questions jointes de	28
- mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de massificatie van de werken aan de spoorwegen" (nr. 17294)	28	- Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la massification des travaux aux chemins de fer" (n° 17294)	28
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale	28	- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale	28

Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de 'massificatie van infrastructuurwerken'" (nr. 17388)

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

des Chemins de fer Belges, sur "la 'massification des travaux d'infrastructure'" (n° 17388)

Orateurs: Inez De Coninck, 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 David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het engagement van de voormalige CEO van de NMBS om de NMBS niet te beschadigen" (nr. 16948)

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

Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'engagement pris par l'ancien CEO de la SNCB de ne pas nuire à la SNCB" (n° 16948)

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

Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het project inzake de vervanging van installaties aan spoorwegovergangen" (nr. 17061)

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

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 projet relatif au remplacement d'installations situées aux passages à niveau" (n° 17061)

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

Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de splitsing van een treinstel met passagiers ter hoogte van Ans" (nr. 17146)

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

Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la séparation d'un train de passagers à hauteur de Ans" (n° 17146)

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

Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de fietsvergoeding voor speedpedelecs, de fiscale ondersteuning en de stand van zaken van het mobiliteitsbudget" (nr. 17191)

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

Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'indemnité vélo pour les speed pedelecs, le soutien fiscal et l'état d'avancement du budget mobilité" (n° 17191)

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

Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de parking van het station Binche en de toegankelijkheid van het station voor personen met beperkte mobiliteit" (nr. 17274)

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

Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'accès PMR et le parking de la gare de Binche" (n° 17274)

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

Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het onderhoud van de terreinen van de NMBS te Morlanwelz" (nr. 17275)	39	Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'entretien des terrains appartenant à la SNCB à Morlanwelz" (n° 17275)	39
<i>Sprekers: Laurent Devin, François Bellot,</i> minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: Laurent Devin, François Bellot,</i> ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Samengevoegde vragen van	40	Questions jointes de	40
- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de uitbreiding van de parking van het station Zinnik" (nr. 17276)	40	- M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'extension du parking de la gare de Soignies" (n° 17276)	40
- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het meerjareninvesteringsplan" (nr. 17277)	40	- M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le plan pluriannuel d'investissement" (n° 17277)	40
- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de parking van het station Leval" (nr. 17283)	40	- M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le parking de la gare de Leval" (n° 17283)	40
<i>Sprekers: Laurent Devin, François Bellot,</i> minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: Laurent Devin, François Bellot,</i> ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de noodzakelijke aanpassingen aan het station Familleureux" (nr. 17278)	42	Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les aménagements nécessaires de la gare de Familleureux" (n° 17278)	42
<i>Sprekers: Laurent Devin, François Bellot,</i> minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: Laurent Devin, François Bellot,</i> ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Samengevoegde vragen van	44	Questions jointes de	44
- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de investeringen in het station La Louvière-Centrum" (nr. 17279)	44	- M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les investissements à la gare de La Louvière-Centre" (n° 17279)	44
- de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toekomst van het station La Louvière-Centrum" (nr. 17471)	44	- M. Jean-Jacques Flahaux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le devenir de la gare de La Louvière-Centre" (n° 17471)	44
<i>Sprekers: Laurent Devin, Jean-Jacques Flahaux, François Bellot,</i> minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: Laurent Devin, Jean-Jacques Flahaux, François Bellot,</i> ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de investeringen van de NMBS in specifieke voorzieningen in de stations	47	Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les investissements de la SNCB dans les dispositifs PMR dans les gares" (n° 17280)	47

voor personen met beperkte mobiliteit" (nr. 17280)

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

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

Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de overeenkomst tussen Infrabel en de NMBS over de verlaging van de stiptheidsgraad" (nr. 17281)

48

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

Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'accord entre Infrabel et la SNCB sur la baisse du taux de ponctualité" (n° 17281)

48

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

Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de terugtrekking van de NMBS uit de cluster voor stads- en spoorvervoer BeMobEx" (nr. 17284)

49

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

Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le retrait de la SNCB du cluster BeMobEx" (n° 17284)

49

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

Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de moeizame aanwerving van treinbestuurders" (nr. 17285)

50

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

Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les difficultés pour recruter des conducteurs de train" (n° 17285)

50

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

Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de investeringen in het station La Louvière-Zuid" (nr. 17286)

51

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

Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les investissements à la gare de La Louvière-Sud" (n° 17286)

51

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

Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stiptheid op lijn 108" (nr. 17394)

52

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

Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la ponctualité sur la ligne 108" (n° 17394)

52

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

Vraag van de heer Stéphane Crusnière aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het budget voor de renovatie van het station Ottignies" (nr. 17395)

55

Question de M. Stéphane Crusnière au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le budget prévu pour la rénovation de la gare d'Ottignies" (n° 17395)

55

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

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

Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toekomst van lijn 130a Charleroi-Erquelinnes" (nr. 17405) 57

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

Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'avenir de la ligne 130a Charleroi-Erquelinnes" (n° 17405) 57

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

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 22 MAART 2017

Namiddag

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

du

MERCREDI 22 MARS 2017

Après-midi

Le développement des questions et interpellations commence à 14.40 heures. La réunion est présidée par Mme Karine Lalieux.

De behandeling van de vragen en interpellaties vangt aan om 14.40 uur. De vergadering wordt voorgezeten door mevrouw Karine Lalieux.

01 Vraag van mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de Blue-bikepunten" (nr. 16705)

01 Question de Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les points Blue-bike" (n° 16705)

01.01 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mijnheer de minister, Blue-bike is een initiatief van de NMBS, B-parking, De Lijn, FIETSenWERK en Tec. Als we de website raadplegen, dan zijn er momenteel 53 Blue-bikelocaties in België waar men automatisch een fiets kan huren of ontlenen. In mijn provincie zijn er 7 punten: in Brugge, Ieper, Kortrijk, Oostende, Roeselare, Torhout en Waregem.

In mijn thuisstad heeft men de noodzakelijke aanvraag gedaan bij Blue-mobility nv. Nu is men bezig met het opstellen van een overeenkomst, die ter goedkeuring aan de gemeenteraad zal worden voorgelegd. Het zou de bedoeling zijn om het Blue-bikepunt nog dit jaar te kunnen openen.

Blue-mobility nv bezorgde het stadsbestuur de financiële gegevens voor het voorzien in een nieuw Blue-bikepunt. Er is een eenmalige investering vereist van 7 000 euro exclusief btw voor de e-sloten en de stad moet in de fietsenstalling en de communicatie op de fietsenstalling voorzien.

Naast die eenmalige investering is er een jaarlijkse kostprijs voor onder andere het beheer en het onderhoud van de fietsen. Voor Poperinge, waar acht fietsen zouden worden gestald, betekent dit een jaarlijkse maximumkostprijs van 4 400 euro exclusief btw.

Mijnheer de minister, kunt u bevestigen dat er vandaag 53 Blue-bikelocaties zijn in België? Zijn die alle 53 gelegen aan NMBS-stations? Wordt de komende jaren in uitbreiding voorzien? Zo ja, hoeveel punten zouden er nog bijkomen en waar?

Wordt op voorhand een marktonderzoek gedaan in de gemeenten die een aanvraag indienen? Wat met eventuele concurrentie voor de

01.01 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Blue-bike est une formule développée par la SNCB, B-Parking, De Lijn, FIETSenWERK et les TEC qui propose actuellement 53 sites où il est possible de louer ou d'emprunter un vélo.

Sont-ils tous implantés aux abords immédiats de gares SNCB? L'implantation de nouveaux sites est-elle prévue? Une enquête de marché est-elle préalablement menée dans les communes qui introduisent une demande d'implantation d'un point Blue-bike? Qu'en est-il de la concurrence éventuelle avec les indépendants locaux? La SNCB ou De Lijn offrent-ils une aide financière aux communes pour l'aménagement d'un point Blue-bike?

lokale zelfstandigen? Wordt bij de installatie van een Blue-bikepunt financiële ondersteuning geboden aan de gemeente door bijvoorbeeld de NMBS of De Lijn?

01.02 Minister **François Bellot**: De NMBS laat mij weten dat er op dit moment 53 Blue-bikelocaties zijn, waarvan 49 aan een NMBS-station.

Blue-mobility breidt haar netwerk de komende jaren met minstens 15 locaties per jaar uit, zowel aan lijnhalttes, (PNRS) als aan NMBS-stations. Er wordt vanuit Blue-mobility geen marktonderzoek in de gemeente gedaan.

De Blue-bikegebruiker betaalt jaarlijks lidgeld om van het systeem gebruik te kunnen maken. Deze gebruikt het systeem voor de laatste kilometers van een veelal functionele verplaatsing. Toeristische fietstochten zijn niet de doelgroep van de Blue-bikedienstverlening en kunnen door de kleinhandel worden aangeboden.

Er zijn geen conflicterende situaties gekend in het huidige netwerk. De bestaande NMBS-locaties zijn alleen gefinancierd door NMBS-B-Parking. Er wordt steeds samengewerkt met de lokale overheid alvorens een nieuwe locatie op te starten. Er is een jaarlijkse financiële bijdrage aan Blue-mobility voor de werking ervan en de lokale promotie.

Sinds 2015 is B-Parking, dochteronderneming van NMBS, hoofdaandeelhouder van Blue-bike. B-Parking staat in voor het beheer en de exploitatie van de parkings voor auto's, fietsen en motorrijwielen van de reizigers, voor de opvolging en het beheer van de fietspunten, het opvolgen van het fietsdelen, de studie, de opvolging en/of het beheer van projecten inzake mobiliteit en intermobiliteit in de stations en het exploiteren van de parkings, via een centraal beheer en volgens de strategie van de NMBS.

Op deze manier zijn een efficiënt klantbeheer en opvolging mogelijk, is er slechts één aanspreekpunt voor de exploitatie van alle parkings in de stations en dragen de inkomsten van het autoparkeren bij tot een kwalitatieve exploitatie van de tweewielerparkings, voor fietsen, bromfietsen en moto's.

De andere aandeelhouders zijn De Lijn, FIETSenWERK en SRWT.

01.02 **François Bellot**, ministre: Il existe pour l'heure 53 points Blue-bike, dont 49 sont situés aux abords immédiats d'une gare SNCB. Au moins quinze points supplémentaires seront aménagés au cours des prochaines années tant à des points d'arrêt de De Lijn que de la SNCB. Aucune enquête de marché n'est réalisée dans les communes candidates.

Pour pouvoir utiliser la formule, l'usager Blue-bike s'acquitte d'une cotisation annuelle. Le vélo sert généralement à parcourir les derniers kilomètres d'un déplacement fonctionnel. Les parcours touristiques ne constituent pas le groupe cible de la formule et ces parcours peuvent être proposés par les détaillants. Nous n'avons pas été informés de l'existence d'éventuels conflits dans le réseau actuel.

Les emplacements SNCB actuels sont uniquement financés par B-Parking et les autorités locales sont toujours consultées pour le lancement de chaque nouvelle implantation. S'agissant du fonctionnement et de la promotion de l'initiative Blue Mobility, une contribution financière annuelle a été prévue.

Depuis 2015, la filiale de la SNCB B-Parking est l'actionnaire principal de Blue-bike en sa qualité de gestionnaire et exploitant des parkings de la SNCB. Dès lors, elle assure également le suivi des points vélo et de tout ce qui s'y rapporte. Elle est en outre chargée de la gestion des projets de mobilité dans les gares et dans les parkings, conformément à la stratégie de la SNCB. C'est ainsi qu'il n'existe qu'un seul point de contact pour l'exploitation de tous les parkings dans les gares, et les recettes engrangées par les parkings automobiles contribuent

à la qualité de l'exploitation des parkings destinés aux vélos, aux cyclomoteurs et aux motos. Les autres actionnaires de Blue-bike sont les sociétés De Lijn, FIETSenWERK et la SRWT.

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

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

02 Vraag van mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de uitbreiding van de parking aan het station te Poperinge" (nr. 16735)

02 Question de Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'agrandissement du parking de la gare de Poperinge" (n° 16735)

02.01 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, een jaar geleden gaf uw voorganger een overzicht van werken die de NMBS plant in enkele stations in de Westhoek. Voor 2017 werd onder andere de uitbreiding van de parking aan het station van Poperinge aangekondigd, waar 48 extra parkeerplaatsen zouden worden gecreëerd. Het gerucht gaat evenwel dat de uitbreiding niet zou doorgaan.

Mijnheer de minister, kunt u bevestigen dat de aangekondigde parking met 48 plaatsen er in 2017 komt?

Ten tweede, welke andere werken staan in de periode tot 2020 op stapel in en aan stations in de Westhoek? Kunt u ook een timing geven?

02.02 Minister François Bellot: Mijnheer de voorzitter, mevrouw Lahaye-Battheu, er is inderdaad een evolutie tussen het antwoord dat ik u gaf in maart 2016 en wat ik u nu kan mededelen.

Het huidige voorstel van meerjareninvesteringsplan houdt rekening met de nieuwe budgettaire drempels, die lager zijn dan voorheen. Dat betekent dat in het voorstel van meerjareninvesteringsplan 2017-2020 slechts een deel van de projecten is opgenomen. Het is voorbarig om, zolang de onderhandelingen ter zake niet zijn afgerond, over de projecten in detail te treden.

Voor Poperinge is in het huidige voorstel van meerjareninvesteringsplan 2017-2020 inderdaad geen uitbreiding van de parking gepland.

In Ieper zijn tijdens de voorbije periode reeds verschillende werken uitgevoerd, zoals de aanleg van een nieuwe parking, de heraanleg van de bestaande parking en de heraanleg van het stationsplein in samenwerking met de stad. In het huidige voorstel van meerjareninvesteringsplan zijn er vóór 2020 geen werken gepland.

In Veurne is tijdens de voorbije periode een nieuwe onderdoorgang gebouwd. Over overige projecten zijn nog onderhandelingen aan de

02.01 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Un aperçu des travaux prévus par la SNCB dans le Westhoek a été présenté l'année dernière. Parmi ces travaux, l'extension du parking de la gare de Poperinge ne serait plus réalisée.

Le ministre peut-il confirmer cette information? Quels autres travaux sont-ils prévus à l'horizon 2020 dans les gares du Westhoek et à leurs abords?

02.02 François Bellot, ministre: La proposition actuelle du plan d'investissement pluriannuel tient compte des nouveaux seuils budgétaires, qui ont été abaissés. Cela signifie que seule une partie des projets est reprise dans la proposition du plan d'investissement pluriannuel 2017-2020. Il est prématuré d'évoquer le détail des projets tant que les négociations n'ont pas abouti.

Concernant Poperinge, aucune extension du parking n'est, en effet, prévue. À Ypres, aucun chantier n'est prévu non plus avant 2020. Concernant Furnes, Dixmude et Kortemark – où plusieurs travaux ont d'ailleurs déjà été réalisés – des négociations sont toujours en cours.

gang.

In Diksmuide zijn reeds werken aan de omgeving en het stationsgebouw gebeurd. Over overige projecten zijn nog onderhandelingen aan de gang.

In Kortemark zijn de trapoverkapping en de fietsenstalling vernieuwd en is een nieuwe parking aangelegd. Over overige projecten zijn nog onderhandelingen aan de gang.

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

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

La **présidente**: La question n° 16991 de M. Stefaan Van Hecke est transformée en question écrite.

De **voorzitter**: Vraag nr. 16991 van de heer Van Hecke wordt omgevormd in een schriftelijke vraag.

03 Question de M. Stéphane Crusnière au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la gare de Wavre" (n° 16992)

03 Vraag van de heer Stéphane Crusnière aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het station van Waver" (nr. 16992)

03.01 Stéphane Crusnière (PS): Madame la présidente, monsieur le ministre, je me permets de vous interpellier une nouvelle fois concernant l'état de la gare de Wavre et de ses abords. Il semblerait, selon les autorités communales, que des promesses auraient été formulées à la commune de Wavre il y a quelques temps déjà. Ces promesses d'aménagement, malheureusement, n'ont toutefois pas été mises en oeuvre.

03.01 Stéphane Crusnière (PS): Het station Waver en de stationsomgeving zijn in slechte staat. De aan de gemeente gedane beloften betreffende de inrichtingswerken werden niet geconcretiseerd.

Une motion a été votée à l'unanimité lors du conseil communal d'octobre afin de réitérer une nouvelle demande auprès de la SNCB pour que les travaux nécessaires soient effectués aux abords de la gare de Wavre. On pense notamment au nettoyage du tunnel souterrain, au remplacement des vitrages cassés, au nettoyage des tags et à la remise en état des toilettes qui semblent être fermées en permanence.

De eerste aanvragen voor inrichtingswerken bij de NMBS dateren van februari 2015.

Staat die herinrichting op de agenda? Met welk budget en volgens welk tijdpad?

Monsieur le ministre, plusieurs demandes visant à réaménager les abords de la gare de Wavre ont déjà été formulées à la SNCB. Je rappelle que les premières demandes datent de février 2015. Pouvez-vous me dire si le réaménagement de la gare de Wavre est à l'ordre du jour et, si oui, quel budget y sera attribué? Dans l'hypothèse où des travaux sont déjà planifiés, pouvez-vous me donner une date indicative pour le début des travaux?

03.02 François Bellot, ministre: Cher collègue, la SNCB m'indique qu'elle veille à réagir rapidement aux actes de vandalisme, et qu'elle doit parfois prendre des mesures transitoires comme, par exemple, le placement de panneaux dans l'attente du remplacement des vitres brisées.

03.02 Minister François Bellot: De NMBS geeft aan snel te reageren op vandalisme, waardoor er overgangsmaatregelen nodig kunnen zijn. Het station Waver is het slachtoffer van toenemend vandalisme. Er werden reeds herstelwerkzaamheden uitge-

La gare de Wavre, dont l'infrastructure n'est pas neuve, est victime d'un vandalisme accru: incivilités, vitres cassées, tags, etc. Les

interventions de remise en état étaient programmées et ont été réalisées, selon la SNCB. L'automate de vente constamment vandalisé sera déplacé, pour permettre un meilleur contrôle social. En matière de sanitaires, l'accès aux toilettes peut se faire pendant les heures d'ouverture de la gare, en demandant la clé au guichet.

Afin de pallier à plus long terme ces problèmes d'insécurité et d'incivilités récurrents, une étude est en cours afin de faire placer des caméras de surveillance.

voerd.

De constant vernielde automaat voor vervoerbewijzen zal worden verplaatst om de sociale controle te verbeteren. De toiletten zijn toegankelijk tijdens de openingsuren van het station en de sleutel is beschikbaar aan het loket.

De plaatsing van toezichtcamera's wordt bestudeerd.

03.03 Stéphane Crusnière (PS): Monsieur le ministre, merci pour vos réponses. Elles me surprennent, parce que rien n'a été fait en matière de travaux. Vous avez beau nous dire que des travaux d'urgence ont été effectués, je peux vous confirmer que non. J'y passe régulièrement. Les travaux n'ont pas été effectués. Je ne comprends donc pas votre réponse, qui est très lacunaire.

03.03 Stéphane Crusnière (PS): Ik kan u verzekeren dat er geen werken werden uitgevoerd in het station. Uw antwoord laat werkelijk te wensen over.

Het zou een goede zaak zijn om camera's te installeren.

Je vous avoue que je ne manquerai pas de continuer à mettre la pression à ce sujet. Les caméras peuvent être une piste. Je pense que la commune travaille au placement de caméras à divers endroits. Effectivement, le dossier de la gare et de son plateau reste problématique. Je soutiens l'étude et la proposition de mise en place de caméras.

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

04 Question de M. Stéphane Crusnière au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la sécurisation des passages à niveau à Wavre" (n° 16993)

04 Vraag van de heer Stéphane Crusnière aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de beveiliging van de overwegen in Waver" (nr. 16993)

04.01 Stéphane Crusnière (PS): Monsieur le ministre, je vous interpelle concernant le courrier que je vous ai envoyé le 2 février dernier à la suite d'un incident survenu à un passage à niveau situé sur le territoire de Wavre. Nous avons frôlé la catastrophe de justesse, car une voiture s'était engagée sur le passage à niveau à cause d'embouteillages et le train s'est arrêté à trois centimètres de la voiture, à bord de laquelle se trouvait un enfant.

04.01 Stéphane Crusnière (PS): In een brief van 2 februari vroeg ik u alle actoren die betrokken zijn bij de beveiliging van de overwegen in Waver dringend bijeen te roepen naar aanleiding van een incident op een van die overwegen, waar een ramp ternauwernood kon worden vermeden. Op die vergadering moest de beveiliging van de overwegen dan in kaart worden gebracht en bekeken worden hoe ze veiliger kunnen worden gemaakt.

Dans ce courrier, je vous demandais d'organiser une réunion en urgence entre tous les acteurs concernés par la sécurisation des passages à niveau sur le territoire de Wavre (à savoir vous-même, Infrabel, le ministre wallon de la Mobilité et les autorités communales wavriennes).

Cette réunion aurait dû être l'occasion de faire le point sur la situation en matière de sécurisation des passages à niveau et de permettre aussi de voir dans quelle mesure il serait possible de renforcer la sécurité aux abords de ces passages.

Volgens de pers heeft er op 15 februari een vergadering plaatsgevonden met het stadsbestuur van Waver. Kunt u

Monsieur le ministre, j'ai appris par la presse qu'une réunion avec les

autorités de la ville de Wavre s'était déroulée le 15 février. Pouvez-vous me faire le débriefing de cette réunion? Avez-vous évoqué l'idée d'organiser une réunion avec tous les acteurs concernés comme je vous l'avais suggéré dans le courrier cité plus haut? Si oui, pouvez-vous m'en dire plus?

04.02 François Bellot, ministre: Cher collègue, Infrabel me dit avoir effectivement participé à une réunion avec les autorités de la ville de Wavre qui faisait suite à un incident intervenu le 1^{er} février, dont les raisons ont été clairement identifiées, sans mettre en cause Infrabel. Bien au contraire, le personnel de la SNCB et d'Infrabel ont réagi de manière prompte de sorte à éviter un incident à la suite du stationnement d'un véhicule sur les voies pour cause d'encombrement routier.

Selon Infrabel, cette réunion a été l'occasion de mener un dialogue constructif sur la sécurité aux abords des sept passages à niveau de Wavre. Infrabel m'indique qu'elle se montre totalement disponible pour poursuivre les échanges à ce sujet et étudier les différents travaux à exécuter. En ce qui me concerne, j'ai effectivement eu une réunion au sein de mon cabinet pour faire le point à ce sujet. Elle a surtout porté sur l'explication des différents dossiers étudiés jusqu'à présent et de la chronologie des éléments.

Concernant le passage à niveau de Basse-Wavre, son remplacement ou sa suppression ne sont pas envisagés à court terme. Par contre, des travaux sont envisagés sur d'autres passages à niveau. Nous reviendrons sur le sujet quand Infrabel et la Région wallonne auront fait leur choix. Comme il s'agit en partie de routes régionales, des choix doivent être faits sur le plan technique pour savoir à quel endroit les voiries doivent passer. Ce projet est en cours de finalisation; il sera prêt dans les deux ou trois mois qui viennent.

04.03 Stéphane Crusnière (PS): Je remercie M. le ministre pour ses réponses. Effectivement, Infrabel n'était pas du tout responsable de l'incident. Je salue d'ailleurs, comme vous venez de le faire, le courage des employés d'Infrabel qui étaient présents sur place et qui ont permis d'éviter l'accident parce que c'est vraiment eux qui ont pu alerter le conducteur du train.

Je pense, en effet, qu'il est nécessaire d'asseoir l'ensemble des acteurs autour de la table. Vous me dites que des réunions ont lieu avec la Région wallonne et la Direction générale des routes. C'est nécessaire, non pas pour l'axe de Basse-Wavre qui est une route communale, mais pour les autres routes où nous sommes sur des axes plus importants. Je pense qu'il faut tenter de trouver des solutions tant pour la sécurité que pour la mobilité dans le centre de

kort uiteenzetten wat er werd besproken? Hebt u toen het idee geopperd om een vergadering te beleggen met alle betrokken actoren, zoals ik had voorgesteld? Zo ja, kunt u daar nader op ingaan?

04.02 Minister François Bellot: Infrabel heeft deelgenomen aan een vergadering met het stadsbestuur van Waver naar aanleiding van het incident dat zich op 1 februari jongstleden voordeed, waarbij personeelsleden van de NMBS en Infrabel overigens snel en adequaat gereageerd hebben om een ongeval te voorkomen met een personenwagen die op de spoorwegovergang vast was komen te zitten.

Op die vergadering werd de veiligheid van de zeven overwegen in Waver besproken. Infrabel is bereid om die dialoog voort te zetten en te bekijken welke werken er nodig zijn.

Ik heb op mijn kabinet een vergadering belegd om toelichting te krijgen bij de dossiers en het tijdsplan. De spoorwegovergang in Basse-Wavre zal op korte termijn niet worden afgeschaft, maar er zijn werken gepland voor andere overwegen. We zullen daar binnen drie maanden op terugkomen, nadat Infrabel en het Waalse Gewest, dat bevoegd is voor de openbare weg, de nodige beslissingen hebben genomen.

04.03 Stéphane Crusnière (PS): Infrabel was inderdaad niet verantwoordelijk voor dat incident. Ik loof de moed van het personeel ter plaatse dat een ongeval heeft voorkomen door de treinbestuurder te waarschuwen.

Er hebben vergaderingen plaatsgevonden met het Waalse Gewest en de Direction générale opérationnelle Routes et Bâtiments. Dat is niet nodig voor de verkeersader van Basse-

Wavre. Je me réjouis d'entendre que des propositions seront faites d'ici deux à trois mois. Je ne manquerai pas de vous interroger à nouveau.

Wavre, die een gemeenteweg is, maar wel voor de andere, belangrijkere wegen. Er moeten oplossingen worden gevonden voor de veiligheid en de mobiliteit in Waver. Ik kijk uit naar de voorstellen die eerlang zullen worden geformuleerd.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

05 Question de M. Paul-Olivier Delannois au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la façade de la gare de Leuze-en-Hainaut" (n° 16999)

05 Vraag van de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de gevel van het station van Leuze-en-Hainaut" (nr. 16999)

05.01 Paul-Olivier Delannois (PS): Madame la présidente, monsieur le ministre, il y a quelques mois, la façade de la gare de Leuze-en-Hainaut a fait l'objet d'un travail de revitalisation bien nécessaire. Le problème est que les travaux ont été arrêtés prématurément et restent inachevés. Cela signifie très concrètement qu'une moitié de façade a été repeinte et que l'autre moitié est toujours défraîchie. Cette asymétrie esthétique fait tache depuis plus de sept mois.

05.01 Paul-Olivier Delannois (PS): De gevel van het station Leuze-en-Hainaut is maar voor de helft herschilderd. Volgens de NMBS werden de werken in juni onderbroken wegens de slechte weersomstandigheden.

Selon la porte-parole de la SNCB, les travaux ont dû être interrompus en juin 2016 à cause d'intempéries et le personnel ouvrier a, entre-temps, été redirigé vers d'autres chantiers.

Wanneer zult u het nodige doen om deze situatie te verhelpen?

Monsieur le ministre, je pense que ce chantier doit faire partie des priorités pour la SNCB étant donné le caractère loufoque de la façade. Cela dure depuis trop longtemps. Quand allez-vous faire le nécessaire pour remédier à cette situation? Puis-je avoir un agenda précis?

05.02 François Bellot, ministre: Monsieur Delannois, nous ne passerons pas nos vacances de Pâques, ni vous ni moi, à prendre nos pinceaux pour terminer de peindre cette façade. Il y a 560 gares, je ne connais pas la situation de toutes les gares et j'interroge la SNCB, entreprise autonome. La SNCB me fait savoir que la mise en peinture de la partie manquante sera terminée pour le 15 mai prochain. La couche de finition, pour un aspect général harmonieux, sera ensuite appliquée sur l'ensemble des façades pour fin juin 2017.

05.02 Minister François Bellot: De gevel zal tegen 15 mei volledig herschilderd zijn. De laatste verflaag zal tegen eind juni op alle gevels aangebracht zijn.

05.03 Paul-Olivier Delannois (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie. Ce sont des réponses très concrètes à un problème qui l'est tout autant. Je ne suis pas un grand technicien, mais ne traînez pas trop. Dans le cas contraire, vous devriez tout recommencer. Le planning que vous me donnez est tout à fait correct.

05.03 Paul-Olivier Delannois (PS): Dat is goed nieuws.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

06 Question de M. Paul-Olivier Delannois au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le temps de réservation pour les PMR utilisant le

train" (n° 17000)

06 Vraag van de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de reserveringstijd voor de assistentie voor reizigers met beperkte mobiliteit" (nr. 17000)

06.01 **Paul-Olivier Delannois** (PS): Madame la présidente, monsieur le ministre, je vous interroge régulièrement dans cette commission concernant la problématique de l'accessibilité au transport en train des personnes à mobilité réduite (PMR). Dès juin 2016, je vous interpellais sur la mesure consistant à réduire le temps d'attente de réservation pour les PMR désirant prendre le train. En effet, dans une quinzaine de gares de Belgique, ce délai sera diminué et passera de 24 à 3 heures, ce qui est une bonne chose. Malheureusement, la gare de Tournai ne figure pas dans la liste des gares retenues alors qu'apparemment, il y aurait du personnel disponible avec une camionnette en gare d'Ath située à quelques minutes de Tournai.

Monsieur le ministre, la gare de Tournai est un point de passage important pour beaucoup de navetteurs voulant transiter sur la dorsale wallonne pour se rendre à Bruxelles ou encore à Lille. Il serait donc inacceptable que le service mis à disposition des PMR au sein de la gare ne soit pas à la hauteur. Quels ont été les critères permettant de déterminer les gares du pays où le temps de réservation pour les personnes à mobilité réduite sera diminué? Enfin, est-il dans vos intentions de permettre aux PMR utilisant le train au départ de Tournai de bénéficier d'un temps de réservation de 3 heures et non plus 24 heures?

06.02 **François Bellot**, ministre: Monsieur Delannois, la SNCB m'informe que la sélection des gares pour l'assouplissement des mesures de réservation pour les PMR s'est effectuée sur la base de trois critères, à savoir la fréquentation de la gare en nombre de voyageurs montés, le nombre de demandes d'assistance et la disponibilité permanente du personnel en gare.

La SNCB me signale que l'application du délai de réservation réduit à 3 heures implique une organisation relativement complexe, en particulier en ce qui concerne le personnel qui doit être présent et disponible pour la prise en charge des voyageurs PMR avant l'heure de départ du premier train de la matinée et jusqu'après l'arrivée du dernier train.

Actuellement, la SNCB ne prévoit pas d'étendre à la gare de Tournai l'application du délai réduit de réservation puisqu'elle ne figure pas parmi les quarante premières gares où la rencontre des trois critères donne lieu à un ordre de priorité.

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

Cela dit, vous comprendrez que je sois beaucoup moins enthousiaste

06.01 **Paul-Olivier Delannois** (PS): In een vijftiental stations zullen personen met beperkte mobiliteit (PBM's) nog slechts 3 uur vooraf, in plaats van 24 uur elders, assistentie moeten reserveren. Doornik is daar echter niet bij, hoewel het nodige personeel en een bestelwagen aanwezig zijn in het nabije station Aat. Doornik is nochtans een belangrijk overstapstation op de Waalse as, en de dienstverlening voor de PBM's moet daar dan ook op berekend zijn.

Op grond van welke criteria werd beslist in welke stations men de reserveringstijd zou inkrimpen? Zult u ervoor zorgen dat ook de PBM's die de trein nemen in Doornik van die kortere reserveringstijd kunnen gebruikmaken?

06.02 Minister **François Bellot**: De NMBS laat me weten dat zij is uitgegaan van de reizigersaantallen in de stations (meer bepaald van het aantal opstappende reizigers), van het aantal assistentieaanvragen en van de permanente beschikbaarheid van personeel in het station.

Het beperken van de reserveringstijd vergt een complexe organisatie, waarbij ervoor moet worden gezorgd dat er personeel aanwezig is van vóór het eerste vertrek en tot na aankomst van de laatste trein. De NMBS is niet van plan die regeling in te voeren in het station Doornik, dat geen deel uitmaakt van de eerste veertig stations op grond van de drie voormelde criteria.

que je ne l'ai été lors de votre précédente réponse. Je vais donc analyser votre réponse, les données relatives à la fréquentation ainsi qu'une éventuelle coopération avec la gare d'Ath avant de revenir vers vous pour vous réinterroger.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

07 Question de M. Paul-Olivier Delannois au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la solution permettant de rouvrir des toilettes publiques en gare de Tournai" (n° 17002)

07 Vraag van de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de voorgestelde oplossing om opnieuw openbare toiletten ter beschikking te stellen in het station Doornik" (nr. 17002)

07.01 Paul-Olivier Delannois (PS): Monsieur le ministre, via les réseaux sociaux, vous m'avez traité de misogyne sous prétexte que je vous demandais d'analyser la proposition d'engager une "madame pipi" aux toilettes de la gare de Tournai, fermées depuis un an et demi.

Cet enfumage maladroît ne sert, j'en suis convaincu, qu'à éluder un vrai problème. Cependant, il m'aura fallu avoir 50 ans pour que quelqu'un, ministre de surcroît, me traite de misogyne, c'est-à-dire selon la définition du dictionnaire: "Un homme qui n'aime pas les femmes, qui les hait, qui les méprise ou qui leur témoigne du mépris, voire de l'hostilité." À Tournai, là où je suis connu, votre propos a bien fait rire. C'est déjà cela!

Cependant, profitant du dictionnaire ouvert, je me suis orienté sur le terme "madame pipi". Monsieur le ministre, si vous faites la même démarche que moi, vous pourrez lire qu'une madame pipi est "un employé, traditionnellement féminin, préposé au bon fonctionnement et au nettoyage des toilettes installées dans les lieux publics".

Pour en revenir à ma proposition d'envoyer un agent sous contrat Article 60, j'ai demandé au CPAS de Tournai de calculer ce que cela pourrait coûter à la SNCB. Sachant que ces montants peuvent varier selon certains critères comme l'âge, la situation familiale, etc., j'ai demandé que ce calcul soit réalisé en tenant compte de tous les critères de manière à ce que le chiffre proposé soit le montant le plus élevé. Dans un mail, le CPAS me répond que si on prend le salaire le plus haut, pécules de vacances et de sortie compris, sur la base d'un engagement de douze mois, le coût mensuel pour la SNCB reviendrait à 494,83 euros.

Monsieur le ministre, les toilettes de Tournai étant équipées de monnayeurs, les sommes récoltées reviendraient également à la SNCB. Nous parlons donc ici de *peanuts*. Il ne manque que la volonté d'agir et contrairement à vous - ce n'est pas un reproche -, je suis de Tournai et j'ai la faiblesse de croire que je connais ma ville. Si je vous fais cette proposition, c'est parce que je suis persuadé que c'est une excellente solution et que cela va concourir à diminuer certaines incivilités.

Monsieur le ministre, je souhaiterais donc connaître votre position. Dans l'hypothèse où ma proposition ne rencontre pas votre volonté, que comptez-vous faire pour régler le problème?

07.01 Paul-Olivier Delannois (PS): U noemde mij op de sociale netwerken een vrouwenhater omdat ik voorstelde een 'toiletjuffrouw' in dienst te nemen voor de toiletten van het station Doornik, die al anderhalf jaar gesloten zijn. U trekt een rookgordijn op om het echte probleem te verdoezelen.

Ik heb het OCMW van Doornik gevraagd om het kostenplaatje van de indienstneming van een persoon onder artikel 60-overeenkomst te berekenen voor de NMBS. Rekening houdend met de criteria die tot het hoogste loon leiden, zou deze indienstneming maandelijks 494,83 euro kosten.

De toiletten van het station Doornik zijn uitgerust met een muntautomaat en dat geld wordt geïnd door de NMBS. Er ontbreekt alleen de wil om actie te ondernemen. Ik ben ervan overtuigd dat die oplossing een rem kan zetten op dit asociaal gedrag. Wat zult u doen?

07.02 François Bellot, ministre: Madame la présidente, il y a plusieurs questions qui semblent faire la confusion entre une entreprise département d'État et une entreprise publique autonome. Il faut que les choses soient claires: ce n'est pas le ministre qui va ouvrir et fermer les portes. Je n'ai pas d'ordre à donner à un préposé, un chef de gare ou un sous-chef de gare. L'État actionnaire dispose de délégués au sein du conseil d'administration et il y a un contrat de gestion qui fixe un certain nombre d'obligations.

Par ailleurs, cher collègue, je vais tout de même répondre à votre question sur la base des éléments que la SNCB m'a communiqués car c'est plus complexe que ce que vous voulez présenter.

La SNCB m'informe que la réouverture des sanitaires en gare de Tournai n'est pas envisagée pour le moment et qu'il n'est donc pas dans ses intentions de faire appel à du personnel du CPAS ni de recruter des préposés pour l'exploitation des sanitaires, que ce soit à Tournai ou dans des gares comparables.

Je ne puis que répéter que la SNCB a mené des consultations pour l'exploitation des sanitaires, lesquelles n'ont rien donné, car la clientèle potentielle n'est pas suffisante. Seules les gares avec une grande affluence sont intéressantes pour des concessionnaires.

Dans l'hypothèse où un système de gestion avec un préposé serait mis en place, il subsisterait néanmoins un problème. Comment garantir la sécurité de ce préposé? En effet, l'insécurité reste une question délicate en gare de Tournai. La rénovation des sanitaires publics a été intégrée à la modernisation de la gare. Du mobilier anti-vandalisme a été installé. D'après les photos que j'ai reçues, il y a eu deux remises en état. C'est donc problématique.

Après seulement quelques semaines d'entrée en service, la facture des réparations s'élevait à 3 000 euros: débouchage journalier; remplacement des poubelles, des miroirs et des barres PMR (personnes à mobilité réduite), etc. S'y ajoute le fait que, plusieurs fois par jour, l'alarme incendie se déclenchait, puisque cet espace était devenu un véritable fumoir de substances diverses. Dès lors, il est devenu indispensable de demander l'assistance des services de police pour évacuer les individus qui se livraient à de telles consommations. Le personnel de gare n'est en effet pas en mesure de gérer un comportement aussi atypique.

Il convient également que vous sachiez que les services de police ont recommandé à la SNCB de fermer l'endroit.

Il me revient enfin qu'une déclaration d'intention en termes de sécurité ...

07.03 Paul-Olivier Delannois (PS): Monsieur le ministre, de quels services de police parlez-vous?

07.04 François Bellot, ministre: Je n'en sais rien. C'est un document qui émane de la SNCB.

Il me revient enfin qu'une déclaration d'intention en termes de sécurité dans et autour de la gare a été signée entre la SNCB, la Ville de

07.02 Minister François Bellot: Sommige vraagstellers gooien de overheidsdiensten en de autonome overheidsbedrijven op één hoopje. In het laatste geval kan de minister geen bevelen geven aan een stationschef.

De situatie is complexer dan u beweert.

De NMBS informeert me dat ze niet van plan is de toiletten in het station Doornik te heropenen. Het overleg dat ze met betrekking tot de uitbating ervan heeft gevoerd, heeft geen resultaat opgeleverd omdat er te weinig potentiële klanten zijn. Als de NMBS beslist er een uitbater voor aan te stellen, moet de veiligheid van die persoon worden gewaarborgd en dat is in dat station net een probleem. Enkele weken na de modernisering van het station, waarbij er meubilair werd geïnstalleerd dat tegen vandalisme bestand zou moeten zijn, waren er al opnieuw voor 3.000 euro aan herstellingen nodig. Vóór de modernisering heeft de NMBS de politie moeten inschakelen om gebruikers van diverse verdovende middelen uit de toiletten te verwijderen. De politie heeft de NMBS aangeraden het lokaal te sluiten.

07.04 Minister François Bellot: De NMBS, de lokale politie en de stad Doornik hebben een intentieverklaring over de veiligheid in en rond het station

Tournai et la police locale. Une collaboration pourrait, dès lors, prendre forme afin de sécuriser davantage le lieu, en partageant les responsabilités en la matière.

Nous pourrions envisager que la SNCB prête gracieusement le local à la Ville après un état des lieux. À charge de cette dernière d'y installer un préposé ou d'entreprendre des réparations éventuelles. Si l'on vous écoute, cela équivaut à ce que vous appelez vous-même des *peanuts*.

Dans l'état actuel des choses, la SNCB n'envisage donc pas une réouverture en tant que telle.

07.05 Paul-Olivier Delannois (PS): Monsieur le ministre, avant de répliquer, je vais faire un peu d'humour parce que vous n'avez pas fait d'allusion au terme "misogyne" que vous m'aviez attribué. J'ai un frère qui veut devenir sage-femme, je suppose que cela ne crée pas de problème! Mon commissaire de police m'a dit que, dernièrement, il y avait une femme qui était l'homme de paille des marchands de sommeil. Je suppose que je ne dois pas le reprendre! Et mon commandant des pompiers m'a dit qu'il y avait une femme qui voulait devenir homme-grenouille. Dois-je lui demander s'il doit maintenant parler de femme-crapaud? (*rires*)

Monsieur le ministre, je ne ris plus quand vous me parlez d'insécurité et de police et je connais bien le dossier. Mme Galant n'est plus là, mais sachez qu'elle tenait les mêmes propos que vous au début de son mandat et qu'elle s'est ensuite rendu compte que d'aucuns l'instrumentalisaient. Pourquoi? Je n'en sais rien.

Actuellement, la police des Chemins de fer n'est plus à Tournai, elle est partie à Mons. Lorsque Infrabel et la police sont en gare, elles partent sur la dorsale wallonne et elles sont donc peu présentes sur place. La seule police présente, c'est la police de Tournai. Lorsqu'on fait des analyses précises, la gare est, il est vrai, confrontée à des incivilités réelles, je ne le nie pas. Ce n'est pas un endroit où il ne se passe jamais rien mais l'image est tronquée: ces incivilités ont lieu uniquement parce qu'il n'y a personne! Le jour où il y aura une présence - une présence féminine serait préférable -, le problème sera réglé à la minute!

J'ai demandé à la police canine, qui patrouille sur les lieux de la gare, si une dame préposée à l'entretien des toilettes courrait un risque quelconque. La réponse a été claire: le jour où il y aura une présence physique dans ces toilettes, il n'y aura plus de problèmes. Les problèmes proviennent du fait qu'il n'y a pas de préposé dans ce lieu.

Demander à la Ville de Tournai de payer ce système me semble exagéré. La police d'Infrabel n'est jamais là, c'est toujours la police communale qui s'en charge. Et vous dites que, s'il y a un problème, nous devons payer pour le régler. La gare est toute nouvelle, et il n'y a pas de toilettes! Et je ne parle pas que des navetteurs, mais aussi des gens qui travaillent dans la gare, notamment des femmes, pour qui cette situation est très gênante.

07.06 François Bellot, ministre: Je crois savoir qu'il existe des toilettes réservées au personnel. Et n'oubliez pas qu'en Belgique, il y a 550 gares et que les toilettes de celles-ci sont gérées de manière

ondertekend. De NMBS zou het lokaal ter beschikking kunnen stellen van de stad Doornik, die eventueel zal beslissen het te renoveren en er een uitbater voor aan te stellen.

07.05 Paul-Olivier Delannois (PS): Gewezen minister Galant heeft hetzelfde gezegd als u. Pas achteraf heeft ze begrepen dat ze gebruikt werd. De Spoorwegpolitie is naar Bergen verhuisd. De enige politiedienst die in het station nog aanwezig is is die van Doornik. Hoewel er af en toe dingen gebeuren, geniet het station onterecht een slechte reputatie. Er is overlast omdat er niemand is. De aanwezigheid van vrouwelijke agenten kan een oplossing bieden. Agenten van de hondenbrigade hebben me dat bevestigd.

Het zou overdreven zijn te eisen dat Doornik betaalt. De politie van Infrabel is nooit ter plaatse, het is steeds de politie van de stad die patrouilleert. Het station is nagelnieuw, maar er zijn geen toiletten! Dat is ongemakkelijk voor de mensen die er werken.

07.06 Minister François Bellot: Ik meen te weten dat de toiletten zijn voorbehouden voor het personeel.

uniforme, selon des catégories de gares. Il n'y a pas de raison que nous placions du personnel dans certaines et pas dans d'autres.

La SNCB m'indique simplement qu'ils peuvent remettre les toilettes en état et placer un monnayeur. Mais, s'il y a encore des incidents, il faudra en faire le constat.

Je ne sais pas s'il y a des caméras, je suis d'accord de me pencher sur le dossier pour analyser la situation. Cependant une présence humaine n'est pas envisageable parce que, sur les 550 gares, 400 n'ont pas de problèmes. Et ce n'est pas parce que certaines posent problème que nous devons y placer un préposé.

In België zijn er 550 stations. De toiletten worden op uniforme wijze volgens categorieën beheerd. De NMBS is wel bereid de toiletten te herstellen en een muntautomaat te plaatsen. Ik kan de situatie opnieuw onderzoeken, maar er kan geen personeel aanwezig zijn. Op 550 stations zijn er 400 die geen probleem hebben.

07.07 Paul-Olivier Delannois (PS): Nous en reparlerons à un autre moment, mais je peux vous garantir qu'il y a des solutions.

07.07 Paul-Olivier Delannois (PS): Er bestaan oplossingen.

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 "le service minimum" (n° 17060)

08 Vraag van mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de minimale dienstverlening" (nr. 17060)

08.01 Gwenaëlle Grovonius (PS): Madame la présidente, monsieur le ministre, fin février, vous avez déclaré travailler sur un projet de loi sur le service minimum à la SNCB pour juin. Un texte sur lequel vous travaillez de votre côté, sans concertation avec les syndicats. Ce projet serait le résultat d'un ultimatum arrivé à terme fin décembre, faute d'accord conclu effectivement entre direction et syndicats de la SNCB sur un service minimum en cas de grève. Il sera demandé au personnel de se déclarer à l'avance apte à travailler ou gréviste.

08.01 Gwenaëlle Grovonius (PS): Eind februari liet u weten dat u zonder overleg met de vakbonden werkte aan een wetsontwerp over de minimale dienstverlening bij de spoorwegen, bij gebrek aan een akkoord hierover met de directie en de vakbonden van de NMBS. De personeelsleden zouden op voorhand moeten melden dat ze deelnemen aan de staking dan wel werkwillig zijn.

Monsieur le ministre, les grèves ne sont pas populaires. Elles constituent pourtant la seule arme des travailleurs pour faire entendre leur voix face à leurs employeurs ou au monde politique. Le droit de grève a été acquis de haute lutte et ne peut, selon moi, être remis en cause.

Monsieur le ministre, je souhaiterais dès lors vous interroger sur ce point: qu'entendez-vous concrètement par "service minimum"? Quelles en seraient les modalités pratiques? Comment les cheminots pourraient encore exercer pleinement leur droit de grève dans le cadre d'un service minimum qui demanderait la mise au travail de 85 % du personnel, voire dans certaines fonctions, y compris de sécurité, jusqu'à 100 %? Que se passerait-il si un travailleur souhaite changer d'avis après avoir déclaré qu'il travaillerait? Comment imaginez-vous concrètement gérer la base de données des "volontaires" et à quelles fins?

Wat verstaat u onder 'minimale dienstverlening'? Wat zouden de modaliteiten ervan zijn? Het stakingsrecht is een zeer belangrijke verworvenheid. Hoe zal het spoorwegpersoneel dat stakingsrecht nog kunnen uitoefenen, als de minimale dienstverlening de aanwezigheid van 85 of zelfs 100% van het personeel vereist? Wat gebeurt er als een werknemer van mening verandert nadat hij zich werkwillig had verklaard? Hoe zult u de gegevensbank van de werkwilligen beheren en met welke doeleinden?

08.02 François Bellot, ministre: Chère collègue, comme je l'ai déjà

08.02 Minister François Bellot: Ik

indiqué à plusieurs reprises, je souhaite, en ma qualité de ministre de tutelle, instaurer une base légale pour la continuité du service au sein des chemins de fer belges. J'ai entamé ces travaux après avoir dressé le constat, fin 2016, malgré l'appel à la conclusion de la concertation en cours, que les sociétés n'ont pu dégager une formule praticable en la matière dans le cadre d'une concertation avec les organisations syndicales.

Le dispositif sera conçu de manière à ne pas porter atteinte au droit de grève mais également, par ailleurs, de manière à garantir le droit à la mobilité des travailleurs, des navetteurs et le droit des cheminots à travailler s'ils s'y sont volontairement engagés.

Je ne souhaite pas anticiper sur l'élaboration d'une réglementation légale appropriée, qui est toujours en cours d'examen, en divulguant d'ores et déjà des éléments concrets à ce jour.

wil voorzien in een wettelijke grondslag voor de continuïteit van de dienstverlening. Ik heb deze werkzaamheden opgestart nadat ik eind 2016 vaststelde dat de ondernemingen er in hun overleg met de vakbonden niet in slaagden om een haalbare formule uit te werken.

De maatregelen zullen geen afbreuk doen aan het stakingsrecht, maar vrijwaren het recht op mobiliteit voor de reizigers en het recht op werk voor het spoorwegpersoneel dat wil werken. Ik wil niet vooruitlopen op een reglementering die nog onderzocht wordt.

08.03 Gwenaëlle Grovonius (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour ces éléments de réponse qui, vous vous en doutez, ne me satisfont absolument pas. J'entends qu'il n'y a aucune concertation avec les syndicats et je le regrette. Cela constituera un point problématique dans les semaines et les mois à venir.

En ce qui concerne la notion de service minimum, je ne vous ai pas entendu répondre sur la manière dont vous comptez contourner les difficultés qui risquent de se poser. En effet, un grand pourcentage du personnel doit être mobilisé pour pouvoir assurer un service en toute sécurité. En instaurant ce service minimum, selon toute vraisemblance, vous allez mettre à mal le droit de grève des travailleurs et je ne vous ai absolument pas entendu, même de manière générale, expliquer comment vous comptez préserver ce droit en instaurant ce service minimum.

08.03 Gwenaëlle Grovonius (PS): Ik betreur dat er helemaal geen overleg is met de vakbonden. Dat is problematisch! U hebt niet gezegd hoe u de moeilijkheden zult oplossen die zullen rijzen doordat een groot deel van het personeel gemobiliseerd moet worden om in veilige omstandigheden een minimale dienstverlening te verzekeren. Het is duidelijk dat u het stakingsrecht op losse schroeven zult zetten.

La **présidente**: Nous y reviendrons, j'en suis certaine.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

Chers collègues, il y a beaucoup de questions jointes et il y a encore beaucoup d'absents. Je vois que M. Raskin a une question au point 27 de l'ordre du jour.

09 Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de NMBS-parkings in Limburg" (nr. 17268)

09 Question de M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les parkings de la SNCB dans le Limbourg" (n° 17268)

09.01 Wouter Raskin (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, voor mij is het geen enkel probleem, om de vragen uit te stellen. Ik heb een deal met de medewerkster van de heer Geerts gemaakt, om mijn samengevoegde vraag nr. 17182 uit te stellen. Ik moet immers ook vertrekken. Ik wil wel even wachten, maar indien mijn beide andere vragen zijn gesteld, zou ik ook de vraag over Leuven willen stellen en vertrekken. Ik wil dus wel even wachten, maar niet tot het einde der dagen.

La **présidente**: Vous voulez donc attendre jusqu'à ce que M. Geerts arrive.

09.02 Wouter Raskin (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik stel nu mijn vraag nr. 17268.

De NMBS zou tegen 2020 meer dan 12 000 nieuwe autostaanplaatsen en ook zowat 10 000 nieuwe fietsplaatsen willen realiseren. Ook in Limburg zou in een verdere uitbreiding van de parkeercapaciteit worden geïnvesteerd.

Ik heb drie vragen.

Ten eerste, welke Limburgse stations en stopplaatsen zullen de komende jaren op extra parkeerplaatsen voor auto's en fietsen kunnen rekenen?

Ten tweede, om hoeveel parkeerplaatsen gaat het? Graag kreeg ik de cijfers per station of stopplaats, opgesplitst per vervoermiddel, zijnde auto of fiets.

Ten derde, welk bedrag zal daarvoor worden uitgetrokken? Graag kreeg ik ook daarvoor een opsplitsing per station of stopplaats.

09.03 Minister **François Bellot**: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Raskin, er werd een overleg met Infrabel opgestart, nadat haar raad van bestuur op 22 februari 2017 een ontwerp van meerjareninvesteringsplan had goedgekeurd. Na afloop van het overleg zal in het kader van de werkzaamheden van de Investeringscel worden overgegaan tot de organisatie tussen de meerjareninvesteringsplannen van de NMBS en van Infrabel.

Na deze twee fases zullen de meerjareninvesteringsplannen van beide ondernemingen zijn gestabiliseerd en zal het mogelijk zijn nader aan te geven welke werven effectief in het vooruitzicht worden gesteld.

09.04 Wouter Raskin (N-VA): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord, waarmee ik, met alle respect, voorlopig niks ben.

Uiteraard weet ik dat een en ander in overleg is en dat er druk over en weer wordt gepraat. Ik hoop echter dat ik op u mag rekenen, om stilaan tot een meerjareninvesteringsplan te kunnen komen en duidelijkheid te verschaffen, niet alleen aan de reizigers maar ook aan de regio's, die al heel lang wachten op een trein die nooit komt.

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

10 **Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de plaats van speedpedelecs op de weg" (nr. 17272)**

10 **Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la place des speed pedelecs sur la voie publique" (n° 17272)**

10.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de minister, ik heb deze keer geen vraag over de fietsvergoeding voor de speedpedelecs. Ik

09.02 Wouter Raskin (N-VA): D'ici à 2020, la SNCB projetterait de créer plus de 12 000 emplacements de stationnement supplémentaires pour les voitures et 10 000 pour les vélos.

Quels sont les gares et les points d'arrêt limbourgeois concernés par ce projet, combien d'emplacements seront-ils créés et quel est le coût de l'opération?

09.03 François Bellot, ministre: À l'issue de la concertation avec Infrabel sur le projet de plan pluriannuel d'investissement, la cellule d'investissement procédera à la coordination des plans pluriannuels de la SNCB et d'Infrabel. Nous pourrions alors détailler les futurs investissements.

09.04 Wouter Raskin (N-VA): Il serait grand temps de finaliser un plan pluriannuel d'investissement et de fournir des informations précises aux voyageurs.

10.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): À la demande de l'Union

neem immers aan dat daaraan hard wordt gewerkt en dat dat weldra in orde komt.

Deze vraag gaat over de plaats op de weg van de speedpedelecs. Zoals bekend is door de gelijkstelling met de bromfiets klasse B – we konden niet anders, het was een vraag van Europa – in het koninklijk besluit dat in werking is getreden op 1 oktober 2016, een hybride systeem gecreëerd, waarbij de speedpedelec kan worden toegelaten op wegen die voorbehouden zijn voor fietsen, op voorwaarde dat dat met een bord wordt aangeduid.

Kort door de bocht, maar ik denk dat het misschien beter was geweest als wij de redenering hadden omgedraaid en de speedpedelec overall zouden toelaten waar de fiets is toegelaten, behalve waar dat expliciet niet wordt toegelaten door aanduiding van een verkeersbord. Ik denk dat dat alles wat eenvoudiger had gemaakt.

Ook Fietsberaad, een adviesorgaan met betrekking tot het fietsbeleid onder de koepel van de Vlaamse Vereniging van Steden en Gemeenten, heeft een advies uitgebracht met betrekking tot de plaats van speedpedelecs op de openbare weg. Zijn uitgangspunt is dat de speedpedelec een actieve mobiliteitsvorm is die de actieradius van de bestaande elektrische fietsen nog verhoogt en daardoor een belangrijke bijdrage kan leveren aan enkele maatschappelijke uitdagingen van onze tijd, zoals de files, het klimaat en de gezondheid. Daarom pleit Fietsberaad ook voor een meer doorgedreven gelijkstelling met de klassieke fietsen en de tragere elektrische fietsen, de gewone pedelecs, bijvoorbeeld met betrekking tot het rechts afdraaien bij rood voor fietsers of met betrekking tot de toelating in voetgangerszones en op gemengde voet- en fietspaden aangeduid met D9- of D10-borden. Kortom, het is een pleidooi om de speedpedelec, wat plaats op de weg betreft, meer gelijk te stellen met de fiets dan vandaag het geval is.

Bent u op de hoogte van het advies van Fietsberaad? Deelt u het uitgangspunt van Fietsberaad dat de speedpedelec een heel interessante mobiliteitsvorm is, die een antwoord kan bieden op de te hoge druk van de automobiliteit in ons land?

Deelt u de mening van Fietsberaad over de volgende onderwerpen: het openstellen van rechts vrij door rood voor fietsers; het toelaten van speedpedelecs op gemengde voet- en fietspaden en de toelating voor alle speedpedelecs om fietsers in fietsstraten in te halen, wat vandaag strikt genomen niet bestaat? Indien ja, zult u hiertoe stappen ondernemen?

Wat is uw mening over de invoering van een maximale snelheid op fietspaden en waarom? Het is een gewestelijke bevoegdheid, maar u kunt daarover overleggen met uw gewestelijke ambtsgenoten.

Ten slotte, is er al een overleg geweest met de Gewesten over het advies van Fietsberaad om tot een coherente visie te komen? Na overleg met de regionale ministers van Mobiliteit zou het goed zijn dat er een duidelijke visie komt over de plaats van de speedpedelec in ons verkeer, want ik heb de indruk dat die er vandaag nog niet is.

européenne, les vélos électriques rapides ont été assimilés aux cyclomoteurs de classe B et sont autorisés à circuler sur les pistes cyclables, pour autant que cela soit explicitement indiqué. Personnellement, je préférerais que les vélos électriques rapides puissent circuler partout où les vélos classiques sont autorisés, sauf quelques exceptions clairement signalées par un signal routier.

L'organe consultatif Fietsberaad considère que les vélos électriques rapides accroissent le rayon d'action des vélos électriques existants et peuvent apporter une contribution majeure aux défis que doit relever la société en matière par exemple d'embouteillages, de climat et de santé. L'organisation plaide dès lors en faveur d'une égalité de traitement avec les vélos classiques et les vélos électriques moins rapides: tourner à droite au feu rouge, accès aux zones piétonnes et aux pistes cyclo-piétonnes mixtes.

Le ministre partage-t-il l'avis de Fietsberaad? Prendra-t-il des mesures en vue de le concrétiser? Que pense-t-il de l'instauration d'une vitesse maximale sur les pistes cyclables? Prévoit-il une concertation sur ces matières régionales?

10.02 Minister **François Bellot**: Mijnheer Van den Bergh, ik ben op

10.02 **François Bellot**, ministre:

de hoogte van het advies van Fietsberaad en deel zijn uitgangspunt dat de speedpedelec een actieve mobiliteitsvorm is die de actieradius van de bestaande elektrische fietsen verhoogt en een belangrijke bijdrage kan leveren aan enkele maatschappelijke uitdagingen van onze tijd. Ik denk daarbij onder andere aan de fileproblematiek, de luchtkwaliteit en de volksgezondheid.

De borden B22 en B23 gelden inderdaad alleen voor fietsers. Zoals ik eveneens reeds meermaals vermeld heb in het antwoord op parlementaire vragen over het thema, is de wijziging van het verkeersreglement in ruim overleg en met gunstig advies van de Gewesten tot stand gekomen. Een uitbreiding van het toepassingsgebied van de borden B22 en B23 naar de speedpedelecs werd nooit echt overwogen gelet op de maximale snelheid en het acceleratievermogen van speedpedelecs.

Op voorbehouden wegen voor voetgangers en fietsers aangeduid door D9- en/of D10-borden, zijn speedpedelecs inderdaad niet toegelaten. Die borden worden gebruikt wanneer er te weinig plaats is voor een volwaardig fietspad. Het is er wegens een potentieel conflict tussen bestuurders van speedpedelecs en onder andere voetgangers en fietsers niet raadzaam speedpedelecs toe te laten. Mochten de wegbeheerders van oordeel zijn dat er op plaatsen waar nu wordt gebruikgemaakt van D9- of D10-borden, ook speedpedelecs moeten worden toegelaten, volstaat het die borden te vervangen door D7-borden. Als er in dat geval geen begaanbare berm of trottoir is, dan mogen voetgangers het fietspad volgen en moeten zij voorrang verlenen aan de fietsers en speedpedelecs. Tegelijkertijd mogen de bestuurders van speedpedelecs de andere weggebruikers die zich op het fietspad bevinden, niet in gevaar brengen.

Ik ben het met Fietsberaad eens dat de huidige regelgeving betreffende het inhalen in fietsstraten voor speedpedelecs niet erg duidelijk is. Tijdens de werkzaamheden rond de herziening van de Wegcode is het punt al aan bod gekomen en heeft de werkgroep geoordeeld dat in fietsstraten het inhalen van fietsers door speedpedelecs van alle types best expliciet wordt toegelaten. Hoewel ik niet bevoegd ben voor de bepaling van een snelheidsbeperking op fietspaden, ben ik het idee genegen. Het komt echter de bevoegde gewestministers toe om daartoe het initiatief te nemen.

Zoals ik eveneens meermaals vermeld heb in antwoord op parlementaire vragen over het thema, is de wijziging van het verkeersreglement in ruim overleg en met gunstig advies van de Gewesten tot stand gekomen. Ik sta open voor voorstellen tot wijziging van het verkeersreglement op basis van nieuwe inzichten en ontwikkelingen. Op het moment ben ik er niet van overtuigd dat die er zijn. Vanzelfsprekend ben ik steeds bereid om daarover met de Gewesten te praten, mocht die vraag worden gesteld.

J'ai eu connaissance de l'avis du Fietsberaad et je partage leur position.

Compte tenu de la vitesse maximale et de la puissance d'accélération des *speed pedelecs*, il n'a jamais été envisagé d'étendre le champ d'application des signaux B22 et B23. Le code de la route a été modifié à l'issue d'une large concertation et après avis favorable des Régions.

Les vélos électriques rapides ne sont pas autorisés à circuler aux endroits signalés par des panneaux D9 et/ou D10, c'est-à-dire lorsqu'il n'y a pas d'espace suffisant pour une piste cyclable à part entière. Si l'on estime que ces vélos y ont tout de même leur place, on peut remplacer les panneaux précités par le signal D7. Dans pareil cas, s'il n'existe ni trottoir ni accotement praticable à cet endroit, les piétons sont autorisés à emprunter la piste cyclable en laissant la priorité aux cyclistes et aux utilisateurs de *speed pedelecs*. Ces derniers ne peuvent pas mettre les autres usagers de la route en danger lorsqu'ils circulent sur la piste cyclable.

La réglementation actuelle en matière de dépassements dans les rues cyclables n'est en effet pas très claire. Les membres du groupe de travail chargé de réviser le code de la route ont estimé préférable d'autoriser explicitement le dépassement des cyclistes par des *speed pedelecs* dans les rues cyclables. Je suis favorable à une limitation de la vitesse sur les pistes cyclables, mais il appartient au ministre régional compétent, et non à moi, de prendre une initiative en ce sens.

La modification du code de la route est le fruit d'une large concertation et d'un avis favorable des Régions. Le code peut encore

être adapté à la suite de développements ou d'éléments nouveaux, mais je ne suis pas convaincu que ces conditions sont actuellement réunies.

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

Daar zitten een aantal defensieve elementen in, met name dat er sinds 1 oktober een KB is, waarmee u verdergaat. Ik begrijp dat ergens ook wel. Er is toen een overlegprocedure afgerond met de nodige adviezen. Maar de verkoop en het gebruik van speedpedelecs zijn sindsdien in een stroomversnelling gekomen. Als u bovendien de fietsvergoeding uitbreidt tot speedpedelecs – en ik reken er echt op dat dat snel in orde komt –, dan zal dat alleen nog maar een extra hefboom zijn voor een ruimer gebruik van die voertuigen.

Dan moeten we toch nog eens goed kijken naar de plaats op de weg van de speedpedelecs. Een aantal punten die ik heb aangehaald, zijn zeker het overwegen waard op het moment waarop de wegcode in haar geheel opnieuw wordt bekeken.

We hebben dankzij uw KB de mogelijkheid gecreëerd om een onderscheid te maken tussen speedpedelecs en bromfietsen. Dat is een goede zaak. We moeten dat nu ten volle gebruiken om offensief de speedpedelecs meer plaats te geven op de weg. Gecombineerd met een snelheidsbeleid, dus via noodzakelijk overleg met de Gewesten, zouden daar ook mogelijkheden zijn.

De mensen zijn namelijk bang dat de speedpedelecs te snel rijden en de klassieke fietsers bedreigen. Als men dat combineert met snelheidsbeperkingen, zoals op de gedeelde voet- en fietspaden, dan is het wel mogelijk om die speedpedelecs toe te laten op die plaatsen.

Ik denk dat hier dus nog wel kansen liggen. Ik heb ook een wetsvoorstel uitgewerkt. Misschien kan dat ook een bron van inspiratie zijn.

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

11 Questions jointes de

- Mme Véronique Caprasse au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la réouverture de la liaison ferroviaire Valenciennes-Mons" (n° 17108)

- M. Jean-Jacques Flahaux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le rétablissement de la liaison ferroviaire entre Valenciennes et Mons" (n° 17342)

11 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Véronique Caprasse aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de heropening van de spoorlijn Valenciennes-Bergen" (nr. 17108)

- de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de wederindienststelling van de

10.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Je comprends que le ministre continue à défendre cet arrêté royal issu d'une procédure de concertation dans le cadre de laquelle des avis ont été rendus. Toutefois, l'utilisation de *speed pedelecs* a connu une forte hausse. Si l'indemnité vélo est élargie aux *speed pedelecs*, ces vélos rapides vont encore connaître un nouvel essor. Nous devons bien réfléchir à la place qui leur est dévolue sur la route et en tenir compte lors de la prochaine révision du code de la route.

Nous nous félicitons de constater que l'arrêté royal permet d'opérer une distinction entre les cyclomoteurs et les *speed pedelecs*, mais nous devons à présent utiliser ces dispositions pour donner davantage de place à ces vélos rapides sur la route.

On craint que les *speed pedelecs* roulent trop vite et menacent les cyclistes classiques. Toutefois, si des limitations de vitesse sont imposées, il sera possible d'autoriser les *speed pedelecs* dans des lieux partagés par les piétons et les cyclistes. J'ai rédigé une proposition de loi en ce sens.

spoorverbinding tussen Valenciennes en Bergen" (nr. 17342)

11.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Madame la présidente, monsieur le ministre, supprimée, il y a plus de vingt ans, la liaison ferroviaire entre la ville française de Valenciennes et la ville belge de Mons, a fait l'objet de plusieurs demandes de rétablissement afin de permettre aux Belges et aux Français résidant dans cette zone transfrontalière de se déplacer de part et d'autre de la frontière, sans avoir à remonter vers Lille et Tournai ou passer par Erquelinnes et Charleroi, pour voyager par train en Belgique, jusqu'à Anvers ou en France vers les Hauts-de-France et le bassin parisien, ce qui prend actuellement une journée supplémentaire.

Cette demande est renforcée par la nécessité de faciliter la circulation des personnes afin qu'elles puissent travailler des deux côtés de la frontière, sans avoir à utiliser des moyens de transports routiers. De grandes entreprises, comme Toyota par exemple, grandes pourvoyeuses d'emplois y compris pour des Belges, pourraient trouver avec plus de facilité les profils qui leur font défaut dans la mise en œuvre de leurs processus industriels, d'autant que l'on sait à quel point le chômage est important dans le Borinage. Elle faciliterait aussi l'accès au port d'Anvers pour les marchandises des entreprises du Valenciennois qui sont, pour l'instant, obligées de passer par Lille pour aller vers Anvers.

La France, dans le cadre du contrat État-Région des Hauts-de-France, a décidé de budgéter la réhabilitation de cette ligne ferroviaire avec l'électrification et la remise de voies sur le tronçon de près d'un kilomètre qui en manque, côté français puisqu'on avait enlevé les voies.

Dans la mesure où le plan pluriannuel d'investissement n'a pas encore été arrêté à Infrabel, l'intercommunale IDEA, dont je suis membre du conseil d'administration, revendique auprès de vos services la réouverture de cette liaison afin de redynamiser le développement économique du Hainaut-Centre. Le chimiste Yara, fabricant d'engrais à Tertre, aimerait déjà y faire circuler ses wagons-citernes. À ce titre, la réouverture du fret ferroviaire sur cette ligne dédensifierait la circulation des poids lourds sur la liaison autoroutière entre Valenciennes, Mons, Bruxelles et Anvers.

Dans la mesure où tous les acteurs économiques et politiques des deux côtés de la frontière demandent cette reconnexion, que la France a déjà mis sur la table 15 millions d'euros, il ne manque plus que la volonté d'Infrabel et sa participation pour deux millions d'euros à la réouverture de la ligne 97.

Monsieur le ministre, au-delà du coût, pouvez-vous nous indiquer si une étude a défini la plus-value de cette réouverture sur le plan économique, pour le Hainaut-Centre et au-delà pour la Belgique? Cette réouverture pourrait-elle être économiquement viable pour le réseau ferroviaire belge? Comptez-vous appuyer ce projet auprès d'Infrabel?

Comptez-vous solliciter les grandes entreprises concernées par ce trafic passagers et marchandises afin qu'elles participent – elles le peuvent – financièrement à la réalisation de cet objectif? Enfin, considérez-vous que ce projet puisse rentrer dans la politique

11.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Er is een reële roep om de wederindienststelling van de spoorverbinding tussen Valenciennes en Bergen, die een twintigtal jaar geleden werd geschrapt.

De reizigers in die grensregio moeten zich gemakkelijk kunnen verplaatsen zonder het wegvervoer te moeten gebruiken. De bedrijven zouden in de Borinage, waar de werkloosheidsgraad hoog is, interessante profielen kunnen vinden. Voor de bedrijven in de omgeving van Valenciennes zou de haven van Antwerpen gemakkelijker bereikbaar zijn. Als de spoorlijn opnieuw geopend wordt voor het vrachtvervoer, zouden er minder vrachtwagens op de autowegen rijden.

De intercommunale IDEA eist bij uw diensten dat de verbinding wordt heropend om de regio Hainaut-Centre nieuw leven in te blazen.

Frankrijk heeft al 15 miljoen euro voor de wederindienststelling van de verbinding uitgetrokken. Alleen de bijdrage van Infrabel, ten belope van twee miljoen euro, ontbreekt nog.

Heeft men de economische meerwaarde van de wederindienststelling bestudeerd? Zou de verbinding voor het Belgische spoorwegnet rendabel kunnen zijn? Zult u de heropening steunen? Zullen de betrokken bedrijven mee kunnen investeren in de wederindienststelling? Zou dat project deel kunnen uitmaken van de investeringen 'voor het goede doel' om de spoorwegwerken een nieuwe dynamiek te geven?

d'investissements vertueux mise en place pour redynamiser les travaux ferroviaires?

Je place un bémol qui va vous faire sourire. Si au mois de mai, Marine Le Pen devient présidente, il ne faut pas rouvrir cette voie!

11.02 François Bellot, ministre: Cher collègue, il est un fait que le rail belge contribue déjà fortement à encourager les échanges commerciaux entre la France et la Belgique. Outre la ligne à grande vitesse entre Paris et Bruxelles, plusieurs points frontières permettent de relier les deux pays par le rail: la ligne 96 par Quévy, la ligne 130A via Erquennes, la ligne 165 via Athus, la ligne 94 via Froyennes ou encore la ligne 75 via Mouscron.

Les autorités politiques des Hauts-de-France ont en effet pris contact avec moi au sujet de la réouverture au fret du tronçon Mons-Valenciennes. Le conseil d'administration du 20 février dernier a donné mandat à son CEO de présenter et négocier avec la tutelle un projet de plan d'entreprise et un PPI. Je parle d'Infrabel.

Ce projet doit encore faire l'objet de modification et certaines modalités de son financement doivent encore être précisées. Un grand nombre de projets seront analysés et arbitrés, notamment celui concernant la réouverture de la ligne ferroviaire Valenciennes-Mons. *In fine*, ce sera la cellule d'investissements dans laquelle les Régions sont représentées qui objectivera les différentes priorités.

Je souhaiterais terminer en rappelant que choisir, c'est renoncer. Par conséquent, retenir ce projet impliquera d'en rejeter d'autres et vice versa. Tout le monde doit garder cette évidence en tête. C'est ainsi que se font les choix, c'est ainsi qu'ils ont toujours été effectués et c'est ainsi qu'à l'avenir, ils se feront encore.

11.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Monsieur le ministre, je retiens le point positif de votre réponse, à savoir que le 20 février, le conseil d'administration d'Infrabel a lancé le dossier.

Vous posez à juste titre un bémol sur le financement. Choisir, c'est renoncer. C'est pourquoi il serait intéressant de nouer un partenariat, par exemple avec Toyota qui emploie plusieurs milliers de travailleurs dans la région de Valenciennes, dont beaucoup de Belges. Cela permettrait à Toyota de faire des économies car ils doivent passer par Lille vers Anvers. Je pense que ce pourrait être une opportunité. Je pense aussi à la firme de Tertre, le chimiste Yara.

Je vous remercie pour votre réponse.

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

La **présidente**: Comme M. Geerts n'arrive pas, nous revenons, à la demande de M. Raskin, au point 21 de l'ordre du jour.

12 Samengevoegde vragen van

- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het treinongeval te Leuven" (nr. 17148)
- de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale

11.02 Minister François Bellot: De Belgische spoorwegen leveren al een grote bijdrage aan het handelsverkeer tussen Frankrijk en België. Naast de hogesnelheidstrein tussen Parijs en Brussel verbinden meerdere grenspunten beide landen via het spoor.

De overheid van Haute-France heeft contact opgenomen over de heropening van dit baanvak voor het goederenvervoer. Op 20 februari heeft de raad van bestuur van Infrabel zijn CEO gemachtigd om een ontwerp van de ondernemingsplan en een MIP voor te stellen en er onderhandelingen over te voeren. Er zullen talrijke projecten worden onderzocht. De investeringscel, waarin de Gewesten vertegenwoordigd zijn, zal de prioriteiten objectiveren. De keuze voor dit project impliceert het verwerpen van andere projecten.

11.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Het zou interessant zijn om een partnerschap aan te gaan met de grote betrokken ondernemingen – ik denk aan Toyota en aan het chemiebedrijf Yara.

Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het treinongeval in Leuven" (nr. 17182)

12 Questions jointes de

- **M. David Geerts** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'accident de train survenu à Louvain" (n° 17148)
- **M. Wouter Raskin** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'accident de train survenu à Louvain" (n° 17182)

12.01 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, uit voorlopige bevindingen zou blijken dat het treinongeval ter hoogte van Leuven, waarbij vorige maand één persoon om het leven kwam, te wijten is aan een te hoge snelheid. Dat heeft althans het parket bevestigd.

De treinbestuurder zou een wissel genomen hebben aan een snelheid van ongeveer 100 kilometer per uur, terwijl er een snelheidsbeperking van 40 kilometer per uur geldt. Die snelheidsbeperking wordt aangeduid door seinen.

Ik heb een aantal vragen.

Kunt u de voorlopige conclusies van het parket bevestigen?

Naast het onderzoek van het parket voeren ook de spoorbedrijven en de FOD Mobiliteit een onderzoek naar de omstandigheden waarin het ongeval gebeurde. Wanneer mogen wij de conclusies van deze onderzoeken verwachten? Kunt u misschien al enkele voorlopige bevindingen meegeven, mijnheer de minister? Stemmen de voorlopige bevindingen overeen met de conclusies van het parket?

De treinbestuurder zou het sein met de snelheidsbeperking niet gezien hebben. Een bestuurder moet bij het buiten rijden van het station van Leuven rekening houden met een veelvoud aan seinen. Dat zou tot verwarring kunnen leiden. Is dat een gekend probleem?

Is er ter hoogte van het station van Leuven significant meer seingeving aanwezig dan ter hoogte van andere stations met een vergelijkbare grootte? Had de treinbestuurder voldoende kennis van de lijn? Had hij al eerder op de lijn gereden?

Ten slotte, kunt u bevestigen dat de uitrol van het veiligheidssysteem ETCS nog steeds op schema zit?

Alvast bedankt voor uw antwoord.

Voorzitter: Jef Van den Bergh.

Président: Jef Van den Bergh.

12.02 Minister François Bellot: Het parket meent inderdaad dat overdreven snelheid de oorzaak was van het ongeval te Leuven op 18 februari laatstleden. Het parket heeft de gegevens van het ongeval in beslag genomen en de NMBS heeft hier geen toegang toe.

Uit de beschadigingen kan de NMBS de vermoedelijke snelheid afleiden. Die komt overeen met de bevindingen van het parket.

Hoe dan ook, de onderzoeken in verband met dit ongeval zijn nog hangende, waaronder het onderzoek van het Onderzoeksorgaan voor spoorwegongevallen.

12.01 Wouter Raskin (N-VA): Il ressort d'une conclusion provisoire du parquet que l'accident ferroviaire survenu le mois dernier à Louvain et ayant coûté la vie à une personne serait dû à une vitesse excessive. Le conducteur de train aurait en effet emprunté un aiguillage à une vitesse d'environ 100 km/h dans une zone où la vitesse était limitée à 40 km/h. Est-ce exact?

Quand les enquêtes menées par les entreprises ferroviaires et le SPF Mobilité seront-elles clôturées? Les nombreux signaux de la gare de Louvain posent-ils problème? Le conducteur de train connaissait-il suffisamment bien la ligne?

Le déploiement du système de sécurité ETCS suit-il toujours le calendrier prévu?

12.02 François Bellot, ministre: D'après le parquet, une vitesse excessive constituerait effectivement la cause de l'accident. La SNCB est parvenue aux mêmes conclusions que le parquet en ce qui concerne la vitesse présumée, mais les enquêtes menées sont toujours en cours.

La signalisation est inévitablement

De signalisatie die in acht moet worden genomen, houdt onvermijdelijk verband met het samenvallen van de lijnen 36, 36N, 139, 53 en 35, en van de hogesnelheidslijn 2, ter hoogte van het station van Leuven. Er is evenwel geen sprake van een grotere complexiteit aan seinen dan bij vele andere stations.

Wat de snelheidsbeperking betreft, is het zo dat er wel degelijk sprake is van een niet-inachtnaam van een permanente snelheidsbeperking van 40km/u die reeds bestaat sinds 1 maart 2012. Deze snelheidsbeperking hangt samen met de configuratie van de spoorinfrastructuur op de betrokken plaatsen. De bestuurder van de betrokken trein had vanaf het vertrek aan het perron tot aan de plaats van het ongeval, meer dan 1,5 km verder in totaal 2 seinen en een permanent snelheidsbord na te leven. Een memolamp aan boord van zijn rijtuig diende hem te herinneren aan de opgelegde snelheidsbeperking.

De NMBS bevestigt mij dat de machinist over de nodige lijnkennis beschikte en dat de trein op tijd, om 13u 09 was vertrokken in het station van Leuven. De NMBS heeft geen weet van ontsporingsgevoeligheid van de Breaks MR 80.

De reden waarom een trein op tegenspoor vertrekt en terugkeert op normaalspoor houdt verband met het streven naar een zo groot mogelijke optimalisatie van het gebruik van de perrons, alsmede naar het zoeken van de beste reisweg. Om spoor 1 tijdens het weekend niet al te lang bezet te houden in het station van Leuven, werd ervoor gekozen om de trein soms van spoor 7 te laten vertrekken. De trein rijdt dan via lijn 36 op tegenspoor richting Brussel. Indien de trein op normaalspoor zou rijden, dan moet hij de lijn 35 en/of 53 kruisen, wat hinderlijk is voor het verkeer op deze lijnen.

Tijdens weekdagen bestaat evenwel de noodzaak niet om de trein vanop een ander spoor dan spoor 1 te laten vertrekken, en bestaat derhalve evenmin de noodzaak om de trein ten dele op tegenspoor te laten rijden.

De uitrol van ETCS op het rollend materieel van de NMBS zit wel degelijk op schema. Het TBL1+-programma is voltooid en wat de installatie van ETCS betreft was al 20 % van de hoofdlijnen, 1 264 kilometer, uitgerust met het ETCS-systeem op 1 januari 2017.

12.03 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, ik hoor van u dat de NMBS op basis van het wrak vermoedt dat de snelheid van het toestel inderdaad te hoog lag en dat de bevindingen van het parket wat dat betreft wellicht juist zijn. Ik hoor u echter ook zeggen dat het onderzoek nog loopt.

Ik heb ook genoteerd dat de signalisatie op een plek waar diverse lijnen elkaar kruisen en samenvallen een gegeven is maar dat er anderzijds ook geen grotere complexiteit is aan seingeving op die plek in Leuven dan bij andere stations. Ik wil u ook danken voor de rest van uw uitvoerige uitleg. Daar ga ik echter gezien het lopende onderzoek vandaag niet verder op in.

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

liée à l'arrivée simultanée de cinq lignes ferroviaires et d'une ligne à grande vitesse. La situation n'y est toutefois pas plus complexe que dans nombre d'autres gares.

Entre le départ de la gare et le site de l'accident, le conducteur de train devait respecter deux signaux et un panneau fixe limitant la vitesse à 40 km/h. Une lampe témoin dans son poste de conduite devait lui rappeler ces consignes. De plus, il connaissait parfaitement la ligne et le train était parti à l'heure.

Le programme TBL1+ est terminé. Le calendrier d'installation de l'ETCS sur le matériel roulant de la SNCB est respecté. Le 1^{er} janvier 2017, 20 % des grandes lignes en étaient déjà équipées.

12.03 Wouter Raskin (N-VA): Je voudrais remercier le ministre pour ses explications circonstanciées. Je ne souhaite pas m'étendre davantage sur le sujet étant donné que l'enquête est encore en cours.

13 Samengevoegde vragen van

- de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het treinongeval van Buizingen en de mogelijke vervolging van de NMBS en Infrabel" (nr. 17183)
- de heer Raoul Hedebouw aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het vervolgen van de NMBS en Infrabel wegens nalatigheid voor de treinramp in Buizingen" (nr. 17189)
- de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het vervolgen van de NMBS en Infrabel wegens nalatigheid voor de treinramp in Buizingen" (nr. 17190)
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vervolging van de NMBS, Infrabel en de bestuurder door het parket voor de treinramp in Buizingen" (nr. 17192)

13 Questions jointes de

- M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'accident ferroviaire de Buizingen et les poursuites possibles contre la SNCB et Infrabel" (n° 17183)
- M. Raoul Hedebouw au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les poursuites à l'encontre de la SNCB et d'Infrabel pour leur négligence dans le cadre de la catastrophe ferroviaire de Buizingen" (n° 17189)
- M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les poursuites à l'encontre de la SNCB et d'Infrabel pour leur négligence dans le cadre de la catastrophe ferroviaire de Buizingen" (n° 17190)
- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les poursuites du parquet contre la SNCB, Infrabel et le conducteur dans le cadre de la catastrophe ferroviaire de Buizingen" (n° 17192)

De **voorzitter**: Mijnheer Raskin, u bent de enige aanwezige van de vraagstellers.

U hebt het woord.

13.01 **Wouter Raskin** (N-VA): Mijnheer de minister, in september 2016 werd het gerechtelijk onderzoek naar de treinramp in Buizingen afgerond. Op basis van de conclusies van dat onderzoek heeft het parket van Halle-Vilvoorde aan de raadkamer gevraagd om de treinbestuurder, maar ook de NMBS en Infrabel, te verwijzen naar de politierechtbank in Halle. In april doet de raadkamer daarover een uitspraak.

Volgens het parket zouden de NMBS en Infrabel door nalatigheid onopzettelijk de oorzaak van het treinongeval zijn geweest: de NMBS door treinstellen te gebruiken die niet waren uitgerust met het veiligheidssysteem en Infrabel omdat de sporen onveilig waren.

Wat is uw reactie op de beslissing van het parket van Halle-Vilvoorde om de spoorbedrijven te vervolgen?

Tijdens de bijzondere commissievergadering naar aanleiding van het treinongeval in Leuven bevestigde u nog dat er geen ETCS geïnstalleerd was op de ontspoorde trein. Vreest u niet dat het parket ook daar de spoorbedrijven zal willen vervolgen, in het kader van dat treinongeval? Bestaat het risico dat de NMBS en Infrabel vervolgd zullen worden omdat het ETCS-veiligheidssysteem nog niet geïnstalleerd was op de ontspoorde trein?

Als de afwezigheid van het ETCS-systeem zou kunnen leiden tot de aansprakelijkheid van de NMBS en/of Infrabel, dan heeft dat mogelijk grote gevolgen. Hoe denkt u zo'n situatie in de toekomst te

13.01 **Wouter Raskin** (N-VA): Sur la base des conclusions de l'enquête judiciaire relative à la catastrophe ferroviaire de Buizingen, le parquet de Hal-Vilvorde a demandé à la chambre du conseil de renvoyer le conducteur du train, la SNCB et Infrabel devant le tribunal de police de Hal. Il est reproché aux deux entreprises ferroviaires d'avoir fait preuve de négligence, la SNCB parce qu'elle a utilisé des rames non équipées du système de sécurité et Infrabel, parce que les voies n'étaient pas sûres.

Que pense le ministre des poursuites engagées contre les entreprises ferroviaires? Dans le cas de l'accident de Louvain, il s'agissait également d'un train non équipé de l'ETCS. Le ministre ne craint-il pas que des poursuites soient aussi engagées dans le cadre de ce dossier? Comment envisage-t-il d'éviter que de telles

vermijden?

Kunt u een overzicht bezorgen van alle rollend materieel van de NMBS met de daarop aanwezige veiligheidssystemen?

13.02 Minister **François Bellot**: Een deel van mijn antwoord is in het Frans opgesteld omdat het om samengevoegde vragen ging.

Tout d'abord, vous me demandez mon avis. J'aimerais rappeler que la justice est indépendante. Tout accusé est présumé innocent tant que le jugement n'est pas tombé.

L'équipement en ETCS est en cours sur base du plan adopté suite à la catastrophe de Buizingen.

Il n'y a pas d'obligation légale d'équiper, à l'heure actuelle, l'ensemble du matériel et du réseau mais avancer au mieux et au plus vite, faire plus de sécurité est une obligation morale. Elle est d'ailleurs valable dans tous les secteurs où des risques sont présents.

Dans ce contexte si, dans le futur, des évolutions permettaient d'accélérer encore la sécurisation du rail, je ne manquerai pas de vous les proposer.

Enfin, les entreprises me transmettent les informations suivantes.

Wat de uitrol van het ETCS en het onderhoud van het materieel betreft, heeft de NMBS mij het overzicht bezorgd van de planning voor de uitrol van het ETCS op haar materieel en ik zal u dit bezorgen als bijlage.

Wat de steeds strengere deadlines betreft waarnaar de heer Hedeboom verwijst, laat de NMBS mij weten dat er geen aanpassingen zijn geweest in de takenpakketten van de treinbegeleiders. Om de arbeidsomstandigheden te waarborgen, beschikt de NMBS over een plan om zowel de exploitatie- als de arbeidsveiligheid te verbeteren.

De geplande budgettaire beperkingen voor de NMBS hebben geen gevolgen voor de projecten om de exploitatieveiligheid te verbeteren, met name de uitrol van het ETCS op het bestaande materieel en de aankoop van nieuw materieel ter vervanging van het materieel waarvan het economisch gezien niet meer opportuun is om het uit te rusten met het ETCS.

Om de controle en het onderhoud van het rollend materieel te verbeteren, wordt het onderhoud van het materieel permanent opgevolgd, zowel op het vlak van omvang als periodiciteit. De NMBS heeft de kwaliteitscontroles in de werkplaatsen opgedreven en een systeem ingevoerd waarmee de centrale diensten de uitvoering van het onderhoud kunnen monitoren.

Wat de verweten nalatigheden betreft, ontbreekt op dit ogenblik het nog aan duidelijkheid over de feiten die ten laste worden gelegd aan elkeen van de partijen. De geplande rechtsgang moet over die verantwoordelijkheid duidelijkheid brengen. Ik wens mij dan ook

situations se reproduisent? Peut-il me fournir un récapitulatif sur lequel seraient détaillés l'ensemble du matériel roulant de la SNCB et les systèmes de sécurité embarqués?

13.02 Minister **François Bellot**: Het gerecht is onafhankelijk en voor iedere verdachte geldt het vermoeden van onschuld. Het ETCS-systeem wordt geïnstalleerd, overeenkomstig het plan dat na de treinramp van Buizingen werd goedgekeurd. We waren er wettelijk gezien niet toe verplicht om het hele spoorwegnet en het materieel versneld met dat systeem uit te rusten, maar het is onze morele plicht om de spoorveiligheid zo snel en zo efficiënt mogelijk te verhogen. Als dat proces versneld kan worden dankzij nieuwe ontwikkelingen, zal ik u daarvan op de hoogte brengen.

Je vous fournis en annexe le calendrier prévu par la SNCB en vue d'équiper son matériel du système ETCS. La SNCB n'a pas adapté les missions assignées aux conducteurs de train et a échafaudé un plan destiné à améliorer la sécurité d'exploitation et du travail. Les restrictions budgétaires prévues n'affectent pas les projets visant à améliorer la sécurité d'exploitation, tant en ce qui concerne le déploiement du système ETCS que l'achat de nouveau matériel. L'entretien du matériel fait l'objet d'un suivi permanent et la SNCB a renforcé les contrôles de qualité effectués dans les ateliers grâce à un système permettant aux services centraux de superviser l'exécution effective de l'entretien.

S'agissant des éventuelles négligences, aucun éclaircissement ne peut encore être apporté sur les faits imputés à chacune des parties. La procédure prévue devrait clarifier la situation à cet égard. Il s'agit à présent de

voorzichtig op te stellen en dienaangaande geen standpunten in te nemen.

Waar het thans op aankomt, is ervoor te zorgen dat wat werd beslist in gevolge het ongeval te Buizingen op het terrein wordt uitgevoerd.

Wat de verbetering van de arbeidsomstandigheden betreft, vinden Infrabel en de NMBS het belangrijk om de arbeidsomstandigheden van hun personeel voortdurend te verbeteren.

Hierbij slechts een greep uit de talrijke voorbeelden van gedane acties.

Ten eerste, de vereenvoudiging van de reglementering met duidelijkere werkprocedures en werkinstructies als resultaat.

Ten tweede, processen in kaart brengen en documenteren om een correcte kennisoverdracht mogelijk te maken.

Ten derde, nieuwe werkposten zo ergonomisch mogelijk inrichten ter bevordering van een optimale samenwerking.

Ten vierde, de invoering van veiligheidssystemen voor een betere beveiliging van het personeel tijdens de uitvoering van werken op het spoor en op de werkplaatsen teneinde een betere veiligheidscultuur te ontwikkelen en het veiligheidsniveau te verhogen, zowel op het vlak van de exploitatieveiligheid als van het welzijn op het werk.

13.03 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor het omstandig antwoord.

Ik volg u in uw respect voor de scheiding der machten. Wij moeten die uitspraak afwachten. Het vonnis zal zijn wat het zal zijn. Ik begrijp dat u de nodige voorzichtigheid en omzichtigheid in uw antwoord aan de dag legt en dat u zich ervoor hoedt om vandaag een al te uitgesproken standpunt aan te nemen. Daarvoor alle begrip.

Ik denk echter toch dat wij ons ervan bewust moeten zijn dat het vonnis dat binnen korte termijn op ons afkomt mogelijk – ik blijf ook zeer voorwaardelijk – een grote impact op het spoorvervoer heeft.

Stel dat er inderdaad een veroordeling zou volgen, dan zullen wij toch een initiatief moeten nemen om een aantal hiaten of problemen op te lossen.

Een beslissing zou kunnen zijn, ik ben nu aan het freewheelen, het versneld uitvoeren van de uitroiling van het ETCS. Zelfs als dat een beslissing zou zijn, is dat niet voor morgen. De uitrol is pas voor 2023. Zelfs indien wij beslissen om daar een tandje bij te steken, zal dat nog een aantal jaren duren. In de periode van overbrugging zal er toch een houvast moeten zijn, kan ik mij voorstellen, voor de spoorbedrijven met het oog op mogelijke schade naar aanleiding van toekomstige spoorongevallen waarvan wij met zijn allen hopen dat ze niet gebeuren maar waarvan men nooit mag uitsluiten dat zoiets nog voorvalt.

Ik denk dus, in alle bescheidenheid, dat we toch klaar moeten zijn om te anticiperen op het vonnis dat komt en dat we een vervolg moeten

mettre en œuvre sur le terrain les conclusions de l'enquête. Infrabel et la SNCB estiment toutes les deux qu'une amélioration continue des conditions de travail est essentielle.

La réglementation a été simplifiée, de sorte à définir des procédures de travail plus précises, les processus ont été documentés afin d'assurer un transfert adéquat des connaissances, les nouveaux postes de travail sont les plus ergonomiques possibles et les nouveaux systèmes de sécurité doivent garantir une sécurité et un bien-être renforcés du personnel sur les voies et dans les ateliers.

13.03 Wouter Raskin (N-VA): La séparation des pouvoirs doit en effet être respectée. Il faudra donc attendre le jugement. Celui-ci ne devrait néanmoins pas tarder et risque d'avoir des conséquences majeures sur le transport ferroviaire. En cas de condamnation, le ministre devra prendre une initiative. Pourquoi dès lors ne pas s'efforcer d'accélérer le déploiement de l'ETCS, dont l'achèvement n'est prévu que pour 2023?

zien te treffen, nadat het vonnis geveld is, dat er voor zorgt dat we het vervoersaanbod kunnen blijven garanderen. Daarom denk ik dat het niet onverstandig zou zijn om met uw kabinet proactief die denkoefening alvast te starten.

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

De **voorzitter**: Mijnheer de minister, mijn vraag nr. 17273 is een vrij technische vraag en ik stel voor om ze om te zetten in een schriftelijke vraag.

Le **président**: Ma question n° 17273 est une question assez technique et je propose qu'elle soit transformée en question écrite.

14 **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw Daphné Dumery aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het verplichten van een alcoholslot voor dronken bestuurders" (nr. 17203)

- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het alcoholslot" (nr. 17419)

14 **Questions jointes de**

- Mme Daphné Dumery au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'obligation pour les conducteurs ivres de placer un éthylotest antidémarrage dans leur véhicule" (n° 17203)

- Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'éthylotest antidémarrage" (n° 17419)

14.01 **Daphné Dumery** (N-VA): Mijnheer de minister, in de media konden we enkele weken geleden heel wat lezen over het alcoholslot, onder andere dat de regering bezig is met een wetsontwerp daaromtrent en men noemt het een discussie. Ik denk dat er daarover geen discussie bestaat. Ook in deze commissie hebben we het hierover al meermaals gehad en meerdere fracties zijn het erover eens dat de reglementering over het alcoholslot er zeker moet komen.

Om uit te maken of het om een discussie of een gewoon gesprek binnen de regering gaat, wil ik de volgende vragen stellen. Zal de nieuwe wet die eraan komt de overtreder verplichten een alcoholslot te installeren of zal hij kunnen kiezen tussen een alcoholslot en een alternatieve straf? Dat is een cruciale discussie, want als men het niet meer verplicht en men het kan afkopen, dan is de impact niet dezelfde.

Vanaf hoeveel promille moet men verplicht een alcoholslot installeren? In elk artikel staat immers iets anders. Kan u daarover wat meer duidelijkheid verschaffen?

Klopt het dat de nieuwe maatregel ook zou gelden voor elke bestuurder die onder invloed van alcohol een ongeval veroorzaakt? Houdt u in de nieuwe wet ook rekening met een mogelijk preventief gebruik van een alcoholslot in taxi's, vrachtwagens, autocars of schoolbussen? Indien dat niet het geval is, waarom wordt daarvoor niet geopteerd?

14.02 **Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): Mijnheer de minister, sinds bijna zeven jaar kunnen rechters een alcoholslot opleggen. Uit het antwoord op de vele vragen die daarover al zijn gesteld, blijkt dat dit maar in een beperkt aantal gevallen gebeurt.

14.01 **Daphné Dumery** (N-VA): Selon les médias, le gouvernement discuterait d'un projet de loi relatif à l'éthylotest antidémarrage. Personnellement, je pense que ce sujet ne souffre aucune discussion. Plusieurs groupes politiques sont d'accord sur la nécessité d'introduire ce dispositif.

L'éthylotest antidémarrage sera-t-il obligatoire ou le contrevenant pourra-t-il choisir entre ce dispositif et une peine de substitution? À partir de quelle alcoolémie devra-t-il être installé et est-il exact qu'il sera imposé à tout conducteur sous l'influence de l'alcool à l'origine d'un accident? Les taxis, camions, autocars ou bus scolaires seront-ils aussi dotés d'un tel éthylotest à titre préventif? Dans la négative, pourquoi?

14.02 **Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): Cela fait bientôt sept ans que les juges ont la faculté d'imposer l'installation d'un éthylotest antidémarrage, mais ils

Een van de redenen daarvoor zou de hoge kostprijs zijn voor de installatie en de huur van het alcoholslot, alsook voor het begeleidingsprogramma, ongeveer 3 000 euro per jaar.

In een antwoord op mijn vraag stelde u eind oktober dat momenteel wordt onderzocht hoe de technische voorschriften van het toestel op Europees niveau zoveel mogelijk kunnen worden genormeerd, opdat de fabrikanten niet langer in elk land de kosten van de homologatie zouden moeten dragen en de kostprijs op die manier zou kunnen worden gedrukt.

Wat het preventief alcoholslot betreft, bijvoorbeeld voor schoolbussen, stelde u toen dat uw administratie alle aspecten aan het onderzoeken was en dat het overleg met de verschillende instanties en betrokken federaties nog moest worden opgestart.

Ook vorig jaar werd enkele keren het voornemen aangekondigd om rechters te verplichten een alcoholslot te laten uitspreken voor alcoholrecidivisten, tenzij de rechter uitvoerig motiveert waarom dit niet de meest efficiënte sanctie is.

Mijnheer de minister, hoeveel personen heeft de BIVV al begeleid of zijn er nog onder begeleiding? Van hoeveel veroordelingen heeft het BIVV weet die nog niet ten uitvoer werden gebracht?

Wat is de stand van zaken in het onderzoek om de technische voorschriften van het alcoholslot op Europees niveau te normeren?

Wat is de stand van zaken in het onderzoek naar een preventief alcoholslot?

Kunt u de krachtlijnen van het aangekondigde wetsontwerp al toelichten?

le font rarement car le coût annuel de l'installation, de la location et du programme d'accompagnement atteindrait environ 3 000 euros. En octobre 2016, le ministre répondait que l'on examinait comment normaliser les prescriptions techniques à l'échelon européen, de manière à éviter que chaque pays doive prendre en charge les frais d'homologation et à réduire ainsi le coût de revient. En ce qui concerne l'installation d'éthylotest antidémarrage à titre préventif, il avait indiqué que son administration étudiait la question et qu'il fallait encore initier la concertation avec les instances et les fédérations concernées.

L'année dernière a été annoncée l'intention d'obliger les juges à imposer un éthylotest antidémarrage aux conducteurs ivres récidivistes, sauf si les juges justifient de manière circonstanciée la raison pour laquelle ils considèrent que cette sanction n'est pas la plus efficace.

Combien de personnes l'Institut Belge pour la Sécurité Routière (IBSR) a-t-il déjà accompagnées ou combien de personnes bénéficient-elles d'un accompagnement dans ce cadre? Selon l'IBSR, combien de condamnations n'ont-elles pas encore été exécutées? Qu'en est-il des prescriptions techniques relatives aux éthylotests antidémarrage au niveau européen? Qu'en est-il de l'étude concernant un éthylotest antidémarrage à usage préventif? Quelles sont les lignes directrices du projet de loi annoncé?

14.03 Minister **François Bellot**: Beste collega, na verscheidene maanden van werkzaamheden en overleg is het wetsontwerp dat een gezamenlijk project van mobiliteit en van justitie betreft, nog in bespreking bij de verschillende stakeholders, in het bijzonder de magistraten en de politie. In de voorlopige tekst is de rechter in een aantal gevallen verplicht om een alcoholslot op te leggen aan de overtreder.

Zoals het nu voorligt, zou een persoon met alcoholpromillage van 1,8 of meer verplicht met een alcoholslot moeten rijden gedurende één tot

14.03 **François Bellot**, ministre: Le projet de loi, projet commun des SPF Mobilité et Justice, est encore examiné avec les différentes parties prenantes. Le texte provisoire comporte l'obligation pour les juges d'imposer un éthylotest antidémarrage dans certains cas, plus précisément s'il s'agit de

drie jaar, tenzij hij ervoor opteert om tijdens dezelfde periode niet te rijden. Daarbij speelt het geen rol of deze persoon betrokken is bij een ongeval. Ook bij dronkenschap en recidive binnen de drie jaar zal het alcoholslot verplicht worden.

Op dit ogenblik zijn er 55 personen veroordeeld tot een alcoholslot die zich hebben aangeboden bij het BIVV. 21 personen hebben de periode van het alcoholslot afgerond, 5 personen hebben geen alcoholslot geplaatst en 29 personen rijden nu nog rond met een alcoholslot. Op Europees niveau maakt de installatie van een alcoholslot deel uit van de introductie van intelligente veiligheidssystemen in voertuigen.

Het gaat dan in de eerste plaats over de technische uitrusting van de interface om een alcolock gemakkelijk in het voertuig te installeren. Die maakt deel uit van de besprekingen die nog moeten worden gevoerd in de werkgroep Voertuigen van de Europese Commissie.

Het preventief installeren van een alcolock voor het vervoer van personen of van goederen kan zeker de verkeersveiligheid ten goede komen, maar die verplichting moet per afzonderlijke sector worden afgewogen volgens de omstandigheden. Wat personenvervoer in het algemeen en het goederenvervoer in het bijzonder betreft, bestaat er een economische concurrentie. De aanwezigheid van talrijke buitenlandse vrachtwagenchauffeurs op onze wegen is problematisch omdat buitenlandse voertuigen niet onder de verplichting zouden vallen.

Wat het preventief alcoholslot betreft, ik ben voorstander van het verplicht gebruik van het alcoholslot in het personenvervoer, meer bepaald voor schoolvervoer, zoals in Frankrijk het geval is, maar ik moet vaststellen dat in België het schoolvervoer een geregionaliseerde materie is. Het is bijgevolg aan de Gewesten om het alcoholslot te verplichten in autobussen die voor schoolvervoer worden gebruikt.

personnes ayant présenté un taux d'alcoolémie d'au moins 1,8 pour mille et lorsqu'il y a récurrence dans les trois ans.

Actuellement, 55 personnes condamnées à se soumettre à un éthylotest antidémarrage se sont présentées à l'IBSR. Parmi elles, 21 ont purgé leur peine, cinq n'ont pas installé le dispositif dans leur véhicule et 29 l'utilisent.

Au niveau européen, l'installation de l'éthylotest antidémarrage s'inscrit dans les mesures visant l'introduction de systèmes de sécurité intelligents dans les véhicules.

L'installation préventive d'un éthylotest antidémarrage dans les véhicules de transport de personnes ou de marchandises peut bénéficier à la sécurité routière mais son obligation doit faire l'objet d'une évaluation par secteur. Il circule en effet sur nos routes de nombreux chauffeurs routiers étrangers qui ne seraient pas soumis à cette obligation, ce qui constituerait un handicap concurrentiel pour nos propres chauffeurs.

Je suis favorable à l'utilisation obligatoire de l'éthylotest antidémarrage dans le secteur du transport de personnes, et en particulier le transport scolaire, mais il s'agit là d'une compétence régionale.

14.04 Daphné Dumery (N-VA): Mijnheer de minister, ik heb één iets niet gehoord: is er een timing tegen wanneer de stakeholders bevraagd zullen zijn en wanneer het wetgevend werk zou kunnen worden aangevat? Dat is wel belangrijk.

14.04 Daphné Dumery (N-VA): Quand le travail législatif pourra-t-il débuter?

14.04 Minister François Bellot: Na het zomerreces.

14.05 François Bellot, ministre: Après les vacances d'été.

14.06 Daphné Dumery (N-VA): Na het zomerreces?

14.07 Minister François Bellot: Ja.

14.08 Daphné Dumery (N-VA): Wij volgen het ook zeer nauwgezet op. Ik weet dat bijna alle fracties er voorstander van zijn. U zult dus zeker een ruime steun krijgen voor het wetsontwerp. Wij hopen dat

14.08 Daphné Dumery (N-VA): Presque tous les groupes sont favorables à ce projet. Le projet du

het snel naar de commissie komt.

ministre bénéficiera donc d'un large soutien.

14.09 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mijnheer de minister, ik onthoud dat de normering op Europees niveau nog niet voor morgen is, omdat zij in de grote werkgroep zit. Over het preventief installeren van een alcoholslot zegt u terecht dat dat de bevoegdheid van de regio's is. Wij zullen eens aan de overkant horen hoe ver het daarmee staat.

14.09 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Ce n'est pas demain que nous aurons des normes européennes. Nous nous adresserons aux Régions en ce qui concerne l'éthylotest antidémarrage préventif.

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

15 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de massificatie van de werken aan de spoorwegen" (nr. 17294)

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de 'massificatie van infrastructuurwerken'" (nr. 17388)

15 Questions jointes de

- Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la massification des travaux aux chemins de fer" (n° 17294)

- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la 'massification des travaux d'infrastructure'" (n° 17388)

15.01 Inez De Coninck (N-VA): Mijnheer de minister, tijdens de vorige hoorzitting van de NMBS en Infrabel kwam de massificatie van werken aan de spoorwegen aan bod. Infrabel heeft de intentie de werken aan de spoorinfrastructuur zo veel mogelijk samen te voegen en overdag te organiseren. Dat biedt een aantal voordelen voor Infrabel, zoals de veiligheid van de werknemers, het feit dat alle werken op een moment gezamenlijk worden uitgevoerd en het feit dat overdag werken goedkoper is dan 's nachts

15.01 Inez De Coninck (N-VA): Infrabel entend combiner au maximum les travaux à réaliser aux infrastructures ferroviaires – poursuivant un objectif de "massification des travaux" – et les organiser durant la journée. Ce procédé est plus sûr, plus pratique et moins onéreux. Pour les voyageurs, cette stratégie entraîne cependant d'importants inconvénients puisqu'elle mène à des interruptions du service.

Voor de reizigers staan daar echter grote nadelen tegenover. Spoorverbindingen zouden tijdelijk geheel worden onderbroken gedurende de dag en de dienstverlening opgeschort. Infrabel zegt dat dat tot eenmaal per maand tijdens de week zou gebeuren. Dat lijkt mij een ingrijpende maatregel te zijn voor het treinverkeer, terwijl het net zaak is om zo veel mogelijk pendelaars ervan te overtuigen om de overstap naar de trein te maken.

Quelle est la position du ministre concernant cette massification des travaux? Combien d'accidents ont déjà eu lieu durant des travaux nocturnes sur les voies? Quels travaux est-il nécessaire de réaliser à la lumière du jour? Qu'en est-il à l'étranger?

Mijnheer de minister, hoe staat u, ten eerste, tegenover het voorstel van de massificatie van de werken?

Ten tweede, hoeveel ongevallen zijn er al gebeurd tijdens werken aan sporen 's nachts?

Ten derde, Infrabel verklaarde in de commissie dat sommige werken echt niet 's nachts kunnen worden uitgevoerd. Welke werken aan de sporen hebben nood aan daglicht?

Ten vierde, Infrabel verklaarde dat er benchmarkstudies bestaan omtrent werken aan sporen, een vergelijking met andere landen. Kunt u daarover iets meer zeggen? Wat is de gangbare methode? In Nederland zijn ze ervan teruggekomen om overdag te werken en doen ze dat opnieuw 's nachts. Is het mogelijk om de

benchmarkstudie aan het Parlement te bezorgen?

15.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, ik sluit mij aan bij de vraag van mevrouw De Coninck.

Tijdens de hoorzittingen vorige week had men het plots over de massificatie van infrastructuurwerken. Infrabel gaf daarvoor als redenen op dat dat veiliger was voor het personeel, werken langer op voorhand kunnen worden ingepland, werken beter over het spoornet kunnen worden gespreid, men een betere kwaliteit van de infrastructuur kan garanderen, de spoorondernemingen en hun klanten efficiënter kunnen worden geïnformeerd en de middelen optimaal kunnen worden ingezet. Dat laatste lijkt de belangrijkste reden.

Er zijn echter belangrijke nadelen verbonden aan een massificatie van de werken. De impact op de dienstverlening, en dus op de reiziger, zal erg groot zijn wanneer men infrastructuurwerken overdag en in de week zal uitvoeren. Niet het minst zal de dagelijkse woon-werk- of woon-schoolpendelaar in de kou blijven staan.

Ook de reizigersorganisaties bleken niet gewonnen te zijn voor het idee en hebben het over "desastreuze gevolgen" voor de NMBS en bijgevolg ook voor de reiziger en over de impact op de stiptheid en op aansluitingen.

Bovendien stellen zij dat Infrabel volgens artikel 5 van zijn beheerscontract bij werken die een impact hebben op de dienstregeling, alles in het werk moet stellen, opdat die wijzigingen in overeenstemming zouden zijn met de strategische doelstellingen van die ondernemingen.

Het lijkt erop dat de massificatie niet tegemoetkomt aan de doelstelling in artikel 5 van het beheerscontract.

Mijnheer de minister, wat is uw visie op een massificatie van de werken? Hoe zal die visie bewerksteld worden?

Welke impact zal de massificatie hebben op de spoorwegondernemingen enerzijds en op de reiziger anderzijds?

Kan Infrabel zomaar overgaan tot een dergelijke manier van werken of moet hiervoor de toestemming gevraagd worden aan de minister en/of aan de spoorwegondernemingen?

Deelt u de mening van de reizigersverenigingen dat massificatie in strijd lijkt te zijn met artikel 5 van het beheerscontract? Zal hierover iets bepaald worden in het nieuwe beheerscontract?

Werd hierover al een advies gevraagd aan het Raadgevend Comité van de Treinreizigers? Zo ja, wanneer en door wie?

15.03 Minister François Bellot: Bij massificatie combineert men verschillende werken aan de spoorinfrastructuur in hetzelfde tijdsvenster. De NMBS laat me weten dat ze heel wat vragen heeft over de manier waarop Infrabel het concept massificatie van werken concreet zal invullen. Infrabel zal hierover toelichting geven tijdens nog in te plannen werkvergaderingen. Pas daarna zal de NMBS de

15.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Outre les avantages déjà cités, Infrabel est également favorable à la massification parce que cette méthode permet d'optimiser les moyens. En revanche, la massification pèse lourdement sur les services et partant, sur les voyageurs. Les organisations de voyageurs ne voient pas davantage cette idée d'un bon œil.

Que pense le ministre d'une massification des travaux? Comment celle-ci sera-t-elle réalisée concrètement? Quel en sera l'impact sur les entreprises ferroviaires et sur les voyageurs? Infrabel peut-elle en décider seule ou doit-elle obtenir l'autorisation des entreprises ferroviaires ou du ministre?

Le ministre partage-t-il l'opinion des associations de défense des voyageurs, lesquelles considèrent que la massification semble contraire à l'article 5 du contrat de gestion dans la mesure où de telles modifications seraient incompatibles avec les objectifs stratégiques? Des dispositions à ce sujet seront-elles insérées dans le nouveau contrat de gestion? Le Comité consultatif pour les voyageurs ferroviaires a-t-il déjà rendu un avis?

15.03 François Bellot, ministre: La massification consiste à regrouper l'exécution de différents travaux d'infrastructure ferroviaire sur une même période. La SNCB se pose beaucoup de questions

impact van het voorstel beter kunnen inschatten, zowel op de reiziger als op de interne organisatie.

Zonder vooruit te lopen op de uitkomst van de werkvergaderingen, vreest de NMBS vooral de negatieve impact op de kwaliteit van haar dienstverlening aan de reizigers, zoals een onderbreking van het aanbod en de vermindering van de punctualiteit. Voorts vreest zij voor gederfde inkomsten, hogere operationele kosten en een aantal operationele moeilijkheden.

Volgens Infrabel werd in 2016 een medewerker van een onderaannemer tijdens werken tussen 8 uur 's avonds en 8 uur 's morgens zwaar gewond. Infrabel is van oordeel dat de werken die overdag uitgevoerd worden, over het algemeen zorgen voor een betere uitvoeringskwaliteit, een hoger rendement en een verhoogde veiligheid voor het personeel en bovendien de psychosociale last verminderen die eigen is aan nachtelijke prestaties.

Infrabel heeft mij op de hoogte gebracht van haar project van massificatie, dat ze in haar ontwerp van bedrijfsplan heeft opgenomen. Ik heb aan Infrabel een vergelijking met de buurlanden gevraagd aan de hand van een gedetailleerde benchmark. Ik verwacht ook van vijf ondernemingen een gemeenschappelijk advies over de impact van de massificatieprojecten op de klanten van de NMBS, op het goederenvervoer en op het internationaal reizigersvervoer.

Ik heb via de media kennisgenomen van het standpunt van navetteurs.be en TreinTramBus in verband met de massificatie van werken. De kwaliteit van de diensten aan de reizigers is voor mij belangrijk.

au sujet de la mise en œuvre concrète de cette massification par Infrabel. Celle-ci exposera ses projets lors de réunions de travail dont la date n'a pas encore été fixée et la SNCB pourra ensuite mieux évaluer la situation. L'entreprise ferroviaire craint cependant une incidence négative sur la qualité de ses services, avec par exemple une interruption de l'offre, une détérioration de la ponctualité, une perte de recettes et une hausse des coûts opérationnels et des perturbations.

Selon Infrabel, en 2016, un travailleur d'une entreprise sous-traitante a été gravement blessé lors de travaux exécutés la nuit. L'entreprise considère qu'en travaillant durant la journée, la qualité de l'exécution des travaux sera supérieure, de même que le rendement, et que la sécurité du personnel sera renforcée et la pression psychosociale diminuée.

Infrabel a intégré ce concept dans son projet de plan d'entreprise. Je lui ai demandé de réaliser une comparaison avec les pays voisins de la Belgique sur la base d'une référencement détaillée. Cinq entreprises doivent ainsi me remettre un avis commun sur l'incidence de cette stratégie sur les clients de la SNCB, sur les trafics de marchandises et sur le transport international de voyageurs. La qualité des services aux voyageurs constitue un aspect important à mes yeux.

15.04 Inez De Coninck (N-VA): Dank u voor uw antwoord, mijnheer de minister.

Ik volg u in uw redenering dat de reiziger en de dienstverlening voorop moeten staan. Ik noteer dat de NMBS kennelijk nog vragen heeft bij de werkwijze, terwijl het in de hoorzitting leek alsof het ging om een besliste en afgesproken zaak tussen de twee spoorbedrijven.

Het is positief dat u om een benchmark heeft gevraagd. Ik hoop dat de commissieleden die ook zullen krijgen.

Inzake de beslissingen van Infrabel heb ik u in het kader van de bespreking van het investeringsplan al gezegd dat u over een regeringscommissaris beschikt. Het is misschien interessant of nuttig

15.04 Inez De Coninck (N-VA): Le voyageur et les services ferroviaires doivent en effet primer. Il est positif que le ministre ait demandé une référencement et j'espère que les membres de la commission recevront également les conclusions de cette étude. Le commissaire du gouvernement aura peut-être un rôle à jouer dans les décisions d'Infrabel.

om langs die weg een rol te spelen bij zekere beslissingen.

15.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Ik sluit mij aan bij de repliek.

Tijdens de hoorzitting is gebleken dat er nog wel wat overleg nodig is. We moeten vooral erover tevreden zijn dat u als uitgangspunt gebruikt dat de reiziger centraal staat en dat de impact op de reiziger zo veel mogelijk moet beperkt worden. We kijken uit naar de uitkomst van de benchmark en van verdere onderzoeken en overleg tussen de gebruikers en Infrabel.

15.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Il est clair que de nombreux cycles de concertation s'imposent encore. Nous devons surtout nous réjouir que le ministre place le voyageur au centre de cette problématique. Nous sommes impatients de prendre connaissance des résultats de la comparaison, d'autres études et de la concertation.

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

16 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het engagement van de voormalige CEO van de NMBS om de NMBS niet te beschadigen" (nr. 16948)

16 Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'engagement pris par l'ancien CEO de la SNCB de ne pas nuire à la SNCB" (n° 16948)

De **voorzitter**: Dat is een vraag met een intrigerende titel, mijnheer Geerts.

16.01 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, ik heb een interview gelezen in de krant *De Morgen* van 25 februari. Een passage in dat interview heeft mij ertoe gebracht deze vraag te stellen. Ik citeer: "Tja, ik vind dat een zeer eigenaardig verhaal, toch zeker als je weet wat er allemaal is gebeurd. Mijnheer Descheemaeker is hier acht jaar CEO geweest. Hij heeft elk jaar 200 miljoen euro schulden opgebouwd, waarna hij zich een afscheidsvergoeding van 1,2 miljoen euro heeft laten uitbetalen. Hij heeft toen een engagement ondertekend waarin hij zich engageerde om het imago van de NMBS niet te beschadigen. Vervolgens schreef hij een boekje "Dwarsligger" waarin hij niets anders heeft gedaan. En hij blijft dit doen."

Kunt u toelichting geven bij dat engagement? Is er effectief een engagement getekend? Kan het Parlement inzage daarin krijgen? Als er effectief inbreuken gepleegd zijn, in welke sancties is er dan derhalve voorzien?

16.01 David Geerts (sp.a): D'après M. Cornu, M. Descheemaeker se serait engagé, au moment de son départ, à ne pas détériorer l'image de la SNCB mais c'est précisément ce qu'il a fait dans son livre *Dwarsligger*, et il persiste dans cette voie.

M. Descheemaeker a-t-il vraiment signé un tel engagement? Le Parlement peut-il le consulter? Quelles sont les sanctions en cas d'infraction avérée?

16.02 Minister François Bellot: Beste collega, de overeenkomst die werd ondertekend tussen Marc Descheemaeker en de NMBS bevat een vertrouwelijkheidsclausule die voor beide partijen geldt. Ik mag de inhoud van die overeenkomst bijgevolg niet onthullen, zelfs niet gedeeltelijk. Het communiceren naar de buitenwereld van elementen uit die overeenkomst, zoals bedragen of enige andere informatie, zonder dat beide partijen daarmee instemmen, vormt een schending van de overeenkomst.

Ik wil mij houden aan de plicht om de verbintenissen na te komen die in het kader van dergelijke documenten worden aangegaan.

16.02 François Bellot, ministre: Le contrat entre M. Descheemaeker et la SNCB comporte une clause de confidentialité applicable aux deux parties. Je ne puis par conséquent pas en divulguer la teneur, même pas en partie. Je m'en tiens à l'obligation de respecter les accords conclus dans le cadre de tels documents.

16.03 David Geerts (sp.a): Ik dank u voor uw antwoord mijnheer de minister.

16.03 David Geerts (sp.a): Je n'ai pas obtenu de réponse à ma

Ik begrijp uw antwoord, maar het is alleen een antwoord op mijn eerste vraag. U kunt geen toelichting geven en mij de overeenkomst niet bezorgen, wegens de vertrouwelijkheidsclausule, maar ik heb ook gevraagd of er inbreuken zijn gepleegd en of er daarvoor in sancties is voorzien. Zijn er sancties genomen? Volgens de toenmalige CEO, in dat interview, zijn er toch inbreuken gepleegd?

Mijn vraag blijft dan ook overeind. Zijn daar gevolgen aan gegeven? Ik stel vast dat die vraag onbeantwoord blijft. Ik zal die vraag dan ook opnieuw stellen. Ik neem aan dat de voorzitter van de raad van bestuur in dezen zal worden gevat.

De **voorzitter**: Wordt vervolgd.

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

17 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het project inzake de vervanging van installaties aan spoorwegovergangen" (nr. 17061)

17 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 projet relatif au remplacement d'installations situées aux passages à niveau" (n° 17061)

17.01 David Geerts (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, wij hebben in deze commissie al meermaals vragen gesteld over het actieplan Overwegen. Aanvankelijk ging het over het actieplan Overwegen 2008/2015. Ik meen mij zelfs te herinneren dat wij hier in deze commissie ooit een presentatie hebben gekregen over de uitrol van die timing en de investeringsbedragen die er tegenover stonden.

In het oorspronkelijke plan wou men 200 overwegen afschaffen tegen eind 2015. 119 overwegen werden volgens mij ook effectief afgeschaft. Vervolgens is er een nieuw actieplan gekomen, maar dan begon de onduidelijkheid over de budgetten die daarvoor zouden worden uitgetrokken.

Uit de verschillende vragen en antwoorden blijkt volgens mij dat er sprake is van een enorme vertraging. Ik besef terdege, mijnheer de minister, dat het afschaffen van overwegen heel veel geld kost. De vraag is dan ook wat de marginale meerwaarde is op het vlak van de veiligheid. Gelet op de jaarlijkse ongevallen lijken de investeringen echter volkomen terecht.

In 2012 werd aan de firma VRS een opdracht gegund voor de ontwikkeling en plaatsing van nieuwe overgangen. Na een aantal jaren blijkt die opdracht te zijn ingetrokken, wat andermaal een grote vertraging betekent.

Ik heb dan ook een aantal vragen. Wanneer en waarom precies werd de opdracht aan VRS voor de vernieuwing van de spoorwegovergangen door Infrabel ingetrokken? Wat was de waarde van dat contract? Wat was de voorziene timing van de ontwikkeling van het nieuwe systeem en de uitrol ervan op het terrein? Over hoeveel spoorwegovergangen gaat het precies? Zijn er door beiden juridische stappen gezet? Wat is nu het plan van aanpak voor de

dernière question. M. Cornu estime que des infractions ont été commises. Y a-t-il eu des sanctions? Je re-déposerai ma question. Je présume, dès lors, que c'est au président du conseil d'administration de gérer cette affaire.

17.01 David Geerts (sp.a): Selon le plan d'action Passages à niveau 2008-2015, 200 passages à niveau devaient être supprimés d'ici fin 2015. Selon mes calculs, 119 auraient été effectivement supprimés. Un nouveau plan d'action a ensuite été présenté, sans toutefois préciser clairement le budget y afférent. Il semble en tout cas que les retards s'accumulent, à la suite notamment du retrait de l'exécution des travaux à l'entreprise VRS, chargée de développer et d'installer de nouveaux passages à niveau.

Pourquoi l'exécution des travaux a-t-elle été retirée à l'entreprise précitée? Des démarches juridiques ont-elles été entreprises? Quel est désormais le projet de rénovation des passages à niveau?

vernieuwing van de spoorwegovergangen? Welke impact heeft de intrekking van dit contract op de originele planning?

17.02 Minister **François Bellot**: Mijnheer Geerts, Infrabel heeft het contract met VRS beëindigd op 17 november 2016 en dit omwille van het feit dat VRS de contractuele bepalingen niet heeft nageleefd. Het contract met VRS werd afgesloten voor een bedrag van ongeveer 64 miljoen euro.

Het contract voorzag erin dat het prototype van een nieuwe spoorwegovergang twaalf maanden na de bestelling door Infrabel moest zijn gevalideerd. Het betrof een uitrol, gespreid over tien jaar. Er was gepland dat achthonderd overwegen zouden worden vernieuwd.

Als gevolg van de beslissing van Infrabel van 17 november 2016 tot verbreking van de overeenkomst met VRS, lanceerde VRS een procedure in kort geding voor de aanstelling van een deskundige. De vordering van VRS werd als ongegrond afgewezen. VRS heeft tot op vandaag nog geen procedure ten gronde opgestart ter bevestiging van de verbrekingsbeslissing.

Infrabel gaat inmiddels voort met de vernieuwing van de overwegen, met name op basis van de bestaande technologie en tegen hetzelfde ritme, zoals dat met VRS was gepland. De vernieuwing valt dus allerminst stil.

17.02 **François Bellot**, ministre: L'entreprise VRS ne remplissant pas ses obligations, le contrat a été résilié le 17 novembre 2016. Le montant du contrat conclu s'élevait à environ 64 millions d'euros.

Aux termes du contrat, Infrabel devait valider le prototype d'un nouveau passage à niveau douze mois après la commande. L'installation de ces équipements devait durer 10 ans durant lesquels 800 passages à niveau devaient être modernisés.

Après la rupture du contrat, VRS a requis la désignation d'un expert par le biais d'une procédure en référé. Cette action a été déclarée non fondée. VRS n'a pas encore lancé de procédure au fond.

Infrabel continue de procéder au remplacement des passages à niveau sur la base des technologies actuelles et au rythme prévu. La modernisation de ces infrastructures n'a donc pas été bloquée.

17.03 **David Geerts** (sp.a): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor zijn antwoord.

Zaken in verband met de afwikkeling van de verbreking van het contract komen mij niet toe, maar wel de rechtbank.

Mijnheer de minister, wat ik belangrijk vind, is dat u zegt dat er geen impact is op de uitrol van de beveiliging van de overwegen. Dat was wel vooral mijn vrees. Dat programma kende vijf jaar studie en ik vreesde dat de verbreking van het contract ervoor zou zorgen dat die vijf jaar vertraagd zou worden. In deze en ook in andere commissies hebben wij al besproken dat het belangrijk is om genomen beslissingen uit te rollen, want anders dreigen er problemen. Ik hoop dat de uitrol, zoals u hier antwoordt, geen uitstel kent door die beslissingen.

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

18 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de splitsing van een treinstel met passagiers ter hoogte van Ans" (nr. 17146)

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 "la séparation d'un train de passagers à hauteur de Ans" (n° 17146)

18.01 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, ik zal kort zijn, want het gegeven is bekend: een M6-toestel verloor enkele wagons met een totaal van zevenhonderd passagiers. Gelukkig vielen er geen gewonden.

Wat zijn de mogelijke verklaringen voor het afbreken van het koppelstuk?

Wanneer werden de treinstellen voor het laatst nagekeken?

Heeft men nu nazicht gedaan bij of gepland voor alle M6-toestellen?

Wat zijn de extra vertragingen in de ochtendspits door dat incident?

Tot slot, in de rapporten van vertragingen van de NMBS en Infrabel heeft men het over vertragingen door derden. Wat is het percentage vertragingen te wijten aan defecten van materiaal?

18.01 David Geerts (sp.a): À la hauteur de Ans, plusieurs wagons transportant sept cents voyageurs se sont décrochés d'une motrice M6. Aucun blessé n'est heureusement à déplorer.

Quelles sont les causes possibles de ce décrochage? À quand remonte la dernière inspection des rames? Toutes les rames M6 seront-elles dorénavant inspectées? Quels ont été les retards supplémentaires occasionnés par cet incident survenu à l'heure de pointe matinale? Quel est le pourcentage de retards imputables à des défaillances du matériel?

18.02 Minister François Bellot: Beste collega, de NMBS onderzoekt momenteel de mogelijke oorzaken van de ontkoppeling van twee wagons ter hoogte van Ans op donderdag 9 maart 2017. Het afbreken van een koppeling valt niet uit te sluiten. De NMBS heeft hier dan ook een specifieke procedure voor.

Het incident heeft getoond dat de bestuurder snel en efficiënt reageert. De remuitrustingen zijn aangepast voor zo'n situatie en grijpen automatisch in.

Het betrokken rijtuig werd een laatste maal gereviseerd in september 2016. De laatste visuele controle vanuit een schouwput dateert van 21 december 2016. Hierbij werden geen anomalieën vastgesteld aan de koppeling.

Het incident heeft er inderdaad toe geleid dat alle koppelingen van alle M6-rijtuigen aan een diepgaande controle zullen onderworpen worden.

De extra vertraging ten gevolge van het betreffende incident tijdens de ochtendspits van 6 uur tot ongeveer 9.30 uur, aankomst in Brussel, kan ik als volgt samenvatten. Er werd een reizigerstrein afgeschaft. Negen reizigerstreinen werden gedeeltelijk afgeschaft. Tweeëntwintig reizigerstreinen liepen in totaal 319 minuten vertraging op. Twee internationale reizigerstreinen liepen 34 minuten vertraging op. Een Thalystrein liep 6 minuten vertraging op. In totaal liepen dus 35 treinen 359 minuten vertraging op.

Globaal gezien is de dalende trend in de stiptheidscijfers van 2014, 2015 en 2016 te wijten aan incidenten met het materieel. Als bijlage vindt u een document met daarin een overzicht voor de periode 2010-2016 van het aantal minuten vertraging opgenomen in de rapporten "incidenten toegewezen aan het materieel. Wij zullen u dat geven.

18.02 François Bellot, ministre: La SNCB n'a pas encore achevé l'enquête relative à cet incident. La rupture d'un coupleur n'est jamais totalement exclue et une procédure est prévue dans ce cas. Le conducteur a réagi rapidement et les systèmes de freinage ont parfaitement fonctionné.

La dernière inspection de la rame concernée date de septembre 2016. Un dernier contrôle visuel avait été effectué en décembre 2016. Aucune anomalie n'avait été constatée. Toutes les rames M6 seront à présent inspectées.

En ce qui concerne les répercussions de l'incident sur le trafic vers Bruxelles à l'heure de pointe matinale, un train a été supprimé et neuf autres l'ont été partiellement. Au total, 22 trains ont enregistré 319 minutes de retard. Deux trains internationaux de voyageurs ont eu 34 minutes de retard et un Thalys a enregistré 6 minutes de retard.

Je transmets un document détaillant les retards pour la période 2010-2016. Il permet de déterminer la part des retards

imputable au matériel défectueux.

18.03 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, ik dank de minister voor zijn heel concrete antwoorden. Gelukkig is het incident zonder slachtoffers gebleven.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

19 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de fietsvergoeding voor speedpedelecs, de fiscale ondersteuning en de stand van zaken van het mobiliteitsbudget" (nr. 17191)

19 Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'indemnité vélo pour les speed pedelecs, le soutien fiscal et l'état d'avancement du budget mobilité" (n° 17191)

19.01 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, ook de speedpedelecs stonden hier inderdaad op de agenda. De vaststelling is dat er een stijging was met 13 % in 2016 ten opzichte van 2015 aangaande het aantal fietsende pendelaars. Er zijn verschillende transportstudies waarin men zich afvraagt wat de toekomst zal zijn. In mijn schriftelijke neerslag heb ik er een aantal opgesomd.

19.01 David Geerts (sp.a): Le nombre de navetteurs circulant à vélo a grimpé de 13 % entre 2015 et 2016. Toute une série d'études ont paru récemment à propos de la mobilité.

Wat is de reactie van u en uw administratie op die verschillende onderzoeken? Het gaat er dan niet zozeer over of u ze gelezen hebt, maar wat is de reactie effectief inzake het beleid? Uiteindelijk, als iedereen kan vaststellen dat het een nieuwe tendens is, misschien een tendens ook die een oplossing kan geven voor onze statistieken van filekampioen, kunnen daaruit misschien lessen worden getrokken.

De fietsvergoeding bestaat nu reeds voor gewone fietsen, komt deze er ook voor elektrische fietsen? Wij hebben in de begrotingsdiscussie gezien dat er niets beslist is over het mobiliteitsbudget.

Sp.a heeft een voorstel ingediend, maar ook andere collega's hebben voorstellen ingediend, ik wend mij tot collega Van den Bergh, om speedpedelecs fiscaal aftrekbaar te maken. Wat is uw houding daartegenover?

Ten slotte, wat is de stand van zaken inzake het mobiliteitsbudget? Maar dat zal waarschijnlijk afwachten zijn.

19.02 Minister François Bellot: Mijnheer de voorzitter, beste collega, talrijke studies wijzen inderdaad op terreinwinst van de fiets voor woon-werkverplaatsingen. Deze tendens vindt men ook terug in de diagnostiek woon-werkverkeer. Het gebruik van de fiets als verplaatsingsmiddel moet worden aangemoedigd binnen een globaler intermodaal beleid. De elektrische fiets verdient hierin zeker een plaats, aangezien hij een positieve oplossing biedt voor zowel het fileprobleem als de milieu-uitdagingen.

Om de mobiliteit met elektrische tweewielers te bevorderen, heb ik verschillende maatregelen voorgesteld, die het gebruik van speedpedelecs en gemotoriseerde rijwielen moeten aanmoedigen voor woon-werkverplaatsingen en andere verplaatsingen. Momenteel is er overleg met mijn collega de minister van Financiën Johan Van Overtveldt.

Quelles suites politiques le ministre compte-t-il donner à ces études? Envisage-t-on l'octroi d'une indemnité vélo pour les bicyclettes électriques? Rien n'a été décidé à propos du budget mobilité au cours des discussions budgétaires. Où en est-on? De très nombreuses propositions ont été déposées pour une déductibilité fiscale des speed pedelecs. Le ministre est-il ouvert à la question?

19.02 François Bellot, ministre: Beaucoup d'études indiquent en effet que le vélo gagne du terrain dans les déplacements domicile-lieu de travail. L'utilisation du vélo doit être encouragée dans le cadre d'une politique intermodale plus complète où le vélo électrique mérite assurément une place car il apporte une solution positive au problème des embouteillages et aux défis en matière environnementale.

J'ai proposé plusieurs mesures de

Mijn collega minister van Financiën Johan Van Overtveldt werkt momenteel aan een voorstel om mensen met een bedrijfswagen aan te zetten tot het afstaan van hun voertuig in ruil voor een positieve mobiliteitstoelage. Deze toelage zal hen toelaten hun mobiliteit op een andere manier te bekostigen en toegang te krijgen tot andere vervoersmodi. Er zijn momenteel interkabinettengesprekken aan de gang.

nature à promouvoir l'utilisation des vélos électriques rapides et des deux-roues motorisés pour les déplacements domicile-lieu de travail et autres. Une concertation avec le ministre des Finances est actuellement en cours.

Le gouvernement élabore actuellement une proposition visant à inciter les détenteurs d'une voiture de société à renoncer à cet avantage en échange d'une indemnité de mobilité positive. Cette prime leur permet de financer autrement leur mobilité et d'avoir accès à d'autres modes de transport. Des discussions intercabinets sont en cours à ce sujet.

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

19.03 David Geerts (sp.a): Connaît-on le coût de cette mesure sur les plans fiscal et de l'ONSS? L'administration dispose-t-elle de ces chiffres?

Ik heb nog een bijkomende vraag. Hebt u binnen die interkabinettengroep een zicht op de kostprijs, zowel op fiscaal vlak als voor de RSZ? Bestaan die cijfers binnen de administratie van de FOD?

19.04 Minister François Bellot: We hebben nog geen bedragen.

19.04 François Bellot, ministre: Nous ne disposons encore d'aucun montant.

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

20 Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'accès PMR et le parking de la gare de Binche" (n° 17274)

20 Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de parking van het station Binche en de toegankelijkheid van het station voor personen met beperkte mobiliteit" (nr. 17274)

20.01 Laurent Devin (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, l'actualité nous rattrape. Vous êtes au courant que la SNCB a fermé la gare de Binche avant hier. Je profite donc de cette question qui avait trait essentiellement à l'accès PMR et l'agrandissement du parking de la gare de Binche.

20.01 Laurent Devin (PS): De NMBS heeft het Station Binche eergisteren gesloten. De werken voor de verbindingstukken tussen de ingang van het reizigersgebouw en de perrons werden deze namiddag afgerond en het station is opnieuw toegankelijk.

La gare de Binche a été inaugurée en 1911 en même temps que la gare d'Anvers. Ces deux gares n'ont pas reçu les mêmes soins ces dernières années. Pourtant, le site de la gare de Binche est un site classé même si la gare en elle-même ne l'est pas. Tout cela pour bien comprendre le dossier qui nous occupe aujourd'hui.

Welke investeringen worden er uitgetrokken om de perrons toegankelijk te maken voor personen met beperkte mobiliteit, om de verlichting te verbeteren en om de huidige parkeerruimte aan het station Binche uit te breiden?

La gare a été fermée lundi soir. J'en ai été prévenu par les services de la SNCB. Je me suis rendu sur place hier matin. Il m'a été signalé, cet après-midi, que les travaux étaient terminés. Ces travaux relient l'entrée du bâtiment voyageurs aux quais de la gare où les personnes

prennent leur train. La gare a été réouverte au public cet après-midi ce dont je me réjouis.

Néanmoins des questions se posent quant aux investissements à venir de ce bâtiment. Dans le texte écrit de ma question, je vous parlais de l'accès aux quais pour les personnes à mobilité réduite, de l'amélioration de l'éclairage, de l'extension du parking actuel de la gare de Binche avec la sécurisation le long des voiries. J'aimerais également que vous me donniez des informations sur les travaux de rénovation de la toiture et de l'ensemble de la gare.

Vous connaissez peut-être cette gare. On vient de loin pour y tourner des films. Ruppert Everett y était encore à la Toussaint pour retracer l'histoire d'Oscar Wilde, Dany Boon y était présent pour un de ses derniers films.

On connaît l'évolution des chemins de fer. Le sentiment des Binchois est qu'on isole progressivement leur gare, qu'on n'y investit pas. Il y a une ASBL, le Royal Caméra Club Binchois, qui a pris possession d'une aile afin de pouvoir continuer à faire vivre cette gare.

Aujourd'hui, la pierre bleue se descelle, les toilettes sont condamnées, les personnes à mobilité réduite n'arrivent pratiquement plus à monter dans le train, il reste deux voies. La verrière, qui était magnifique, n'est plus entretenue. Les boiseries, qui sont absolument magnifiques, sont laissées à l'abandon.

Je peux vous dire que nous assistons aujourd'hui à un meurtre patrimonial qui se déroule sous nos yeux en silence.

Je sais que cette année, vous allez dévoiler le plan pluriannuel d'investissements. J'ai longuement reçu les responsables administratifs de la SNCB dans mon bureau de l'hôtel de ville. Ils sont tous amoureux de la gare de Binche. Ils me disent, monsieur le ministre: "On peut dire que c'est une des gares les plus magnifiques de notre Royaume, avec la gare de Tournai." Je sais les soins qu'a reçus la gare de Tournai. Je le sais. Je connais les investissements qui se font un peu partout en Belgique. L'ensemble des travaux qui pourraient redonner tout son lustre à une gare qui a plus de cent ans a été estimé à 3,2 millions d'euros. C'est une centenaire qui pourrait faire notre fierté qui, aujourd'hui, s'effrite et se détruit devant nous.

J'en appelle à votre responsabilité. J'en appelle à votre ministère pour qu'enfin, ce que nous clamons depuis bien longtemps soit entendu. Je crois que cela réjouirait beaucoup de gens et que nous ferions œuvre utile devant l'histoire qui nous jugera un jour.

Voorzitter: Jean-Jacques Flahaux.

Président: Jean-Jacques Flahaux.

20.02 François Bellot, ministre: Monsieur Devin, restons modestes. Nous allons essayer d'écrire l'histoire de la gare de Binche. Je vais tout d'abord répondre à la question originelle. La SNCB m'indique qu'elle a planifié un montant de 200 000 euros afin de stopper les dégradations de la gare en attendant de trouver une solution définitive et/ou de dégager les montants permettant sa rénovation.

L'étude relative aux travaux de rénovation de la toiture débutera en

Kan u meer details geven over de renovatie van het dak?

Men komt van heinde en verre om films te draaien in het station Binche – de site is beschermd, hoewel het station zelf niet beschermd is – maar de inwoners van Binche hebben het gevoel dat er te weinig geïnvesteerd wordt. De arduinstenen komen los, de toiletten zijn afgesloten, de prachtige glazen stationsoverkapping wordt niet meer onderhouden, de lambriserings wordt verwaarloosd.

Het is crimineel dat men die erfgoedparel stilletjes laat verkommen.

U zult weldra het meerjareninvesteringsplan (MIP) voorstellen. De bestuursverantwoordelijken van de NMBS erkennen dat het stationsgebouw van Binche samen met dat van Doornik tot de mooiste van het land behoort. Ze schatten dat de werkzaamheden 3,2 miljoen euro zullen kosten. Dat station, dat zijn honderdste verjaardag viert, zou ons paradepaardje kunnen zijn. Ik dring erop aan dat u uw verantwoordelijkheid zou opnemen.

20.02 Minister François Bellot: De NMBS deelt me mee dat ze 200.000 euro heeft uitgetrokken om te voorkomen dat het gebouw er in afwachting van een definitieve oplossing nog verder op zou achteruitgaan. De studie over de renovatie van het dak zal in

2017 pour s'achever mi-2018. La rénovation des quais ou l'installation des dispositifs facilitant les accès aux quais aux personnes à mobilité réduite s'avèrent, comme vous le savez, plus compliquées, puisque le bâtiment de la gare et l'ensemble du site sont classés.

Pour le reste, je ne peux que répéter ce que j'ai déjà dit: une concertation a débuté avec Infrabel suite à l'approbation d'un projet de PPI par son conseil d'administration du 20 février. Une fois cette concertation menée à bien, nous allons harmoniser les PPI de la SNCB et d'Infrabel dans le cadre des travaux de la cellule d'investissements.

Après ces deux phases, les PPI des deux sociétés seront stabilisés et il sera possible de préciser quels chantiers seront effectivement prévus.

Je voudrais ajouter deux éléments. Premièrement, j'ai bien entendu été sensible aux incidents survenus lundi soir. La surface de la gare de Binche dépasse largement les besoins actuels du fonctionnement de la gare. C'est un bâtiment dont le patrimoine doit être préservé et j'ai été informé qu'il y avait déjà eu des contacts par le passé entre la SNCB et votre administration communale pour tracer l'avenir de ce bâtiment.

Je suggère qu'une rencontre soit organisée sur place avec les responsables de la SNCB, l'administration communale, un représentant de mon cabinet, afin de faire le tour de la question. L'urgence semble réglée, mais je pense qu'il faut aussi une solution structurelle, en vue de trouver la meilleure destination pour la gare, de préserver le bâtiment et de faciliter la vie des voyageurs. Il faut définir quelle collaboration est possible, quels sont les locaux qui ne sont plus nécessaires pour l'activité de la SNCB et qui pourraient être affectés à autre chose. Pour cela, le meilleur interlocuteur pour la SNCB est l'administration communale, comme je le rappelle souvent aux agents de la SNCB.

Voilà ce que je vous propose de faire. Je donnerai les impulsions nécessaires dès demain matin pour qu'il en soit ainsi.

20.03 **Laurent Devin (PS):** Monsieur le ministre, tout d'abord, je vous remercie pour votre écoute et votre réaction rapide. Ces deux cent mille euros vont permettre de réaliser immédiatement des travaux.

Je prends bonne note des travaux qui vont commencer à la mi-2017 en matière de toiture, comme vous l'avez signalé.

Pour la rénovation des quais, l'ensemble du site est classé, mais je ne crois pas que cela empêche les travaux. Comme je vous l'ai dit, c'est le site qui est classé, et non le bâtiment ou les deux verrières. Il n'y a pas d'empêchement pour réaliser certains travaux, mais il n'y a pas, malheureusement non plus de subsides wallons disponibles dans le cadre du patrimoine. En effet, ce ne sont pas les bâtiments qui sont classés, mais bien le site.

Je salue le fait que vous proposiez une réunion sur place. J'imagine qu'un membre de votre cabinet va prendre contact avec moi afin de

2017 worden gestart en medio 2018 worden afgerond. Doordat het gebouw en de site beschermd zijn, blijkt de renovatie van de perrons ingewikkelder te zijn dan verwacht.

Na de goedkeuring van een ontwerp van MIP door de raad van bestuur van Infrabel werd er overleg met de infrastructuurbeheerder gestart. De investeringscel zal vervolgens de MIP's van de NMBS en Infrabel op elkaar afstemmen.

Wanneer de MIP's van beide bedrijven dan vastliggen, zullen ook de geplande werken kunnen worden toegelicht.

De oppervlakte van het station Binche overschrijdt ruim de actuele behoeften. Het gaat om architecturaal erfgoed, dat moet worden bewaard. Er vonden daarover eerder al contacten plaats tussen de NMBS en uw gemeentebestuur.

Ik stel een ontmoeting ter plaatse voor tussen de NMBS, de gemeente en mijn kabinet. De dringende kwestie is geregeld, maar we moeten nog op zoek naar een structurele oplossing om het gebouw te vrijwaren en het leven van de reizigers te vergemakkelijken.

20.03 **Laurent Devin (PS):** Ik dank u voor uw luisterbereidheid en uw snelle reactie. Er wordt dus 200.000 euro uitgetrokken om de verloedering van het gebouw een halt toe te roepen.

Ik noteer dat de werken aan de overkapping medio 2017 zullen beginnen.

Het feit dat de hele site geklasseerd is staat volgens mij de renovatie van de perrons niet in de weg. Helaas zijn er in het kader van het erfgoed geen Waalse subsidies beschikbaar.

fixer la date la plus rapprochée possible. Je sais, monsieur le ministre, que vous vous êtes rendu à La Louvière récemment. Si c'est un membre de votre cabinet qui vient, nous le recevrons avec grand plaisir, et nous pourrons avancer ensemble sur le dossier.

Vous le savez bien. Si vous venez à Binche, nous vous accueillerons avec grand plaisir. D'ailleurs, M. Destrebecq m'a dit que vous alliez venir un jour, mais que cela a été reporté. Venez-y, vous y serez bien accueilli.

Savez-vous que le plus important, ce seront les montants inscrits au Plan pluriannuel d'investissements? C'est de votre ressort, monsieur le ministre. La Ville de Binche est toute prête à collaborer en vue d'une issue favorable du dossier. S'il vous plaît, entendez le cri des personnes qui défendent leur patrimoine. Je sais que vous aurez un rôle essentiel à jouer en la matière.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

21 Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'entretien des terrains appartenant à la SNCB à Morlanwelz" (n° 17275)

21 Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het onderhoud van de terreinen van de NMBS te Morlanwelz" (nr. 17275)

21.01 Laurent Devin (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, récemment, la commune de Morlanwelz nous a fait part de problèmes d'entretien de plusieurs terrains appartenant à la SNCB situés à la rue des Déportés, à la rue de la Tour, à la rue du Trichon. Monsieur le ministre, pouvez-vous nous donner des informations sur les travaux d'entretien prévus sur ces terrains? À quelle échéance débiteront-ils dans la cité des Normaliens?

21.01 Laurent Devin (PS): De gemeente Morlanwelz deelde ons mee dat er problemen zijn met het onderhoud van meerdere terreinen van de NMBS.

Kunt u meer informatie verstrekken over de geplande werken? Wanneer zullen de werken in die gemeente, ook wel de stad der normaalschoolstudenten genoemd, van start gaan?

21.02 François Bellot, ministre: Cher collègue, la SNCB entretient les espaces accessibles à la clientèle du point d'arrêt non gardé de Morlanwelz. La SNCB m'informe que le dernier indice propreté du 13 février 2017 donne un résultat de 89,83 %. La SNCB précise que la friterie proche du point d'arrêt génère de nombreux déchets dans ses installations.

Prochainement, les abris situés sur le quai seront repeints par la SNCB. Les terrains situés rue des Déportés appartiennent à la SNCB. Ceux situés dans les rues du Trichon et de la Tour sont propriété d'Infrabel. Sur ces terrains, un dépôt clandestin de déchets ménagers a été constaté. Bien que cela génère un coût non négligeable pour ses services, Infrabel a prévu de l'évacuer prochainement.

21.02 Minister François Bellot: De NMBS onderhoudt de voor de klanten toegankelijke ruimten van de stopplaats Morlanwelz. Het resultaat van de jongste netheidsindex van 13 februari bedroeg 89,83% en de nabijgelegen frituur produceert veel afval. De wachthokjes op het perron zullen binnenkort worden overschilderd.

De stukken grond aan de rue des Déportés behoren toe aan de NMBS, die aan de rue du Trichon en de rue de la Tour aan Infrabel. Op die laatste terreinen werd er

een illegale stortplaats voor huishoudelijk afval ontdekt, die Infrabel zal opruimen.

21.03 **Laurent Devin** (PS): Je remercie M. le ministre pour la précision de sa réponse.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

22 Questions jointes de

- M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'extension du parking de la gare de Soignies" (n° 17276)
- M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le plan pluriannuel d'investissement" (n° 17277)
- M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le parking de la gare de Leval" (n° 17283)

22 Samengevoegde vragen van

- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de uitbreiding van de parking van het station Zinnik" (nr. 17276)
- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het meerjareninvesteringsplan" (nr. 17277)
- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de parking van het station Leval" (nr. 17283)

22.01 **Laurent Devin** (PS): Monsieur le président, je sais que vous connaissez bien la question car vous suivez les travaux de la Communauté urbaine du Centre dont l'une des réunions regroupe les bourgmestres et députés de la région du Centre, à Braine-le-Comte. C'est tous ensemble que nous défendons le maintien de la gare de cette commune afin qu'elle puisse remplir, comme prévu, son rôle dans le cadre du passage du RER.

Monsieur le ministre, la Communauté urbaine du Centre nous a transmis un dossier relatif à l'extension du parking de la gare de Soignies, une demande que la Ville de Soignies a émise dans le passé. En effet, devant la gare se trouvent d'anciennes forges appartenant à la SNCB. La démolition de ces forges permettrait la création de nouveaux emplacements de stationnement.

Monsieur le ministre, des travaux d'extension du parking de la gare de Soignies sont-ils prévus dans le futur plan pluriannuel d'investissements?

J'en viens à ma deuxième question. Monsieur le ministre, votre prédécesseure, Mme Jacqueline Galant, annonçait débloquer une enveloppe de 6 millions d'euros pour la région du Centre, ce qui correspond à 7 % du montant investi dans le PPI 2013-2025 pour l'ensemble des gares belges.

Monsieur le ministre, à quelle échéance connaissons-nous les principaux investissements prévus dans les gares de la région du Centre dans le prochain PPI? Pouvez-vous nous confirmer qu'une partie de ce plan sera consacrée à cette région?

J'en arrive ainsi à ma troisième question. Autant Binche a une magnifique gare, autant le parking de Leval que j'ai fréquenté de

22.01 **Laurent Devin** (PS): Voor het station Zinnik bevinden zich oude smederijen van de NMBS. Als die worden afgebroken, zou men bijkomende parkeerplaatsen kunnen creëren.

Voorziet het MIP in een uitbreiding van de parking aan het station Zinnik? De stad heeft hier in het verleden al om gevraagd.

In 2015 kondigde minister Galant aan dat ze 6 miljoen euro zou uittrekken voor de regio Centre, dat is 7% van het in het MIP 2013-2015 vastgelegde bedrag voor de investeringen voor alle Belgische stations. Wanneer zullen we weten wat de belangrijkste geplande investeringen in de stations zijn? Bevestigt u dat een deel van het MIP besteed zal worden aan de regio Centre?

De parking van het station Leval verkeert in zeer slechte staat. Een nieuwe asfaltlaag en een betere verlichting zouden nochtans volstaan voor meer veiligheid. Werden deze niet al te dure investeringen opgenomen in het

manière très assidue quand je travaillais au cabinet du ministre Demotte est délabré. Il se résume à quelques pavés avec de la poussière ou de la boue quand il pleut. Il suffirait d'une remise en état du revêtement de sol et d'une amélioration de l'éclairage pour sécuriser les lieux. Il est ici question d'une couche de tarmac et non de la construction d'une gare nécessitant un investissement de 4,3 milliards d'euros. Je répète qu'il ne s'agit que d'une couche de tarmac pour que les gens puissent se garer et prendre leur train dans de bonnes conditions.

Monsieur le ministre, cet investissement utile, nécessaire, peu coûteux qui peut franchement améliorer les matinées et/ou les soirées de nombre de gens, de navetteurs, de travailleurs, d'usagers du rail est-il prévu dans le plan pluriannuel d'investissements?

22.02 François Bellot, ministre: Monsieur Devin, je vais peut-être vous décevoir puisque vous me réclamez du concret. J'aime beaucoup parler en termes tangibles, mais quand je ne peux pas le faire, je ne m'y risque pas.

Aujourd'hui, nous sommes en concertation avec Infrabel à la suite de l'approbation d'un projet de PPI par son conseil d'administration qui s'est réuni le 20 février dernier. Vous savez que celui-ci a chargé le management de me rencontrer ainsi que mes équipes techniques. Dès que cette discussion aura été menée à bien et que les grands choix auront été délimités, il faudra harmoniser les plans d'investissement de la SNCB et d'Infrabel. Supposons qu'Infrabel prévoie de rehausser les quais à un endroit, il faut savoir que le revêtement incombe à la SNCB. Dès que cela aura été fait, le tout sera présenté à la cellule d'investissement. Après ces deux phases, les PPI des deux sociétés seront stabilisés. Il sera alors possible de préciser quels seront les chantiers prévus.

Toutes les demandes provenant des trois Régions ont été collectées. Nous avons demandé à la SNCB et Infrabel d'objectiver les choix selon plusieurs critères tels que l'offre de transport et le plan de transport – qui vous sera bientôt présenté dans le Hainaut. Ces choix sont classés en fonction de six critères. Nous veillerons à voir comment, au travers des investissements réalisés, améliorer significativement l'essentiel, à savoir l'offre pour les voyageurs, tout en préservant le patrimoine.

En tout cas, je ne vais pas vous confirmer ou vous infirmer des pourcentages ou des montants. Si je le faisais, ce ne serait pas correct, car je n'en dispose pas aujourd'hui.

22.03 Laurent Devin (PS): Monsieur le ministre, je comprends votre réponse, car vous avez besoin de temps. Je vous demandais quelle était l'échéance à laquelle vous comptiez rendre votre verdict. J'entends bien qu'il faille mettre en concordance les plans d'investissement d'Infrabel et de la SNCB. Avez-vous une idée de l'échéance? Sera-ce cet été ou en automne?

Je tiens aussi à vous indiquer l'espoir que je place en vous pour pouvoir être entendu. Il ne s'agit pas là de dépenses excessives ou pharaoniques. Ce sont des dépenses utiles, nécessaires, bien que limitées.

MIP?

22.02 Minister François Bellot: We overleggen met Infrabel naar aanleiding van de goedkeuring van een ontwerp-MIP op de vergadering van de raad van bestuur van 20 februari 2017. Zodra de belangrijkste keuzes zijn gemaakt, moeten de investeringsplannen van de NMBS en Infrabel op elkaar worden afgestemd. Vervolgens wordt het geheel voorgelegd aan de investeringscel. Zodra de MIP's van de twee ondernemingen gestabiliseerd zijn, kunnen de werken worden geselecteerd uit de talrijke aanvragen van de drie Gewesten. De investeringen worden gekozen op basis van zes criteria.

We zullen via de gerealiseerde investeringen toezien op een aanzienlijke verbetering van het aanbod voor de reizigers, en op het behoud van het patrimonium. Ik kan de bedragen vandaag niet bevestigen.

22.03 Laurent Devin (PS): Ik vroeg u wanneer u uw verdict denkt te vellen.

Ik reken op u om mijn stem te kunnen laten horen; het gaat hier immers over noodzakelijke en beperkte uitgaven.

22.04 François Bellot, ministre: J'aurais souhaité recevoir l'ensemble des documents en octobre 2016. Il se fait que je ne les ai pas. J'en ai déjà une grande partie mais je ne les ai pas tous. Des choix doivent encore être faits. Le plus tôt sera le mieux.

Par ailleurs, je veux aussi être très correct. Je ne vais pas promettre monts et merveilles. Des moyens, il y en a pour étoffer l'offre. J'ai demandé que ce soit validé par rapport à la satisfaction des besoins d'abord, de l'offre ensuite. Je dois bien avouer qu'il y a 550 gares. Il y en a sans doute 300 qui sont à peu près dans le même état. Je ne vais pas faire le procès du passé, je l'ai déjà dit. S'il faut un million par gare, cela fait 300 millions. Nous ne les avons pas. C'est pour cela que je demande d'objectiver suivant un certain nombre de critères.

Si je prends l'exemple de Binche, de La Louvière-Centre ou d'autres gares, les surfaces des bâtiments sont beaucoup trop importantes par rapport aux besoins réels. Ce que je demande, c'est une approche commune vis-à-vis de l'ensemble des acteurs locaux. De plus, je demande de voir, d'abord, s'il y a une affectation et, ensuite, une raison dans les tarifs, dans les prix, dans les clauses, une uniformisation de l'approche. Je pense que c'est ainsi qu'on aura une stratégie avec une visibilité et une objectivation dans les choix.

Le **président**: M. Devin est le président de la Communauté urbaine du Centre qui coordonne toutes les communes de la région du Centre. Donc, un petit travail de priorisation peut effectivement être fait.

22.05 François Bellot, ministre: Une réunion aura lieu prochainement pour le plan de transport. Il serait peut-être intéressant que vous passiez pour demander à la SNCB ce qu'il en est de vos gares.

22.06 Laurent Devin (PS): Monsieur le président, comme notre président Flahaux le dit, je préside aux destinées de la Communauté urbaine du Centre. On a réuni tous les bourgmestres, tous les députés. On est passé bien au-delà des limites de partis, des limites d'intérêts divers. Villes, politiques, syndicats, entrepreneurs, nous nous sommes réunis sur des priorités.

J'entends votre propos plein de bon sens et la capacité financière limitée aussi. Si vous suivez ce que vous dites, je ne doute pas que la région du Centre qui est délaissée depuis bien trop longtemps récoltera les subsides nécessaires eu égard à ses nombreux voyageurs.

Je vous remercie.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

23 Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les aménagements nécessaires de la gare de Familleureux" (n° 17278)

23 Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de noodzakelijke aanpassingen aan het station Familleureux" (nr. 17278)

23.01 Laurent Devin (PS): Monsieur le ministre, vous connaissez la gare de Familleureux. Par conséquent, vous êtes au courant de la

22.04 Minister François Bellot: Ik had gehoopt in oktober 2016 over alle documenten te beschikken, maar ik heb ze niet allemaal ontvangen. Er zijn middelen beschikbaar, maar er zijn waarschijnlijk nog 300 stations die in dezelfde staat verkeren, en een miljoen euro voor elk van die stations is geen haalbare kaart! Ik wil de beleidsbeslissingen uit het verleden niet bekritisieren. Ik vraag een gemeenschappelijke benadering ten aanzien van alle lokale actoren, zodat er kan worden nagegaan of er een bestemming is en een reden voor de tarieven, de prijzen, de clausules, en ik vraag een uniformering van de aanpak.

22.06 Laurent Devin (PS): De Communauté urbaine du Centre heeft ervoor gezorgd dat alle burgemeesters, steden, politici, vakbonden en ondernemers, over de partijgrenzen heen, op één lijn zitten qua prioriteiten. Als u de daad bij het woord voegt, twijfel ik er niet aan dat de regio Centre, die al lang stiefmoederlijk behandeld wordt, subsidies zal ontvangen die in verhouding staan tot het grote aantal reizigers daar.

situation que je vais évoquer.

23.02 François Bellot, ministre: (...) dans une autre vie j'étais (...)

23.03 Laurent Devin (PS): Je m'adresse donc à l'amoureux de la région du Centre. Je croyais que M. Flahaux présidait aux destinées du MR en ce qui concerne ses voyages à l'étranger mais s'il sillonne la région du Centre, j'en suis très heureux.

Plus sérieusement, monsieur le ministre, la gare de Familleureux manque de places de parking et ne dispose pas d'agencement facilitant l'accès aux quais des personnes à mobilité réduite (PMR). De plus, vu la faible hauteur des quais, il est très difficile de monter dans les trains à cet endroit.

En matière d'offres de train, il semble nécessaire de développer des cadences en journée, en week-end et aux heures de pointe en raison de l'augmentation de fréquentation induite par la création de nouveaux zonings et par l'extension des zonings existants.

Monsieur le ministre, pouvez-vous nous communiquer des informations au sujet de l'installation d'un dispositif PMR sur les quais de la gare de Familleureux?

L'augmentation du nombre de trains à la gare de Familleureux est-elle prévue?

23.04 François Bellot, ministre: Cher collègue, l'assistance aux personnes en chaise roulante est prévue dans 114 gares qui sont définies dans le contrat de gestion avec l'État.

La SNCB m'informe qu'aucun dispositif n'est dès lors installé ni prévu sur les quais du point d'arrêt de Familleureux.

Comme répondu le mois dernier à la question n° 16113 concernant les changements prévus dans le cadre du plan de transport des lignes 96 et 108, le plan de transport 2017 s'articule principalement autour de trois axes de développement. Outre l'extension quantitative de l'offre de transport à travers l'ajout de nouveaux trains, plus 5,1 % en moyenne sur le pays, la SNCB vise également une amélioration qualitative de son plan en augmentant autant que possible la vitesse commerciale de ses relations les plus fréquentées (en moyenne 3 % de temps de parcours) et veille au développement des correspondances train-train et bus-train.

En ce qui concerne les projets concrets, je vous invite à vous rendre au *roadshow* pour le Hainaut qui a lieu, je pense, le 31 mars prochain.

23.03 Laurent Devin (PS): In de buurt van het station Familleureux zijn er onvoldoende parkeerplaatsen, de perrons zijn moeilijk toegankelijk voor PBM's en omdat de perrons zo laag zijn, is het moeilijk opstappen.

Als gevolg van de uitbreiding van de bestaande en de aanleg van nieuwe industrieterreinen zijn er overdag, in het weekend en op de piekuren extra treinverbindingen nodig om de grotere reizigers aantallen op te vangen.

Komen er specifieke voorzieningen voor PBM's op de perrons in het station Familleureux?

Zullen er extra treinen worden ingelegd?

23.04 Minister François Bellot: In 114 stations, die in het beheerscontract zijn opgenomen, wordt assistentie verleend aan personen in een rolstoel.

In de stopplaats Familleureux zijn geen specifieke voorzieningen voor PBM's aanwezig en ze zijn er ook niet gepland.

Zoals ik al zei in antwoord op vraag nr. 16113 wordt in het vervoersplan 2017 een drievoudige ontwikkeling nagestreefd. Naast de uitbreiding van het aanbod door het inleggen van nieuwe treinen, mikt de NMBS ook op een kwalitatieve verbetering, door het optrekken van de commerciële snelheid van de drukste lijnen; daarnaast komen er ook meer aansluitingen op trein en bus.

Wat de concrete projecten betreft, nodig ik u uit om op 31 maart eerstkomend de *roadshow* voor Henegouwen bij te wonen.

23.05 **Laurent Devin** (PS): Ce sera le vendredi 31 mars à 14 h 00, avant les vacances de Pâques. Nous aurons donc tout le temps pendant ces vacances scolaires d'approfondir ce qui nous aura été dit.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

24 Questions jointes de

- M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les investissements à la gare de La Louvière-Centre" (n° 17279)

- M. Jean-Jacques Flahaux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le devenir de la gare de La Louvière-Centre" (n° 17471)

24 Samengevoegde vragen van

- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de investeringen in het station La Louvière-Centrum" (nr. 17279)

- de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toekomst van het station La Louvière-Centrum" (nr. 17471)

24.01 **Laurent Devin** (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, récemment, le bourgmestre de la ville de La Louvière, M. Jacques Gobert, a fait état de problèmes d'entretien et d'insécurité aux abords de la gare de La Louvière-Centre. Alors que des budgets étaient disponibles dans l'ancien Plan pluriannuel d'investissements (PPI) de la SNCB pour sa réfection, il semble que ce ne soit plus le cas aujourd'hui. La SNCB envisage même de déposer des containers sur le parking afin d'accueillir les voyageurs et de fermer la gare sans procéder aux moindres travaux et établir clairement un planning pour sa réouverture.

Une rencontre à ce sujet entre la CEO de la SNCB, Mme Dutordoir, le bourgmestre de La Louvière et vous-même s'est notamment déroulée au début du mois de mars. À ce sujet, monsieur le ministre, quelles sont les mesures à court terme et à moyen terme que vous comptez mettre en place pour entretenir la gare de La Louvière-Centre et améliorer la sécurité aux abords de la gare? Dans le précédent Plan pluriannuel d'investissements, des travaux de rénovation et d'entretien de la gare du Centre étaient prévus. Ces travaux figurent-ils également dans le prochain PPI? Si des containers devaient accueillir les navetteurs, quel est le planning de rénovation prévu des locaux actuels de la gare de La Louvière-Centre?

24.01 **Laurent Devin** (PS): De burgemeester van La Louvière maakte gewag van onderhouds- en veiligheidsproblemen in het station La Louvière-Centrum. Het vorige MIP van de NMBS voorzag in begrotingsmiddelen voor de renovatie van het station maar daar zou nu geen sprake meer van zijn. De NMBS denkt er zelfs aan het station te sluiten zonder dat er werken zijn gepland of een heropening in het vooruitzicht wordt gesteld, en het reizigersonthaal in containers te laten plaatsvinden. Begin maart heeft u daar met de CEO van de NMBS en de burgemeester van de stad over samengezeten.

Welke korte- en langetermijnmaatregelen zult u nemen om het station te onderhouden en de stationsomgeving veiliger te maken? Staan de renovatie- en onderhoudswerkzaamheden uit het oude MIP ook in het volgende vermeld? Als er inderdaad containers komen, volgens welk tijdpad zullen de bestaande lokalen van het stationsgebouw van La Louvière-Centrum dan worden gerenoveerd?

24.02 **Jean-Jacques Flahaux** (MR): Monsieur le ministre, suite à l'émoi provoqué par l'annonce de la fermeture de la gare de La

24.02 **Jean-Jacques Flahaux** (MR): Tijdens het bezoek dat u na

Louvière-Centre et à sa possible destruction, vous vous êtes rendu sur place en compagnie de Mme Dutordoir le lendemain de sa prise de fonction.

À cette occasion vous avez réaffirmé la volonté de maintenir la desserte de La Louvière-Centre. Pour ce qui est de l'avenir du bâtiment, la SNCB et la ville doivent examiner ensemble ce qui en sera fait, notamment pour ce qui est des nombreux espaces aujourd'hui inoccupés. Elles doivent assurer de concert le contrôle et la sécurité des lieux.

La fresque qui orne la salle des pas perdus ne sera pas détruite. Les navetteurs continueront à être accueillis à l'abri et au chaud. Plusieurs pistes avaient été préalablement évoquées quant au devenir des bâtiments désormais fermés: la destruction du bâtiment et son remplacement par un autre, de taille plus réduite; la réduction de la taille de la gare existante; l'organisation d'un partenariat entre la ville et la SNCB pour occuper les locaux vides. Pas plus tard qu'avant hier, j'ai entendu parler du fait que le service prévention de La Louvière pourrait éventuellement s'y installer. Enfin, l'installation d'activités de la Maison de l'Entreprise toute proche.

La discussion est en cours. Aucune décision n'a été actée à ce jour. La ville et la SNCB se sont donné trois mois pour trancher. Nous confirmez-vous ces délais? La majorité communale PS-MR a rappelé qu'un projet de rénovation existe qui intégrerait la gare et l'ancien site Boch avec de nouveaux logements, des commerces et du loisir.

La ville pointe aussi la situation idéale de cette gare en centre-ville, permettant aux habitants du centre de la Louvière de se rendre à Bruxelles notamment, sans recourir à la voiture. Cette piste vous semble-t-elle viable?

Parmi les éléments avancés dans ce projet, la SNCB s'engageait à maintenir l'accueil dans la gare, à aménager un parking de 450 places et à financer à hauteur de 650 000 euros la rénovation du bâtiment, la ville de La Louvière s'engageant, elle, à en financer le solde. Le promoteur, en fonction du budget imparti, devait choisir entre rénovation et reconstruction. Qu'en est-il de ce projet? Est-il toujours d'actualité? Est-il susceptible d'apporter les solutions attendues par les différentes parties prenantes dont les clients de la SNCB?

Je vous remercie, tout comme M. Devin, pour votre réponse.

de l'annonce de la fermeture du station La Louvière-Centrum samen met mevrouw Dutordoir aan het gebouw heeft gebracht, bevestigde u opnieuw dat u die halte wil behouden. De NMBS en de stad moeten overleg plegen over de toekomst van het gebouw, waarvan hele delen leegstaan, teneinde het toezicht erop en de veiligheid ervan te garanderen.

De muurcompositie in de wachtzaal zal behouden blijven en de reizigers zullen in een verwarmde ruimte terecht kunnen.

Met betrekking tot de toekomstige bestemming van de gesloten gebouwen werden er eerder al meerdere voorstellen gedaan: afbraak en vervanging door een kleiner gebouw, verkleinde versie van het huidige station, partnerschap tussen de stad en de NMBS om de lege lokalen een nieuwe invulling te geven.

De stad en de NMBS hebben zichzelf drie maanden gegeven om een beslissing te nemen. Kunt u dat tijdspad bevestigen? De lokale meerderheid herinnerde aan een bestaand renovatieproject waarin het station en de voormalige Boch-site zouden worden samengevoegd in een complex met woningen en handelszaken.

Het station is ideaal gelegen in het stadscentrum, waardoor Brussel vlot bereikbaar is zonder wagen. In een project zou de NMBS zich ertoe verbinden het station te behouden, een parkeerterrein met 450 plaatsen aan te leggen en 650.000 euro in de renovatie van het gebouw te investeren. De stad La Louvière zou de rest bijpassen. Lijkt u dat een haalbare piste?

Afhankelijk van het budget moest de promotor kiezen tussen renovatie en wederopbouw. Loopt dat project nog? Zal het de oplossingen bieden die de verschillende partijen, waaronder

de reizigers, ervan verwachten?

24.03 François Bellot, ministre: Monsieur le président, chers collègues, le 7 mars dernier, j'ai participé à une visite de la gare de La Louvière-Centre en présence du bourgmestre de La Louvière et de Mme Dutordoir, CEO de la SNCB. C'était sa première visite sur place.

La SNCB doit faire face à l'entretien d'un bâtiment de près de 2 700 m², dont une grande partie n'est plus utile pour ses besoins. À la suite de cette visite, il a été décidé d'organiser de nouvelles rencontres entre la Ville et la SNCB, afin d'étudier et de dégager des pistes de réflexion pour l'ensemble du site de la gare. J'ai proposé que la conclusion de tout cela nous soit communiquée au plus tard dans trois mois.

Les options envisagées à ce jour sont: la rénovation complète du bâtiment et l'aliénation de la partie excédentaire, la rénovation partielle du bâtiment et la démolition de la partie excédentaire, la démolition de l'ensemble du bâtiment et la reconstruction d'un bâtiment plus fonctionnel et adapté aux besoins futurs de la SNCB. J'ajoute une quatrième option, c'est l'aliénation du bâtiment, tel qu'il est, et la construction sur le côté, d'un bâtiment fonctionnel par la SNCB pour rencontrer ses besoins.

Une première réunion technique s'est tenue le 14 mars 2017. On n'a pas traîné. Lors de celle-ci, la Ville a chargé l'intercommunale IGRETEC de collationner les besoins de services internes à la Ville mais également de rechercher d'autres acteurs publics susceptibles d'occuper partiellement le bâtiment de la gare. Une prochaine réunion est d'ores et déjà programmée. Lorsque cette étude sera finalisée et que les accords seront trouvés entre les différents partenaires, la SNCB sera en mesure de planifier et de quantifier le budget à prévoir dans le Plan pluriannuel d'investissements.

En ce qui concerne la problématique de la sécurité, la gare de La Louvière est équipée de caméras de surveillance, suite à une visite de Mme Galant il y a un an, lors de laquelle des problèmes de sécurité avaient été signalés. En outre, les équipes de Securail y patrouillent quotidiennement.

La SNCB m'informe en outre que les autorités communales de La Louvière et le Corporate security service de la SNCB devraient très prochainement signer la déclaration d'intention en vue d'établir le plan de sécurité commun tripartite (zone de police, commune et SNCB).

24.03 Minister François Bellot: Op 7 maart heb ik samen met de burgemeester van La Louvière en de CEO van de NMBS het station La Louvière-Centrum bezocht.

De NMBS moet een gebouw van 2.700 m² onderhouden, waarvan het bedrijf een groot deel niet meer gebruikt. Men heeft dan beslist dat de stad en de NMBS opnieuw overleg zouden plegen om voorstellen te formuleren. Ik heb voorgesteld dat de bevindingen ons binnen de drie maanden zouden worden meegedeeld.

De mogelijke opties zijn de volledige renovatie van het gebouw en de vervreemding van het overvallige gedeelte, de gedeeltelijke renovatie en de sloop van het overvallige gedeelte, de sloop van het hele gebouw en de bouw van een gebouw dat beter aan de noden van de NMBS beantwoordt. Ik voeg er een vierde optie aan toe, de vervreemding van het gebouw en de bouw van een functioneel gebouw door de NMBS aan de zijkant ervan.

Tijdens de eerste vergadering op 14 maart heeft de stad de intercommunale IGRETEC opdracht gegeven de noden van haar diensten te bepalen en op zoek te gaan naar andere overheidsactoren die zich in het stationsgebouw zouden kunnen vestigen. Er is al een nieuwe vergadering gepland. Zodra de studie afgerond is en de partners akkoorden hebben gesloten zal de NMBS een raming kunnen maken van het budget dat in het MIP moet worden ingeschreven.

Na een bezoek van mevrouw Galant een jaar geleden werd het station La Louvière uitgerust met bewakingscamera's en patrouilleert Securail er dagelijks. De Stad La Louvière en Corporate Security Service van de

NMBS zouden eerstdaags een intentieverklaring ondertekenen om een gemeenschappelijk tripartiet veiligheidsplan op te stellen (politiezone, gemeente en NMBS).

24.04 Laurent Devin (PS): Monsieur le ministre, en résumé, tout est possible. Tout est possible à l'avenir pour la gare de La Louvière-Centre. Je prends bonne note et je me réjouis de ce qu'une réunion technique a déjà eu lieu et que, dans les trois mois, nous allons connaître précisément l'avenir réservé à ce bâtiment de la Cité des Loups.

24.04 Laurent Devin (PS): Alles is dus mogelijk voor het station La Louvière-Centrum. Ik ben blij dat er een technische vergadering werd georganiseerd en dat we binnen de drie maanden zullen weten wat er met dit gebouw zal gebeuren.

24.05 Jean-Jacques Flahaux (MR): Monsieur le ministre, en ce qui me concerne, je dirais qu'effectivement, c'est un éventail de possibilités. Il faut saluer Mme Dutordoir, qui a consacré sa toute première visite à la gare de La Louvière. Je crois qu'elle porte bien son nom. Dutordoir est un nom d'origine champenoise qui signifie qu'on tord le cep. Là, les différentes propositions possibles vont être tordues pour trouver la substantifique moelle de la meilleure solution.

24.05 Jean-Jacques Flahaux (MR): Ik feliciteer mevrouw Dutordoir die het station La Louvière koos voor haar allereerste bezoek en neem er nota van dat de verschillende mogelijke voorstellen zullen worden onderzocht.

24.06 Laurent Devin (PS): Monsieur le ministre, considérant qu'il y a deux députés de la région du Centre dans votre commission, et qu'ils restent jusqu'au bout, à votre place, j'investirais dans la région du Centre.

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

25 Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les investissements de la SNCB dans les dispositifs PMR dans les gares" (n° 17280)

25 Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de investeringen van de NMBS in specifieke voorzieningen in de stations voor personen met beperkte mobiliteit" (nr. 17280)

25.01 Laurent Devin (PS): Monsieur le ministre, je vous ai déjà interpellé sur l'accès des PMR à la gare de Binche, et à d'autres gares. Ici, nous constatons un manque chronique d'investissements de la SNCB dans des équipements qui permettent aux PMR d'embarquer ou de débarquer dans les gares. Ce manque d'attention condamne les personnes en chaise roulante à être dépendantes de l'assistance. Rendre accessible les quais des gares aux personnes à mobilité réduite permettrait à chacun de profiter d'un voyage de qualité. Que comptez-vous mettre en place pour faciliter l'accès aux trains aux personnes à mobilité réduite?

25.01 Laurent Devin (PS): We stellen vast dat de NMBS voortdurend te weinig investeert in de toegankelijkheid van de stations voor personen met beperkte mobiliteit.

Wat zult u doen om de toegang tot de treinen voor hen te vergemakkelijken?

25.02 François Bellot, ministre: Monsieur Devin, pour être concret et précis, la SNCB m'informe qu'une procédure d'achat de rampes mobiles et de plate-formes élévatrices est en cours. Dans une optique plus large que la mise en oeuvre des obligations émanant du règlement UE n° 13000/2014, un plan national de mise en oeuvre, appelé PNI, a été établi et reprend les objectifs d'accessibilité des gares pour les années à venir. Ce plan vise l'élimination progressive

25.02 Minister François Bellot: Er loopt een aankoopprocedure voor mobiele oprijhellings- en hydraulische hefplatformen. De doelstellingen met betrekking tot de toegang tot de stations voor de komende jaren staan vervat in een

88,2 %, 90,9 % et 89,2 %. Derrière chaque train, il y a des cheminots qui se battent pour que tout se passe bien. Je n'accepte pas qu'on nie cet engagement quotidien de milliers de travailleurs en jetant en pâture un chiffre sans le situer dans un contexte. Mais derrière chaque minute de retard, il y a aussi de très nombreux navetteurs qui attendent un service de qualité. Par conséquent, je ne peux pas non plus me satisfaire de la situation actuelle. L'amélioration continue est un objectif que toute organisation orientée "client" doit poursuivre. À ce titre, je considère que la SNCB et Infrabel, ensemble, doivent poursuivre cet objectif.

Ceux qui s'écarteraient de cette ligne s'écarteraient de la volonté du gouvernement de mettre le client au cœur des préoccupations des sociétés ferroviaires, volonté dont j'ai été chargé d'être le garant absolu.

J'ai fixé comme objectif une augmentation de la qualité de l'offre aux usagers, qui doit se traduire par un niveau plus élevé de la sécurité et une amélioration de la ponctualité. À ce stade, Infrabel et la SNCB mènent une réflexion sur la ponctualité dans les années futures, mais aucune décision n'a encore été prise. La poursuite de l'amélioration de la ponctualité reste un de mes objectifs dans le cadre de la négociation des contrats de gestion avec les entreprises et dans le champ de ma responsabilité.

Entre les dix premiers mois de 2015 et les dix premiers mois de 2016, les faits externes à l'entreprise ont augmenté de 50 %, expliquant près de 47 % des retards. Les objectifs poursuivis en matière de ponctualité devront très certainement être établis sur la base de différents éléments. Depuis lors et à ma demande, des mesures concrètes ont été prises, notamment la désignation de managers de ligne et la révision des délais d'attente dans certaines gares pilotes.

J'avais reçu des pétitions pour la ligne 96, et je souligne que la personne initiatrice de cette pétition en novembre 2016 est aussi l'initiatrice d'un communiqué dans lequel elle constate une amélioration significative de la ponctualité en décembre et en janvier sur la ligne 96. Avec navetteurs.be, ces personnes ont critiqué et secoué le cocotier, mais ensuite ont reconnu que la situation s'était améliorée par rapport au mois d'octobre, qui avait été un mois désastreux pour les navetteurs. Toutefois rien n'est définitif en ces matières et nous devons poursuivre pour rendre ces améliorations structurelles et augmenter de manière durable la ponctualité sur ces lignes.

26.03 **Laurent Devin** (PS): Monsieur le président, je remercie M. le ministre pour sa réponse.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

27 Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le retrait de la SNCB du cluster BeMobEx" (n° 17284)

27 Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de terugtrekking van de NMBS uit de cluster voor stads- en spoorvervoer BeMobEx" (nr. 17284)

27.01 **Laurent Devin** (PS): Monsieur le président, monsieur le

voor de jongste acht jaar.

Men mag niet voorbijgaan aan de dagelijkse inzet van duizenden personeelsleden en zomaar, los van enige context, een cijfer naar voor schuiven. Anderzijds kunnen we ook geen genoeg nemen met de huidige situatie. De NMBS en Infrabel moeten hun dienstverlening blijven verbeteren.

Op die manier zetten beide bedrijven de klant centraal in hun dienstverlening, zoals de regering dat ook wil. Dat leidt tot meer veiligheid en stiptheid. De stiptheid is een van de prioriteiten in de onderhandelingen over de beheerscontracten.

Ik wil er wel op wijzen dat 47% van de vertragingen te wijten is aan externe factoren.

Op mijn verzoek heeft men overigens concrete maatregelen getroffen. Zo heeft men lijnmanagers aangesteld en de wachttijd in een aantal pilotstations herzien.

27.01 **Laurent Devin** (PS): De

ministre, récemment, nous apprenions que la SNCB a décidé de se retirer du cluster ferroviaire BeMobEx, qui a pour ambition de rassembler les entreprises belges actives dans la mobilité, afin de décrocher des contrats à l'international, principalement en Afrique et en Asie. Cette décision a été entérinée lors d'une assemblée générale début janvier. Cela représente un coup dur pour les PME, qui auraient pu s'accrocher à la locomotive SNCB et aux autres grandes sociétés du cluster pour défendre le savoir-faire belge à l'étranger.

Monsieur le ministre, quelles sont les raisons du retrait de la SNCB de ce cluster? Quelles sont les mesures que vous comptez mettre en place pour promouvoir le savoir-faire belge en matière ferroviaire à l'étranger?

27.02 François Bellot, ministre: Cher collègue, il me revient que l'assemblée générale extraordinaire de l'ASBL BeMobEx du 4 janvier 2017 a unanimement accepté la proposition du conseil d'administration de cette association pour sa mise en liquidation. Selon la SNCB, les raisons de cette décision sont multiples:

- taille insuffisante, défection de certains membres importants et incapacité à attirer efficacement de nouvelles entreprises pour réaliser efficacement la mission de BeMobEx;
- situation institutionnelle de la Belgique, la politique économique étant gérée principalement par les Régions, alors que le cluster a un rayonnement national;
- trop peu de moyens financiers, entre autres par manque de soutien public régional, permettant de financer le fonctionnement de l'ASBL;
- manque d'intérêt des membres à l'égard des nombreuses activités organisées.

Le conseil d'administration a négocié des conditions favorables chez Agoria pour les membres de BeMobEx qui souhaitent adhérer à cette association qui a des objectifs semblables.

NMBS heeft zich teruggetrokken uit BeMobEx, de cluster voor spoorvervoer, die tot doel heeft Belgische ondernemingen te verenigen om contracten in Afrika en Azië binnen te halen. Dat is een tegenslag voor de kmo's.

Vanwaar die terugtrekking? Wat zult u doen om de Belgische spoorknowhow in het buitenland te promoten?

27.02 Minister François Bellot: Op de buitengewone algemene vergadering van de vzw BeMobEx van 4 januari 2017 werd het door de raad van bestuur ingediende voorstel tot vereffening aanvaard.

Er zijn meerdere redenen. De grootte van de structuur volstond niet. Het Belgische economische beleid is voor een groot deel een gewestelijke bevoegdheid, terwijl de cluster een nationale uitstraling had. De financiële middelen en de gewestelijke overheidssteun waren ontoereikend. De leden hadden geen interesse in de georganiseerde activiteiten.

De raad van bestuur heeft met Agoria onderhandeld over gunstige voorwaarden voor de leden van BeMobEx die zich bij die vereniging, die gelijkaardige doelstellingen heeft, willen aansluiten.

27.03 Laurent Devin (PS): Je prends acte de la déclaration de M. le ministre.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

28 Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les difficultés pour recruter des conducteurs de train" (n° 17285)

28 Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de moeizame aanwerving van treinbestuurders" (nr. 17285)

28.01 Laurent Devin (PS): Monsieur le ministre, vous avez évoqué les difficultés que rencontrait la SNCB pour recruter des conducteurs de train. La semaine passée, les responsables de la SNCB nous ont dit qu'en Flandre, ils ne parvenaient plus à recruter des conducteurs

28.01 Laurent Devin (PS): U wees er eerder op dat de NMBS moeite heeft om treinbestuurders te vinden. Volgens NMBS-

de train en raison d'un trop plein d'emplois. C'est le propos qui nous a été tenu.

Monsieur le ministre, en 2017, la société des chemins de fer belges compte recruter 472 conducteurs de train. Une campagne de promotion du travail de conducteur de train est-elle prévue? Quelles mesures comptez-vous prendre pour combler les postes vacants?

verantwoordelijken wordt het in Vlaanderen moeilijk om nog treinbestuurders aan te werven, omdat het jobaanbod er te groot is. In 2017 wil de NMBS 472 treinbestuurders in dienst nemen.

Is er een promotiecampagne gepland? Welke maatregelen zult u nemen?

Le **président**: J'imagine que M. Devin voulait dire "en raison du faible chômage" et non "en raison des problèmes d'emploi".

28.02 **Laurent Devin** (PS): J'ai précisément dit: "un trop plein d'emplois", en Flandre.

28.03 **François Bellot**, ministre: Monsieur le président, chers collègues, monsieur Devin, nous avons déjà évoqué ce point lors des commissions du 14 décembre 2016 et du 11 janvier 2017. Je ne puis que répéter qu'actuellement, il ne manque absolument pas de conducteurs de train. Les recrutements pour l'année 2017 tiennent compte de la longue période de formation et couvrent, dès lors, les besoins opérationnels jusqu'au premier trimestre 2019. Nous sommes en ordre jusqu'en 2019. Ces besoins prennent en compte non seulement le nouveau plan de transport, mais également les départs de membres du personnel à la suite des mises à la retraite, aux inaptitudes médicales et aux démissions.

28.03 **Minister François Bellot**: Zoals ik al zei tijdens de commissievergaderingen van 14 december 2016 en 11 januari 2017 is er geen tekort aan treinbestuurders. Bij de aanwerving wordt rekening gehouden met de lange opleidingsperiode, en de behoeften zijn gedekt tot het eerste kwartaal van 2019.

Par contre, je souhaite que HR Rail évalue l'efficacité des différentes actions de communication et des différents médias utilisés, en vue d'intensifier l'utilisation des canaux jugés les plus pertinents pour le recrutement de conducteurs. Il apparaît, en effet, que la communication ne serait pas suffisamment étendue et pas la plus adéquate pour toucher le public visé par ces offres d'emploi. Nous avons demandé à HR Rail d'examiner cette problématique.

Het is mijn bedoeling HR Rail een evaluatie te vragen van de communicatieacties en de gebruikte media om op die manier het gebruik van geschikte kanalen te intensiveren. Er zou naar verluidt niet voldoende ruim worden gecommuniceerd.

28.04 **Laurent Devin** (PS): Monsieur le ministre, il est vrai que vous avez déjà été interpellé en décembre et en janvier. Mais vous savez, nous avons de la suite dans les idées. Les propos du responsable principal de la SNCB la semaine passée concernant ce recrutement étaient très clairs à ce propos. Il y avait vraiment une difficulté à recruter des conducteurs de train.

28.04 **Laurent Devin** (PS): De uitspraken van de NMBS-verantwoordelijke vorige week lieten aan duidelijkheid niets te wensen over: er zijn wel degelijk problemen bij de aanwerving van treinbestuurders.

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

29 **Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les investissements à la gare de La Louvière-Sud" (n° 17286)**

29 **Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de investeringen in het station La Louvière-Zuid" (nr. 17286)**

29.01 **Laurent Devin** (PS): Monsieur le ministre, la gare de La Louvière-Sud se trouve au cœur d'un vaste projet: nouvelle gare de

29.01 **Laurent Devin** (PS): Het station La Louvière-Zuid staat

bus, extension du parking, projet de nouveau quartier pour assurer une meilleure connexion entre cette gare et le centre-ville. Une collaboration efficace entre la Ville, la SRWT et les TEC est actuellement en cours.

Monsieur le ministre, pouvez-vous nous donner des informations concernant le démarrage de ce vaste chantier? À quelle échéance débutera-t-il et combien de temps devrait-il durer?

29.02 François Bellot, ministre: Cher collègue, en décembre 2014, la Ville, la SRWT et la SNCB ont conclu une convention de partenariat en vue de réaliser une étude urbanistique d'orientation du site de la gare de La Louvière-Sud. Cette étude n'est pas terminée mais un rapport urbanistique et environnemental a été approuvé par la Ville, qui a lancé une enquête publique.

En ce qui concerne les autres travaux, comme je l'ai déjà dit, la concertation a débuté avec Infrabel suite à l'approbation de son PPI par le conseil d'administration du mois de février. Les choses deviendront pratiquement définitives lorsque la Cellule d'investissement s'y sera penchée, que les deux CA l'auront approuvé et que les points seront passés au Conseil des ministres.

centraal in een groots bouwproject, met een nieuw busstation, een uitbreiding van de parking en een nieuwe wijk.

Wanneer zullen de werken starten? Hoelang zouden ze duren?

29.02 Minister François Bellot: In december 2014 sloten de stad La Louvière, de SRWT en de NMBS een partnerovereenkomst teneinde een oriënterende stedenbouwkundige studie van de site van het station La Louvière-Zuid uit te voeren. Deze studie is nog niet afgerond, maar de stad heeft een stedenbouwkundig en milieuverslag goedgekeurd en een openbaar onderzoek opgestart.

Het overleg met Infrabel over de andere werken is begonnen. De investeringscel moet zich er nog over buigen en de twee raden van bestuur en de ministerraad moeten hier nog hun goedkeuring aan hechten.

29.03 Laurent Devin (PS): Vous nous savez très attentifs sur la question. Nous reviendrons encore sur le sujet, jusqu'au moment où vous pourrez nous livrer les chiffres, monsieur le ministre.

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

30 Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la ponctualité sur la ligne 108" (n° 17394)

30 Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stiptheid op lijn 108" (nr. 17394)

30.01 Laurent Devin (PS): Monsieur le ministre, lors de la commission du 8 mars, vous avez donné de nouveaux chiffres concernant la ponctualité des trains sur la ligne 96. Combien de retards y a-t-il eu sur la ligne 108 Binche-Turnhout depuis janvier 2017? Combien d'annulations de trains ont-elles eu lieu sur cette ligne depuis janvier 2017? Un manager de ligne a-t-il été désigné pour cette ligne Binche-Turnhout? Pouvez-vous objectiver l'amélioration de la qualité depuis fin 2016? Que comptez-vous mettre en place à court et à moyen terme pour améliorer la ponctualité sur cette ligne?

30.01 Laurent Devin (PS): Hoeveel vertragingen waren er op lijn 108 Binche-Turnhout sinds januari 2017, en hoeveel treinen werden er in dezelfde periode op die lijn afgeschaft? Werd er een lijnmanager aangesteld? Kunt u de verbetering sinds eind 2016 objectiveren? Wat zult u op korte en middellange termijn ondernemen om de stiptheid op deze lijn te verbeteren?

Le président: C'est une ligne que je connais bien aussi, monsieur le ministre.

30.02 François Bellot, ministre: Monsieur Devin, Infrabel et la SNCB

30.02 François Bellot, minister:

m'informent que la ponctualité de la ligne 108 s'est élevée à 93,9 % en janvier et à 91 % en février. Ce serait un rêve si tout le réseau était comme cela! C'est donc une bonne ponctualité.

Pour les mois de janvier et de février, douze trains ont été partiellement supprimés. Quatre trains l'ont été totalement. Il n'y a pas de manager désigné spécifiquement pour la ligne 108 mais les trains qui circulent sur la ligne 108 alimentent également le trafic de la ligne 96 à partir de Braine-le-Comte où un manager a bien été désigné. Actuellement, la ponctualité est au-dessus des objectifs de ponctualité fixés dans les contrats de gestion.

La SNCB et Infrabel poursuivent leurs efforts en prenant différentes mesures pour continuer à améliorer la ponctualité. Quatre types de mesures sont adoptés:

1. le traitement de la ponctualité lors de réunions mensuelles de concertation, des réunions PEP (Plate-forme d'entente de la ponctualité) entre la SNCB et Infrabel;
2. des réunions spécifiques, des retours d'expériences liées à des incidents importants;
3. un focus sur le premier départ des convois, la fiabilité du matériel, la présence du personnel;
4. un focus sur la fiabilité des différents composants de l'infrastructure, caténaires, appareils de voies et passages à niveau.

Naar ik verneem van Infrabel en de NMBS werd de stiptheid op lijn 108 becijferd op 93,9% in januari en 91% in februari. Daarmee scoort de lijn beter dan de doelstellingen in de beheerscontracten. Tijdens die twee maanden werden er twaalf treinen gedeeltelijk en vier volledig afgeschaft.

Er is geen aparte lijnmanager die specifiek voor lijn 108 werd aangesteld, maar de treinen op deze lijn maken deel uit van het verkeer op lijn 96, waarvoor er wel een lijnmanager is.

De NMBS en Infrabel nemen verschillende maatregelen om de stiptheid te verbeteren: maandelijks overlegvergaderingen ('stipheidsplatformen') om de stiptheid op te volgen; ervaringsuitwisselingen bij grote incidenten; extra aandacht voor het eerste vertrek van de treinen, de betrouwbaarheid van het materieel, de aanwezigheid van personeel maar ook voor de betrouwbaarheid van de infrastructuurcomponenten (bovenleidingen, wissels en overwegen).

30.03 Laurent Devin (PS): Merci, monsieur le ministre. J'entends votre satisfaction par rapport à la ponctualité sur cette ligne. Je ne peux que vous relayer ce qui m'est écrit et ce qui m'est dit en termes d'exaspération: des trains annulés dès le matin quand on part travailler et des trains également arrêtés voire annulés en gare de La Louvière quand on rentre du travail.

Le drame aujourd'hui pour la gare de Binche est qu'il est quelquefois préférable d'aller prendre le train à Braine-le-Comte car cela va plus vite de prendre la voiture pour y prendre le train. On finit par garer sa voiture à La Louvière parce qu'on se dit qu'il est fort probable que le train retour sera arrêté à cette gare.

J'exprime donc les plus grandes craintes quant à la réaction des personnes qui pourraient désertir la gare de Binche en privilégiant des solutions plus sûres. Ce serait incompréhensible pour moi dans le sens où Binche est la treizième ville de Wallonie – c'est l'équivalent de Beveren en Flandre. Je ne comprendrais pas qu'on ne traite pas ce problème comme la treizième ville de Wallonie le mérite.

30.03 Laurent Devin (PS): Ik kan alleen maar melding maken van de ergernissen van de reizigers die al van 's ochtends vroeg geconfronteerd worden met afgeschafte treinen of 's avonds na het werk vaststellen dat de trein niet verder rijdt dan La Louvière.

Voor de reizigers van Binche is het een drama dat ze soms sneller zijn als ze met de auto naar 's Gravenbrakel rijden om daar de trein te nemen! Ofwel moet men zijn auto in La Louvière achterlaten omdat de kans groot is dat de trein op de terugreis niet verder dan dat station rijdt. De reizigers zouden het station Binche links kunnen laten liggen en voor betrouwbaardere oplossingen kunnen kiezen. Binche is nochtans de dertiende stad van Wallonië –

het equivalent van Beveren in Vlaanderen!

30.04 François Bellot, ministre: Monsieur Devin, vous aurez le dernier mot.

Je vous demande la plus grande objectivité. Je prends les chiffres de la SNCB: 4 trains supprimés en janvier et février sur, sans doute, 130 ou 140 trains. La ponctualité est de 93,9 %. Ne faites pas des généralités! Ne dites pas que parce qu'on supprime un train, cela va mal.

Derrière ces faits, il y a des acteurs de la SNCB et d'Infrabel qui travaillent au quotidien. Ils lisent nos propos. Ces gens ont aussi envie de dire que s'il y a encore peut-être 6 % ou 7 % des trains qui sont supprimés ou en retard, ils travaillent à l'amélioration quotidienne pour que tous les trains soient à l'heure. Je comprends le désarroi des voyageurs qui, eux, étaient précisément dans un des trains supprimés ou qui l'attendaient et se doutaient qu'il y avait un incident.

J'attire votre attention sur ce point. Collectivement, quelles que soient les périodes, reconnaissons tous les efforts que les gens font, depuis le conducteur jusqu'à l'accompagnateur, pour améliorer la qualité du service. Vous exprimez des craintes sur l'insuffisance des trains, des correspondances, etc., mais je vous demande une réelle nuance. Les travailleurs du rail, les cheminots et l'organisation ont besoin qu'on reconnaisse également les chiffres positifs, comme ceux que je viens de découvrir en même temps que vous. J'ai parfois l'impression, quand je lis un journal, que 10 % des trains arrivent à l'heure et 90 % en retard.

C'est une chose qu'on connaît en tant que bourgmestre ou élu. On ne va chez le médecin que lorsqu'on est malade. Je ne me suis jamais rendu chez le médecin pour dire que tout allait bien. Il faut parfois faire dans la nuance, aussi bien nous – je n'ai pas dit que nous vivions dans un monde idyllique –, les élus, que les représentants des associations.

Il faut y être très attentif. J'ai déjà eu comme retour: finalement, on est à autant et on a fait tel effort. Mais à quoi cela sert-il parce qu'on se fait quand même critiquer? Que vous portiez un regard sur un choix politique ne pose aucun problème. On est là pour débattre et on peut avoir des options différentes. Par contre, les travailleurs du rail et autres travailleurs dans les services publics font tous les efforts. Je pense qu'une grande majorité s'investit au quotidien là-dedans. Soyez attentif à cela! Je ne dis pas cela pour ici mais par rapport à l'expression qu'on peut donner car certaines personnes le vivent parfois un peu difficilement

30.05 Laurent Devin (PS): Monsieur le ministre, M. Flahaux me connaît bien, de même que M. Crusnière, ce, dans des sphères différentes: l'un, au sein de mon parti, de mon groupe à la Chambre et, l'autre, dans ma région. M. Flahaux et moi-même ne sommes pas du même parti. Je ne suis pas connu pour être un excessif. Je ne suis pas dans l'emballement. Je ne suis pas dans la crise. Je sais très bien, par contre, que les *slides* qui nous ont été présentés ici mettaient en évidence que la ligne Binche-Turnhout était une des deux lignes victimes du nombre le plus élevé de retards et

30.04 Minister François Bellot: U mag niet generaliseren en u moet objectief blijven. De goede resultaten kunnen op het conto geschreven worden van werknemers van de NMBS en Infrabel, die ernaar streven de stiptheid te verbeteren. Ik begrijp dat de reizigers misnoegd zijn als er een trein wordt afgeschaft. Men heeft het echter alleen over wat er mis gaat...

Men moet op zijn woorden letten. Sommige kritische opmerkingen zouden hard kunnen aankomen bij de spoor mannen, die zich ten volle inzetten voor hun werk.

30.05 Laurent Devin (PS): Uit de *slides* die hier werden getoond, bleek dat de lijn Binche-Turnhout een van de twee lijnen was die het meest met vertragingen en afgeschafte treinen te kampen hadden. Men moet begrijpen wat de reizigers op dat traject doormaken. Als burgemeester doe

d'annulations.

Je suis aussi le relais des citoyens. Vous parlez de médecins mais, quand on a été victime à ce point d'annulations et de retards, cela fait tout de suite mal quand il y en a de nouveau. Il faut aussi pouvoir le comprendre. En tant que bourgmestre, je reçois aussi des doléances et on peut expliquer, objectiver des choses. C'est ce que je m'emploie aussi à faire. Ici, vous me donnez des chiffres. Je vais les relayer et voir ce qui va remonter de la part des navetteurs. Si jamais une amélioration était constatée, tant mieux! Je m'en réjouis. Et je n'aurais de cesse de me battre pour que cette région bénéficie enfin de l'attention qu'elle mérite. Vous venez aussi d'une région éloignée des centres de décision mais vous êtes dans les centres de décision. Vous êtes aujourd'hui le décideur. Nous sommes quelques-uns à nous battre pour également faire en sorte que nos régions trop souvent délaissées puissent bénéficier de la même attention.

Vous n'avez pas ici devant vous quelqu'un qui critique le travail des membres du personnel de la SNCB. Je suis peut-être même, dans cette salle, celui qui les défend le plus. Donc, je ne les vise pas; je les remercie pour leur travail.

Comprenez qu'en ma qualité de bourgmestre et de député, je dois vous relayer ce que les gens vivent quotidiennement lorsqu'ils partent travailler. Vous m'avez communiqué de nouveaux chiffres aujourd'hui. Je reviendrai encore vers vous dans quelques semaines ou quelques mois pour constater la nature de l'évolution de ces chiffres.

Le **président**: Je troque peut-être un moment ma casquette de président pour vous signaler que je n'ai pas le sentiment que vous ayez un adversaire dans le ministre Bellot.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

31 Question de M. Stéphane Crusnière au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le budget prévu pour la rénovation de la gare d'Ottignies" (n° 17395)

31 Vraag van de heer Stéphane Crusnière aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het budget voor de renovatie van het station Ottignies" (nr. 17395)

31.01 **Stéphane Crusnière** (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, je me permets de vous interpeller concernant la rénovation de la gare d'Ottignies. Depuis mon entrée en fonction comme député fédéral, j'ai déjà interpellé à de nombreuses reprises votre prédécesseur à cet égard. C'est maintenant votre tour.

Cette gare fut bâtie en 1999 et selon plusieurs acteurs, elle ne répondrait plus aux besoins des navetteurs. Pour rappel, la gare d'Ottignies a été proclamée la gare par laquelle le plus de monde transite quotidiennement en Wallonie.

Dans les projets, il est notamment question de construire un nouveau parking de plus de 600 places pour les usagers de la SNCB.

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

ik ook mijn best om de zaken te objectiveren en zou ik zeker blij zijn met elke verbetering. Ik zal me blijven inzetten om ervoor te zorgen dat die streek eindelijk de aandacht krijgt die ze verdient.

Ik lever geen kritiek op het werk van het personeel van de NMBS, wel integendeel. Als burgemeester en volksvertegenwoordiger verwoord ik gewoonweg wat de mensen dagelijks moeten meemaken.

31.01 **Stéphane Crusnière** (PS): Het station Ottignies dateert van 1999 en zou niet langer beantwoorden aan de behoeften van de reizigers. Het is het drukst bezochte overstapstation in Wallonië. Er zou een nieuwe parking met 600 plaatsen worden aangelegd voor de treinreizigers.

In 2015 wees het gemeentebestuur erop dat er voor het station een bedrag van 60 miljoen euro was opgenomen in het meerjarenplan 2016-2020. Kunt u die informatie bevestigen? Vorige week stelde u werken aan

En 2015, les autorités communales avaient interpellé tous les pouvoirs intervenants en rappelant qu'un budget de 60 millions était inscrit dans le plan pluriannuel de la SNCB pour la période 2016-2020. Confirmez-vous toujours cette information?

La semaine dernière, lors d'une visite à la gare de Namur, vous avez évoqué les futurs travaux de la gare d'Ottignies? Pouvez-vous nous en dire plus sur les travaux prévus et dans quels délais ces derniers seront effectués? Un calendrier est-il déjà disponible?

Une réunion avec les autorités communales sera-t-elle prochainement prévue afin de préparer les différents chantiers et en informer les voyageurs?

31.02 François Bellot, ministre: Cher collègue, il est prévu de moderniser complètement les infrastructures d'accueil de la gare d'Ottignies, ainsi que ce qu'on appelle le "grill", c'est-à-dire la répartition des voies, et ce dans le cadre du dossier RER.

Le budget total alloué à cette modernisation sera déterminé dans le cadre de l'évaluation par Infrabel-SNCB et ensuite par la Cellule d'investissement.

Je peux déjà vous dire que le prolongement du couloir sous voies d'Ottignies a été réalisé et son ouverture est programmée au printemps. Dès l'ouverture du couloir sous voies, la passerelle existante sera démolie.

En ce qui concerne le prolongement de la passerelle provisoire, des discussions ont eu lieu avec différents intervenants, notamment avec la Ville d'Ottignies, pour optimiser la solution. Le cahier des charges sera lancé le 4 avril 2017 et les travaux pourront débuter en août.

Enfin, un escalier complémentaire – mais il s'agit là de travaux intermédiaires – vers les quais 1 et 2 sera construit au niveau du couloir sous voies.

Le timing prévu pour ces travaux est estimé à fin 2017.

Pour ce qui concerne le travail de plus grande ampleur, à savoir l'organisation de la gare, la construction d'un parking, la rénovation d'un autre, etc., permettez-moi de vous demander d'attendre un peu.

Le comité de pilotage du dossier RER sera réuni après la finalisation du dossier financement et organisation et c'est à partir de là qu'on poursuivra les études pour recommencer les travaux sur la ligne RER avec la responsabilité tant d'Infrabel que de la SNCB. À ce jour, je ne peux vous donner ni un programme ni un montant total des travaux.

J'ai demandé qu'on réactualise le masterplan avec la construction d'un parking à étages. En ce qui concerne la valorisation des biens de la SNCB, je pense qu'il y a eu un PCA pour l'aménagement de logements proches de la gare existante, en fonction des terrains disponibles.

L'objectif est de recommencer les travaux RER sur la ligne 161 Bruxelles-Ottignies, d'un côté par la gare d'Ottignies et de l'autre côté par la liaison via Watermael.

het station in het vooruitzicht. Om welke werken gaat het precies? Wat is het tijdspad daarvoor? Is er een vergadering met de gemeentelijke autoriteiten gepland?

31.02 Minister François Bellot: In het kader van het GEN-dossier zullen er aanpassingen gebeuren aan de onthaalinfrastructuur in het station Ottignies en zal de verdeling van de sporen worden gewijzigd. Infrabel-NMBS en de investeringscel zullen beslissen over het budget dat daarvoor wordt uitgetrokken.

De onderdoorgang werd verlengd en wordt in het voorjaar in gebruik genomen. De loopbrug wordt afgebroken. Er vonden besprekingen met de stad Ottignies plaats over de verlenging van de voorlopige loopbrug. Het bestek zal op 4 april 2017 worden bekendgemaakt en de werkzaamheden zullen in augustus van start gaan. Er komt een extra trap naar perron 1 en 2. De werken zouden tegen eind 2017 klaar moeten zijn.

Voor de grotere werken zal ik u nog even geduld moeten vragen.

Het stuurcomité van het GEN-dossier zal bijeenkomen zodra het financierings- en organisatiedossier is afgerond. Dan zullen we de studies voortzetten met het oog op de hervatting van de werkzaamheden op de GEN-lijn, onder de verantwoordelijkheid van Infrabel en de NMBS. Ik kan u dus geen programma of bedrag meedelen.

Ik heb alleen een update van het masterplan gevraagd, in die zin dat men er een parkeergebouw

met verdiepingen zou in opnemen en dat de goederen van de NMBS zouden worden gevaloriseerd.

Het is de bedoeling dat de GEN-werkzaamheden op lijn 161 langs beide zijden worden hervat, vanaf Ottignies en Watermaal-Bakenbos.

31.03 Stéphane Crusnière (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses. Je prends acte du fait qu'il y a une série d'aménagements pour simplifier la vie des navetteurs, surtout ceux qui se garaient sur le parking de l'autre côté des voies. C'est quelque chose de positif.

Par contre, je suis plus inquiet pour la rénovation complète de la gare. Cela tombe dans la logique des travaux RER mais, concrètement, il n'y a pas encore de budget. Ce budget est-il prévu dans la manne globale prévue pour les travaux?

31.04 François Bellot, ministre: C'est inclus dans le 1,05 milliard nécessaire pour les travaux du RER.

31.03 Stéphane Crusnière (PS): Er zullen aanpassingen worden gedaan om het leven van de reizigers te vergemakkelijken. De volledige renovatie van het station valt onder de GEN-werkzaamheden maar er zijn dus nog geen middelen voor. Zijn die inbegrepen in het globale budget?

31.04 Minister François Bellot: Ze zijn inbegrepen in het bedrag van 1,05 miljard euro dat nodig is voor de GEN-werkzaamheden.

31.05 Stéphane Crusnière (PS): Ce ne sont pas des moyens supplémentaires.

31.06 François Bellot, ministre: Le tableau que j'ai distribué en commission reprend tous les détails.

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

32 Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'avenir de la ligne 130a Charleroi-Erquelines" (n° 17405)

32 Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toekomst van lijn 130a Charleroi-Erquelines" (nr. 17405)

32.01 Laurent Devin (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, le Plan de transport 2017 de la SNCB prévoit des changements sur la ligne 130a Charleroi/Erquelines, une voie de communication essentielle pour de nombreux usagers en province de Hainaut. En effet, le Plan indique que la ligne 130a passera à une voie à partir de 2019.

À ce sujet, monsieur le ministre, pouvez-vous nous confirmer que cette ligne passera bien à une voie en 2019? Si oui, pouvez-vous nous indiquer les éléments objectifs qui sous-tendent la réflexion de la SNCB pour ce passage à une voie? Ce passage aura-t-il une influence sur l'entretien de cette ligne? Ce passage aura-t-il une influence sur l'amplitude et la fréquence des trains qui empruntent cette ligne?

32.01 Laurent Devin (PS): Het vervoersplan 2017 van de NMBS bepaalt dat lijn 130a Charleroi-Erquelines tegen 2019 over één spoor zal lopen.

Bevestigt u dat? Wat zijn de objectieve redenen daarvoor? Zal dat een invloed hebben op het onderhoud van de lijn en op de hoeveelheid en frequentie van de treinen op deze lijn?

32.02 François Bellot, ministre: Cher collègue, conformément à l'article 90 de son contrat de gestion, Infrabel ne peut procéder à des

32.02 Minister François Bellot: Zonder instemming van de FOD

mises à simple voie sans l'accord du SPF et du ministre de tutelle. Il s'agit d'une information relayée par la cellule ferroviaire de la Région wallonne émanant d'un document de travail du conseil d'administration d'Infrabel. En l'absence de décision, je constate qu'une administration régionale joue un jeu politique que je regrette.

La SNCB me confirme que son plan de transport du mois de décembre 2017-2020 ne prévoit aucun changement sur la ligne 130a. Comme sur d'autres points, je rappelle que le PPI d'Infrabel n'a toujours pas été approuvé et je reste attentif à ce que les décisions prises tiennent compte du voyageur et du développement économique du fret.

en van de voorgedijminister kan Infrabel niet beslissen om de lijn over één spoor te laten gaan. De informatie komt uit een werkdocument van de raad van bestuur van Infrabel en werd door de Cellule ferroviaire wallonne verspreid. Ik betreur dit politieke spelletje.

De NMBS heeft geen plannen om wijzigingen op deze lijn door te voeren. Het MIP van Infrabel werd nog altijd niet goedgekeurd. Ik blijf erop toezien dat er bij het nemen van de maatregelen rekening wordt gehouden met de reizigers en met de economische ontwikkeling van het vrachtvervoer.

32.03 **Laurent Devin** (PS): Monsieur le président, j'ai pris bonne connaissance des propos de M. le ministre.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

La réunion publique de commission est levée à 17.49 heures.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.49 uur.