



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

19-04-2017

Namiddag

Mercredi

19-04-2017

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

Samengevoegde vragen van	1
- de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de helmplicht voor fietsers onder de 14 jaar" (nr. 17066)	1
- de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de helmplicht voor fietsers onder de 14 jaar" (nr. 17380)	1
<i>Sprekers: Gautier Calomne, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</i>	
Vraag van de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het aanbod van de S-treinen in het Brusselse Gewest" (nr. 17075)	3
<i>Sprekers: Gautier Calomne, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</i>	
Vraag van de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de transitkentekenplaten" (nr. 17085)	6
<i>Sprekers: Gautier Calomne, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</i>	
Vraag van de heer Bert Wollants aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de mogelijke individuele vervolging van luchtverkeersleiders" (nr. 17400)	7
<i>Sprekers: Bert Wollants, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</i>	
Vraag van de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het kappen van de bomen langs lijn 124 van de NMBS" (nr. 17414)	9
<i>Sprekers: Gautier Calomne, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</i>	
Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het nieuwe	11

SOMMAIRE

Questions jointes de	1
- M. Gautier Calomne au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'obligation du port du casque pour les cyclistes âgés de moins de 14 ans" (n° 17066)	1
- M. Émir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le port du casque obligatoire pour les cyclistes de moins de 14 ans" (n° 17380)	1
<i>Orateurs: Gautier Calomne, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</i>	
Question de M. Gautier Calomne au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'offre ferroviaire S en Région bruxelloise" (n° 17075)	3
<i>Orateurs: Gautier Calomne, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</i>	
Question de M. Gautier Calomne au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les plaques de transit" (n° 17085)	6
<i>Orateurs: Gautier Calomne, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</i>	
Question de M. Bert Wollants au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les éventuelles poursuites individuelles à l'encontre de contrôleurs aériens" (n° 17400)	7
<i>Orateurs: Bert Wollants, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</i>	
Question de M. Gautier Calomne au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'abattage des arbres situés le long de la ligne 124 de la SNCB" (n° 17414)	9
<i>Orateurs: Gautier Calomne, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</i>	
Question de M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le nouveau plan pluriannuel d'investissement et	11

meerjareninvesteringsplan en de lening van 1,05 miljard euro" (nr. 17461)

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

l'emprunt de 1,05 milliard d'euros" (n° 17461)

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

Vraag van mevrouw Veerle Heeren aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de aanpassing van de nummerplaten voor elektrische voertuigen" (nr. 17463)

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

Question de Mme Veerle Heeren au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'adaptation des plaques d'immatriculation des véhicules électriques" (n° 17463)

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

Vraag van mevrouw Annick Lambrecht aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de gemachtigde opzichters bij scholen" (nr. 17449)

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

Question de Mme Annick Lambrecht au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les surveillants habilités aux abords des écoles" (n° 17449)

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

Vraag van mevrouw Sonja Becq aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de audit van de luchtverkeersleiding" (nr. 17466)

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

Question de Mme Sonja Becq au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'audit du contrôle aérien" (n° 17466)

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

Samengevoegde vragen van
- de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het pleidooi van de NMBS voor meer spoorinvesteringen in Limburg" (nr. 17578)
- de heer Peter Vanvelthoven aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de investeringen in de Limburgse spoorlijnen" (nr. 17702)

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

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 "le plaidoyer de la SNCB pour plus d'investissements ferroviaires au Limbourg" (n° 17578)
- M. Peter Vanvelthoven au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les investissements dans les lignes ferroviaires limbourgeoises" (n° 17702)

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

Vraag van mevrouw Katrin Jadin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de projectoproep Vrouwen op de fiets" (nr. 17591)

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

Question de Mme Katrin Jadin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'appel à projets 'les femmes à vélo'" (n° 17591)

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

Spoorwegen

Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stopplaats in Kiewit" (nr. 17680)

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

Samengevoegde vragen van 25
 - de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het treinincident te Wontergem en het maximum aantal plaatsen in rijtuigen" (nr. 17699) 25
 - de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de procedure voor gestrande treinen" (nr. 17730) 25
 - de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de noodstop van een trein in Deinze" (nr. 17815) 25
 - mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het incident in Deinze" (nr. 17836) 25

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

Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vermindering van de investeringen bij Infrabel" (nr. 17850) 31

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

Belges

Question de M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le point d'arrêt de Kiewit" (n° 17680) 24

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

Questions jointes de 25
 - M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'incident ferroviaire à Wontergem et la capacité maximale dans les voitures" (n° 17699) 25
 - 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 procédure prévue pour les trains en difficulté" (n° 17730) 25
 - M. Stefaan Van Hecke au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'arrêt d'urgence d'un train à Deinze" (n° 17815) 25
 - Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'incident survenu à Deinze" (n° 17836) 25

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

Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la diminution des investissements réalisés par Infrabel" (n° 17850) 31

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

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

van

du

WOENSDAG 19 APRIL 2017

MERCREDI 19 AVRIL 2017

Namiddag

Après-midi

De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.27 uur en voorgezeten door de heer Jef Van den Bergh.

La réunion publique de commission est ouverte à 14.27 heures et présidée par M. Jef Van den Bergh.

De **voorzitter**: Goedemiddag. Ik verontschuldig mij ervoor dat ik een beetje te laat ben; ik wist niet dat ik moest voorzitten. Bij dezen kunnen we starten met de agenda.

01 Questions jointes de

- M. Gautier Calomne au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'obligation du port du casque pour les cyclistes âgés de moins de 14 ans" (n° 17066)

- M. Émir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le port du casque obligatoire pour les cyclistes de moins de 14 ans" (n° 17380)

01 Samengevoegde vragen van

- de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de helmplicht voor fietsers onder de 14 jaar" (nr. 17066)

- de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de helmplicht voor fietsers onder de 14 jaar" (nr. 17380)

01.01 **Gautier Calomne** (MR): Monsieur le ministre, l'Institut Belge pour la Sécurité Routière (IBSR) a récemment plaidé pour l'obligation du port du casque pour les cyclistes âgés de moins de 14 ans. À cet égard, l'organisme public a réalisé une étude mettant en évidence que six Belges sur dix sont en faveur de cette mesure. Ce résultat est motivé par le fait que 700 mineurs de cet âge sont impliqués, chaque année, dans un accident de circulation en tant que cyclistes, dont malheureusement une cinquantaine trouvent la mort ou sont gravement blessés. Le port du casque pourrait diminuer ces statistiques glaçantes, notamment parce que la tête est touchée dans un accident sur deux et que ce type de protection réduit le risque de blessures de 70 %.

L'obligation du port du casque est valable dans douze pays de l'Union européenne avec des variations différentes selon les tranches d'âge. La France devait rejoindre ce groupe de précurseurs le 22 mars. L'IBSR énonce par la voie d'un communiqué de presse: "D'un point de vue scientifique, il existe un consensus à propos de l'efficacité du casque dans la prévention des lésions à la tête et au cerveau. Étant donné le risque élevé que courent les cyclistes dans le trafic, l'IBSR

01.01 **Gautier Calomne** (MR): Het BIVV pleit ervoor het dragen van een fietshelm verplicht te stellen voor fietsers jonger dan 14 jaar, zoals reeds het geval is in twaalf lidstaten van de Europese Unie, al verschilt de leeftijdsgrens van land tot land. Kinderen moeten de gevaren van het verkeer immers leren inschatten en daarbij hun fiets onder controle houden, waardoor ze meer kans lopen te vallen. Jaarlijks zijn er 700 minderjarige fietsers betrokken in een ongeval; een vijftigtal van hen komt daarbij om het leven of raakt zwaargewond. In één op twee gevallen wordt het hoofd geraakt. Een fietshelm vermindert de kans op een letsel

recommande fortement son utilisation systématique par tous les deux-roues. Mais pour les enfants jusqu'à 14 ans, l'IBSR plaide plutôt pour une obligation. En effet, avant cet âge, ils doivent apprendre à appréhender les dangers de la circulation tout en gardant la maîtrise constante de leur vélo et sont davantage susceptibles de tomber. L'introduction d'une telle mesure doit évidemment s'accompagner d'autres mesures, comme l'amélioration constante de l'infrastructure dévolue aux cyclistes, campagnes de sensibilisation à l'égard des automobilistes pour ce qui est du respect des usagers faibles et à l'égard des cyclistes pour le respect des règles du Code de la route et l'importance d'un vélo en bon état, augmentation des contrôles, ...".

Avez-vous eu l'occasion de prendre connaissance du plaidoyer de l'IBSR concernant l'obligation du port du casque pour les cyclistes âgés de moins de 14 ans? Partagez-vous les conclusions exprimées? Étudiez-vous la possibilité d'introduire une telle mesure en Belgique? Avez-vous déjà eu l'occasion de rencontrer les associations de cyclistes pour faire le point sur ce dossier? Le cas échéant, quelles sont les considérations qui vous ont été exprimées et quelles réponses leur avez-vous apportées?

01.02 François Bellot, ministre: (...) Le dernier baromètre de l'IBSR fait état d'une augmentation de 30 % du nombre d'accidents corporels pour les cyclistes. En 2016, cette augmentation est essentiellement visible à Bruxelles: +19,2 %.

Une partie de cette augmentation s'explique par l'augmentation du nombre d'accidents impliquant un senior en vélo (+7 %). Par contre, l'année 2016 est marquée par une diminution générale de 3,6 % du nombre de personnes tuées en vélo, ce qui constitue en chiffres absolus un record à la baisse en Belgique.

Je suis également au courant du fait que l'IBSR estime, sur la base d'une enquête récente, qu'une obligation du port du casque vélo est justifiée pour les jeunes de moins de 14 ans. Toutefois, l'étude n'étant pas achevée, elle ne m'a pas encore été communiquée. Elle ne me parviendra qu'au mois de mai.

J'ai demandé au groupe de travail chargé de la révision du Code de la route, quand il aura l'étude précitée, d'examiner si l'obligation du port du casque vélo pour certaines catégories de cyclistes est opportune.

Je suis informé du point de vue des associations de cyclistes concernant l'obligation du port du casque. Le Fietzersbond et le GRACQ craignent qu'une telle obligation conduise à ce que moins de jeunes utilisent le vélo.

Dès que l'étude sera achevée et communiquée au groupe de travail, tous ces éléments seront examinés.

Attention cependant, que, dans ce débat, il est également question de la responsabilisation des parents, avant de parler d'obligation légale. Prévoir une obligation légale ne sensibilisera pas nécessairement le public-cible (les enfants), et donc risque de ne pas suffire pour atteindre l'objectif, à savoir une meilleure protection des enfants. Personnellement, en tant que cycliste du dimanche matin, en tant que

met 70%.

Volgens het BIVV zijn zes op de tien Belgen voorstander van de fietshelmplicht voor kinderen tot 14 jaar. Die maatregel moet gepaard gaan met andere, zoals een betere fietsinfrastructuur, de sensibilisering van automobilisten voor zwakke weggebruikers, de bewustmaking van het nut van een goed onderhouden fiets en meer controles.

Bent u het eens met de bevindingen van het BIVV en gaat u na of het mogelijk is die maatregel door te voeren? Bent u hierover samengekomen met de fietsbonden? Wat is hun standpunt en wat zijn uw antwoorden daarop?

01.02 Minister François Bellot: Uit de jongste barometer van het BIVV blijkt dat het aantal letselongevallen bij fietsers in 2016 met 30% is toegenomen en dat die stijging zich vooral in Brussel voordeed.

Dit valt meer bepaald te verklaren door het toenemend aantal ongevallen met senioren. Het aantal verkeersdoden onder fietsers is daarentegen gedaald met 3,6%, wat een recordcijfer is.

Op basis van een recente studie adviseert het BIVV om het dragen van een fietshelm te verplichten voor kinderen tot 14 jaar. De studie is nog niet afgerond en ik verwacht de resultaten pas in mei. Ik heb de werkgroep herziening van de verkeersregels opgedragen om na te gaan of die maatregel gepast is. De Fietzersbond en GRACQ vrezen dat de helmplicht het gebruik van de fiets door jongeren zal afremmen.

Voorts is er sprake van het responsabiliseren van de ouders. De wettelijke verplichting zal het doelpubliek niet noodzakelijk sensibiliseren, maar dat doel kan worden bereikt via cursussen

père et grand-père, j'oblige mes enfants et petits-enfants à porter le casque sans que la loi ne m'y oblige.

Dans cette matière, je crois qu'il est surtout utile que les parents et les enfants soient sensibilisés notamment par des cours d'éducation routière qui peuvent être donnés dans les écoles ou encore par des campagnes de sensibilisation organisées par les associations de cyclistes et/ou par les autorités régionales compétentes pour cette matière.

01.03 Gautier Calomne (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie pour cette réponse. Je me réjouis que le nombre de tués à la suite d'un accident à vélo soit en diminution dans le pays. Ce sont évidemment des statistiques qui sont encourageantes, même si, à l'instar de l'obligation de porter la ceinture pour la conduite des véhicules moteurs, l'obligation de porter le casque peut réduire encore le nombre d'accidents.

Pour les personnes majeures, il est plutôt question – on en a déjà débattu avec votre prédécesseur – d'une liberté individuelle et d'un choix à poser. Pour les moins de 14 ans, il y a aussi une responsabilité particulière puisqu'il s'agit de mineurs qui doivent être davantage protégés.

Toutefois, comme vous l'avez dit, l'obligation légale ne permettrait pas de résoudre tous les problèmes et il faut donc également se pencher sur deux leviers importants, à savoir la responsabilisation des parents, mais aussi la sensibilisation et la prévention.

Je reviendrai vers vous dans quelque temps lorsque vous aurez reçu le résultat et les conclusions de l'étude à ce sujet. Nous pourrions alors faire à nouveau le point sur la question.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

02 Question de M. Gautier Calomne au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'offre ferroviaire S en Région bruxelloise" (n° 17075)

02 Vraag van de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het aanbod van de S-treinen in het Brusselse Gewest" (nr. 17075)

02.01 Gautier Calomne (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, face aux problèmes majeurs de mobilité en Région bruxelloise, en ce compris l'impact négatif des fermetures de tunnels routiers, l'offre ferroviaire S est une excellente alternative de transport pourtant trop méconnue des citoyens.

Sur la base d'un ticket jump d'une valeur de 1,40 euros sur une carte de dix places, chaque voyageur a accès au réseau intra-bruxellois qui compte 33 gares et stations, réparties sur 65 kilomètres de voies. Très clairement, l'offre ferroviaire S ne manque pas d'atouts, par exemple pour les Ucclois qui travaillent au centre-ville et qui peuvent effectuer un trajet entre leur domicile et leur lieu de travail en une bonne demi-heure, contre 60 à 75 minutes en voiture, voire beaucoup plus en cas d'accidents sur la voirie. Tout ceci sans compter des facteurs comme le stress au volant ou les coûts énergétiques.

verkeersopvoeding of campagnes van fietsverenigingen en/of de bevoegde gewestelijke diensten.

01.03 Gautier Calomne (MR): Ik verheug mij over de daling van het aantal verkeersdoden onder fietsers. Net als de verplichting om de veiligheidsgordel te dragen in motorvoertuigen, kan de helmplicht het aantal verkeersslachtoffers verlagen.

Volwassenen moeten vrij kunnen beslissen of ze een helm dragen of niet, maar minderjarigen moeten worden beschermd. Ik ben het evenwel met u eens dat de wettelijke verplichting geen pasklare oplossing is en dat ouders verantwoordelijkheidsbesef moet worden bijgebracht via sensibiliserings- en preventiecampagnes.

02.01 Gautier Calomne (MR): Nu Brussel kampt met grote mobiliteitsproblemen, vormt het treinaanbod een uitstekend, maar onvoldoende bekend alternatief. Met een JUMP-biljet krijgen reizigers toegang tot het Brusselse net, dat 33 stations en stopplaatsen telt. Ondanks de investeringen in dit net neemt slechts 5% van de pendelaars de trein voor het woon-werkverkeer.

Hoeveel reizigers maken er gebruik van de S-treinen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest?

Pourtant, l'offre de la SNCB ne semble pas encore séduire assez les Bruxellois. En effet, selon de récents articles de presse, seulement 5 % des liaisons domicile-lieu de travail s'effectuent via le rail. C'est un taux qui interpelle, d'autant que les pouvoirs publics ont fortement investi dans l'outil ferroviaire, notamment avec l'ouverture d'un certain nombre de haltes, des élargissements d'horaires et l'amélioration des structures.

La question de l'information et de la sensibilisation des Bruxellois à ces modes de transport est donc posée. Aussi, monsieur le ministre, je souhaiterais vous poser les questions suivantes. Pouvez-vous nous communiquer un état des lieux de la fréquentation générale du réseau ferroviaire S en Région bruxelloise? Quelles sont les évolutions tendanciennes en termes de fréquentation? En complément des efforts déjà consentis par la SNCB, quelles sont les mesures déjà prévues pour renforcer l'information et la sensibilisation des citoyens sur cette alternative de mobilité intra-bruxelloise? Enfin, des synergies sont-elles prévues avec les pouvoirs régionaux bruxellois pour soutenir l'offre ferroviaire S?

02.02 François Bellot, ministre: Monsieur le président, cher collègue, la SNCB rappelle que 34 gares sont aujourd'hui en service dans la Région de Bruxelles-Capitale. La gare Arcades a été ouverte en décembre 2016 et se situe à proximité immédiate de la gare de Watermael, offrant ainsi un pôle d'échange entre la ligne 161 Ottignies-Bruxelles et la ligne 26 reliant Uccle et Evere via Delta et Merode.

La SNCB ne dispose pas encore de chiffres des comptages validés pour l'année 2016, ce qui ne permet donc pas encore d'étudier les impacts du lancement de l'offre S et de l'ouverture du tunnel Josaphat-Schuman.

Dès que ces statistiques seront validées, la SNCB fera un suivi des fréquentations des gares bruxelloises afin de déterminer l'impact des modifications de l'offre et des mesures de promotion de l'offre S. La SNCB a communiqué de différentes manières depuis le lancement de l'offre S en décembre 2015, avec les inaugurations des nouvelles gares bruxelloises de Tour&Taxi et Germeir.

L'ouverture du tunnel Schuman-Josaphat était nécessaire pour d'importantes extensions de l'offre S. Suite à son report, la SNCB a seulement lancé, en avril 2016, une première grande campagne de promotion de l'offre S. Durant la semaine de la Mobilité de septembre, l'offre S a également été promue, tant vis-à-vis des particuliers que des professionnels et des milliers de cartes du réseau intermodal S et STIB ont été distribuées.

En décembre 2016, une campagne géographiquement ciblée a mis en évidence la flexibilité de l'offre en termes de fréquence et de temps de parcours pour un ensemble de destinations: l'ULB, la VUB, les quartiers européens, etc.

Par ailleurs, la SNCB collabore avec de nombreux partenaires pour relayer et promouvoir son offre: les autorités bruxelloises, les communes, les partenaires professionnels tels que VOKA, BECI, Brussels Metropolitan, Brulocalis.

Welke inspanningen worden er geleverd om de bevolking over dit aanbod te informeren? Is men van plan om dit treinaanbod te steunen in samenwerking met de gewestelijke overheden?

02.02 Minister François Bellot: De NMBS wijst erop dat er in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in 34 stations treinen stoppen, na de opening van het station Arcaden, dat een knooppunt vormt voor de lijnen 161 en 26 (Ukkel-Evere). Omdat men voor 2016 geen gevalideerde cijfers heeft, kan men de effecten van de lancering van het S-aanbod en de opening van de Schuman-Josafattunnel nog niet onderzoeken.

Sinds de lancering van het aanbod van S-treinen ter gelegenheid van de inhuldiging van de stopplaatsen Thurn en Taxis en Mouterij in december 2015 heeft de NMBS daarover op verschillende manieren gecommuniceerd. Als gevolg van de laattijdige ingebruikname van de Schuman-Josafattunnel is de NMBS niet vóór april 2016 met de grote campagne voor het S-aanbod van start gegaan. Het S-aanbod werd ook gepromoot tijdens de Week van de Mobiliteit in september: bij die gelegenheid werden duizenden plannen van het intermodale S- en MIVB-net uitgedeeld. De NMBS werkt samen met de Brusselse autoriteiten, de gemeenten, Voka, BECI, Brussels Metropolitan en Brulocalis om haar aanbod te promoten.

En février 2017, la SNCB a mené une enquête sur la notoriété et la perception de l'offre S au sein de la zone RER. Il apparaît que l'offre S bénéficie d'une notoriété de 26 % et d'une notoriété aidée de plus de 51 %.

La SNCB m'informe qu'elle prépare une nouvelle campagne promotionnelle qui se déroulera tout au long de l'année 2017 pour augmenter encore la notoriété de l'offre S.

J'ajouterais à la réponse qui m'a été préparée que l'offre S à Bruxelles concerne 10 lignes. Avec la SNCB et les autorités bruxelloises, nous allons réaliser la promotion de ces lignes, deux par deux. Nous nous appuierons notamment sur les bulletins d'information communaux en utilisant des exemples types: "Vous habitez à Braine-l'Alleud, vous allez travailler à Evere, voilà quel sera votre temps de parcours moyen en voiture à 8 heures du matin, voici le temps de parcours nécessaire en train". Comme cela les gens percevront l'efficacité et la qualité de cette nouvelle offre qui reste méconnue et insuffisamment enclenchée. On sait que lorsqu'une nouvelle offre de train apparaît, il faut deux ou trois ans au minimum pour l'amener à maturité. On va donc communiquer et aider.

La SNCB, suite aux réunions que nous avons eues avec les autorités bruxelloises et les représentants de mon cabinet, va procéder de la sorte en massifiant l'information et en la détaillant ligne par ligne, par regroupement de deux lignes à la fois, et ainsi de suite. On espère avoir terminé pour le printemps 2018 sur toutes les lignes en agissant de la sorte.

02.03 Gautier Calomne (MR): Je remercie monsieur le ministre pour sa réponse positive et encourageante. Il est vrai que, sans rappeler tous les problèmes de mobilité qu'a connu Bruxelles et qu'elle connaît encore d'ailleurs, la mobilité est une compétence régionale mais le fédéral prend aussi sa part de responsabilités, notamment au regard des métros nord et sud financés en grande partie par Beliris.

Cette offre S constitue une véritable alternative crédible et pouvant être utile pour un grand nombre de citoyens. Il ne reste qu'à en faire sa promotion. Avec les différentes mesures que vous avez énoncées dans cette campagne de promotion en 2017 et dans celle des "deux lignes par deux lignes", il me semble qu'avec des exemples concrets et parlants on peut sensibiliser un certain nombre de navetteurs et de citoyens pour qu'ils empruntent ce type d'offre alternative de transport public.

02.04 François Bellot, ministre: Monsieur le président, j'ai omis de transmettre un élément sur les gares. Afin d'augmenter la visibilité des gares dans l'agglomération bruxelloise, la SNCB a commencé à installer des totems avec les logos "B" de SNCB et "S" à proximité des accès des gares. Selon la rapidité d'obtention des permis d'urbanisme, des totems seront installés, cette année également, dans la plupart des gares de la capitale. J'avais oublié de vous le signaler.

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

Uit een onderzoek van de NMBS in februari blijkt dat de bekendheidsgraad van het aanbod 26% bedraagt. De NMBS werkt aan een nieuwe campagne om het aanbod een ruimere bekendheid te geven. De tien lijnen zullen twee per twee worden gepromoot, waarbij zal worden gebruikgemaakt van de gemeentelijke informatiebladen om de trajecttijden voor te stellen en zo de efficiëntie van die lijnen aan te prijzen.

02.03 Gautier Calomne (MR): Dat is een bemoedigend antwoord. Het aanbod van S-treinen is nuttig en geloofwaardig en moet bijgevolg onder de aandacht worden gebracht.

02.04 Minister François Bellot: Ik ben vergeten te zeggen dat de NMBS totems installeert met het logo 'B' van de NMBS en het logo 'S' in de buurt van de stations.

03 Question de M. Gautier Calomne au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société

Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les plaques de transit" (n° 17085)

03 Vraag van de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de transitkentekenplaten" (nr. 17085)

03.01 Gautier Calomne (MR): Monsieur le ministre, la presse relatait dernièrement que depuis le 1^{er} mai 2016, la plaque transit dite 'W' pour les ressortissants belges résidant à l'étranger ne peut plus être renouvelée et prolongée au delà de six mois. Face à cette situation, bon nombre de pratiques subsistent, telles que le fait d'immatriculer son véhicule au Grand-Duché de Luxembourg, en France, en Allemagne, ou encore le fait de continuer à circuler avec une plaque de transit sans validité, et ce même si l'on risque la saisie pure et simple du véhicule. À cet égard, il semblerait que ce problème engendre aussi des diminutions de recettes pour le trésor public dans la mesure où chaque immatriculation perdue revient à une perte directe de 75 euros, et ce sans compter l'assurance non émise dont une partie revient également à l'État. Monsieur le ministre, il me revient que vos services ont pris connaissance de ce dossier. Néanmoins, il semblerait qu'à l'heure actuelle, aucune réponse n'ait encore pu être apportée. Je souhaiterais vous poser les questions suivantes: quel bilan tirez-vous de la mise en œuvre de l'arrêté royal en vigueur depuis le 1^{er} mai 2016? Êtes-vous satisfait des résultats engrangés sur le terrain? Quelles mesures avez-vous retenues pour limiter les contournements de la législation que je viens d'évoquer? Je vous remercie pour vos réponses.

03.01 Gautier Calomne (MR): Sinds 1 mei 2016 is de geldigheidsduur van de tijdelijke kentekenplaten van korte duur voor Belgen die in het buitenland verblijven beperkt tot maximaal zes maanden, met als gevolg dat sommigen hun voertuig elders in Europa inschrijven of met een ongeldige nummerplaat blijven rondrijden, ook al lopen ze het risico dat hun voertuig in beslag kan worden genomen.

Door dergelijk gedrag loopt de overheid heel wat inkomsten mis aangezien elke niet-inschrijving een rechtstreeks verlies van 75 euro betekent. Bovendien zijn die voertuigen hier niet verzekerd, waardoor ook de verzekering niet belast kan worden.

Tot op heden zouden uw diensten, die nochtans op de hoogte zijn van het probleem, nog geen oplossing geboden hebben.

Welke balans maakt u op van de tenuitvoerlegging van het koninklijk besluit sinds 1 mei 2016? Is u tevreden over de behaalde resultaten? Welke maatregelen heeft u genomen om het omzeilen van de wetgeving te beperken?

03.02 François Bellot, ministre: Cher collègue, le 1^{er} mai 2016, la réglementation concernant les immatriculations temporaires a été changée par l'arrêté royal du 19 février 2016 portant modification de l'arrêté royal du 20 juillet 2001 relatif à l'immatriculation de véhicules. Vous prétendez que cette modification engendre des pratiques néfastes comme l'usage de plaques de transit en dehors de la période de validité. Vous serez peut-être surpris d'apprendre que ces pratiques ne sont pas neuves et existaient déjà avant la modification du 1^{er} mai 2016. Je n'oserais donc pas affirmer que cette nouvelle réglementation cause de pareilles pratiques néfastes. La nouvelle réglementation a fait le point sur certains aspects de l'immatriculation temporaire. Ainsi, la période de validité a été ramenée à six mois. Ceci avait cependant généré des problèmes pour certaines personnes récemment concernées par la correction apportée par l'arrêté modificatif du 24 février 2017.

Cette modification récente du 24 février 2017 prévoit la possibilité

03.02 Minister François Bellot: Bij het koninklijk besluit van 19 februari 2016 werd de regelgeving van de tijdelijke inschrijvingen gewijzigd. De vernoemde praktijken, waaronder het gebruik van tijdelijke nummerplaten buiten de geldigheidsperiode, bestonden al vóór de inwerkingtreding van de hierboven genoemde besluit. Ik zou dus niet durven stellen dat de nieuwe regeling tot schadelijke praktijken heeft geleid. Een aantal aspecten van de tijdelijke inschrijving werden erin op punt gesteld. Zo wordt de

d'étaler la période de validité de six mois en subdivisions d'un mois minimum sur une année-calendrier.

Après un an, un renouvellement d'immatriculation temporaire est possible avec une nouvelle fois, une période de validité de six mois qui peut à nouveau être découpée en périodes d'un mois. Si vous me demandez de faire le bilan de la mise en œuvre des modifications, je dois constater avec satisfaction que l'introduction de l'immatriculation temporaire en vue de l'exportation est un succès. L'immatriculation temporaire pour les Belges résidant à l'étranger était perfectible et est à présent ajustée grâce à la récente modification du 24 février 2017. En outre, cette modification récente donne l'occasion d'éliminer de potentiels usages abusifs.

geldigheidsduur beperkt tot zes maanden, wat voor problemen heeft gezorgd die bij het besluit van 24 februari 2017 gecorrigeerd werden. Dat besluit bepaalt dat de geldigheidsduur van zes maanden in periodes van minimum een maand over een kalenderjaar kan worden gespreid.

Na een jaar is er een tijdelijke verlenging mogelijk met een geldigheidsperiode van zes maanden, die kan worden opgedeeld in periodes van een maand.

De invoering van de tijdelijke inschrijving voor export is een succes.

De tijdelijke inschrijving voor de Belgen in het buitenland is nu aangepast door het koninklijk besluit van 24 februari 2017, waardoor misbruik bovendien onmogelijk wordt gemaakt.

03.03 Gautier Calomne (MR): Je remercie monsieur le ministre pour sa réponse claire et précise.

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

De **voorzitter:** Vraag nr. 17139 van de heer Scourneau wordt uitgesteld.

De heer Kir is niet aanwezig.

Le **président:** La question n° 17139 de M. Scourneau est reportée.

04 Vraag van de heer Bert Wollants aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de mogelijke individuele vervolging van luchtverkeersleiders" (nr. 17400)

04 Question de M. Bert Wollants au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les éventuelles poursuites individuelles à l'encontre de contrôleurs aériens" (n° 17400)

04.01 Bert Wollants (N-VA): Mijnheer de minister, op 20 maart verschenen de eerste berichten over een mogelijke paasstaking van de luchtverkeersleiders. Volgens de kranten zou er sprake zijn van individuele verhoren en mogelijk persoonlijke vervolging van luchtverkeersleiders in het kader van de toepassing van de instructies rond baan- en routegebruik sinds 2007. Blijkbaar zouden bewonersgroepen zich baseren op artikel 233 van het Strafwetboek om de luchtverkeersleiders te betichten van het samenspannen door ambtenaren. Aangezien de luchtverkeersleiding sinds decennia wordt aangestuurd vanuit het kabinet van de opeenvolgende ministers, zouden ook zij onder het betreffende artikel verantwoordelijk zijn. De betrokken luchtverkeersleiders zouden daarover op 20 maart meer

04.01 Bert Wollants (N-VA): Des groupes d'habitants invoqueraient l'article 233 du Code pénal pour accuser des contrôleurs aériens de "complot fomenté par des fonctionnaires". Combien de contrôleurs aériens sont-ils concernés? Certains d'entre eux ont-ils entre-temps pris leur retraite?

Les prédécesseurs des ministres

info hebben gekregen in de kantoren van Belgocontrol.

Het artikel 233 wordt heel zelden gebruikt. De vorige keer was dat toen een aantal burgemeesters in Halle-Vilvoorde weigerden om ongrondwettelijke verkiezingen te houden, maar dat is een volledig andere kwestie.

Hoeveel luchtverkeersleiders zijn er betrokken? Gaat het enkel over luchtverkeersleiders in actieve dienst of ook over personen die ondertussen in disponibiteit of met pensioen zijn?

Is de basis voor de individuele verhoren inderdaad een onderzoek naar aanleiding van artikel 233 van de strafwet van 1867?

Gelet op de draagwijdte van het artikel, is het niet onmogelijk dat verschillende voorgangers van de minister daaronder vallen. Kunnen voormalige staatssecretarissen of ministers of hun afgevaardigden in het dossier opgenomen worden voor persoonlijk verhoor en/of potentiële vervolging?

Hoeveel instructies werden er door u en uw voorgangers uitgevaardigd waarop de luchtverkeersleiders hun beslissingen qua baan- en routegebruik dienen te baseren? Zult u de lijst met instructies vanuit de kabinetten bezorgen aan het Parlement?

04.02 Minister **François Bellot**: Belgocontrol laat mij weten dat het inderdaad een verzoek van de onderzoeksrechter heeft gekregen om de identiteit mee te delen van de luchtverkeersleiders van de controletoren die tijdens verschillende periodes in 2011, 2012, 2013 en 2016 met dienst waren. In totaal gaat het om 227 dagen.

Belgocontrol signaleert mij voorts dat het verzoek van de onderzoeksrechter het gevolg is van een klacht met burgerlijke partijstelling die in 2010 werd ingediend wegens samenspanning van ambtenaren, volgens artikel 233 van het Strafwetboek, en wegens daden van willekeur die inbreuk maken op de grondwettelijke vrijheden en rechten, begaan door een openbaar ambtenaar, agent of drager van het openbaar gezag, volgens artikel 151 van het Strafwetboek.

Volgens de informatie die mij door Belgocontrol wordt bezorgd, maken de klagende partijen in hun klacht gewag van die kwalificatie. De onderzoeksrechter onderzoekt de beweerdde materiële feiten die het voorwerp van die klacht uitmaken. De gerechtelijke overheden zullen kunnen bepalen of daarop strafrechtelijke kwalificaties van toepassing zullen zijn en in voorkomend geval welke kwalificaties. Belgocontrol verzamelt momenteel de gegevens die door de onderzoeksrechter gevraagd werden.

Het gerechtelijk onderzoek loopt sedert zeven jaar en de onderzoeksdaten vallen onder het onderzoeksgeheim. Ik ben dus niet op de hoogte van de voornemens van het gerecht in dat dossier.

De jongste jaren gaf het gebruik van de banen en van de vliegroutes aanleiding tot talrijke instructies van de minister of van de directeur-generaal Luchtvaart van de FOD Mobiliteit. Men mag zich evenwel niet van debat vergissen. Ik wil eraan herinneren dat verschillende basiselementen van het toezicht op het luchtverkeer standaard zijn op

ou leurs délégués dans ce dossier peuvent-ils également être soumis à des interrogatoires ou à des poursuites sur la base de l'article visé? Combien d'instructions – instructions sur lesquelles les contrôleurs aériens se sont basés pour prendre leurs décisions relatives à l'utilisation des pistes – le ministre et ses prédécesseurs ont-ils données? Le ministre entend-il fournir la liste de ces instructions au Parlement?

04.02 **François Bellot**, ministre: Selon Belgocontrol, la requête du juge d'instruction résulte d'une plainte avec constitution de partie civile qui avait été introduite en 2010 sur la base des articles 233 et 151 du Code pénal. Le juge d'instruction examine les faits allégués. Les instances judiciaires établiront si ces faits font l'objet de qualifications pénales.

Belgocontrol rassemble pour l'instant les données qui ont été demandées par le juge d'instruction. Je ne suis pas informé de la teneur de ce dossier judiciaire.

L'utilisation de la piste a donné lieu à de nombreuses instructions du ministre ou de la DG Aéronautique. Le contrôle du trafic aérien comporte de nombreux éléments standards au niveau européen.

Le choix des pistes constitue toujours un processus complexe dans le cadre duquel la sécurité doit demeurer la première priorité. J'ai pleinement confiance dans le

Europees niveau voor die sector.

De banenkeuze is een complex proces, waarin de veiligheid de eerste prioriteit is en moet blijven. Niets kan ons van die regel doen afwijken.

Ik maak van de gelegenheid gebruik om te herhalen dat ik alle vertrouwen heb in het professionalisme van de luchtverkeersleiders en van het personeel van Belgocontrol in het algemeen.

04.03 Bert Wollants (N-VA): Mijnheer de minister, ik wil uw laatste oproep zeker ondersteunen. Ik heb er inderdaad ook het volste vertrouwen in dat de luchtverkeersleiders hun werk verrichten in eer en geweten en proberen ons luchtruim op een zo veilig mogelijke en efficiënte manier te beheren, want dat is uiteindelijk hun opdracht.

Tegelijkertijd zijn er de voorbije jaren wel wat scheefftrekkingen geweest. Zo zagen wij in de vorige legislatuur af en toe instructies opduiken die met niemand waren afgestemd. Ik heb ooit het *supervisor's log* van de toren op de kop getikt, met talrijke verwijzingen naar bepaalde politieke strekkingen die onder druk van bewonersgroepen maatregelen hebben uitgevaardigd.

Dat zorgt natuurlijk niet voor veel stabiliteit. Ik denk niet dat wij dan moeten gaan zoeken bij de luchtverkeersleiders in de eerste plaats. Maar wij hebben nood aan een stabiel kader, een breed gedragen en duurzaam luchthavenakkoord. Ik heb begrepen dat u daarvoor vandaag of gisteren de eerste stappen hebt gezet.

Laten wij hopen dat alle regio's in dit land beseffen dat er een grote impact is van het beleid ter zake op economisch vlak en op het vlak van de hinder, en dat onderhandelingen met het oog op een akkoord de uitgelezen manier is om aan de slag te gaan. Laten wij vooral daarop doorgaan. Dan hebben wij dat soort rechtszaken niet meer nodig en hoeven luchtverkeersleiders niet meer te worden verhoord, want dan hebben wij een duidelijk kader. Daaraan moeten wij samen werken.

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

05 Question de M. Gautier Calomne au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'abattage des arbres situés le long de la ligne 124 de la SNCB" (n° 17414)

05 Vraag van de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het kappen van de bomen langs lijn 124 van de NMBS" (nr. 17414)

05.01 Gautier Calomne (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, j'ai été interpellé par un certain nombre de citoyens à la suite de l'abattage d'arbres situés le long de la ligne 124 de la SNCB, entre les gares d'Uccle Calevoet et de Linkebeek. À cet égard, je me suis rendu ultérieurement sur les lieux et j'ai pu constater que les équipes déployées sur le terrain ont rasé l'ensemble des formations végétales, en ce compris celles qui étaient situées en contrebas du talus, à plus de 30 mètres des voies ferrées.

De facto, les abords de la ligne 124 présentent aujourd'hui une triste

professionnalisme du personnel de Belgocontrol.

04.03 Bert Wollants (N-VA): Et moi de même! Ces dernières années, des anomalies se sont toutefois produites. Sous la législature précédente, certaines instructions n'avaient été concertées avec personne. J'ai eu un jour l'occasion de consulter le *supervisor's log* qui comporte de nombreuses références à des courants politiques qui ont promulgué des mesures réclamées par des associations de riverains. Ce n'est évidemment pas la faute des contrôleurs aériens.

Il nous faut un accord aérien durable et bénéficiant d'une large adhésion. Le ministre a pris des premières initiatives en ce sens. Espérons surtout, à présent, que toutes les régions comprendront les intérêts économiques en jeu et travailleront ensemble à la mise en place d'un cadre clair, de sorte qu'aucune action en justice ne sera plus nécessaire.

05.01 Gautier Calomne (MR): Mensen hebben me aan mijn mouw getrokken over het rooien van bomen langs NMBS-lijn 124 tussen de stations Ukkel-Kalevoet en Linkebeek. Alle begroeiing werd kort gesnoeid, ook die beneden, op meer dan 30 meter van de sporen. Die spoorwegtaluds maken deel uit

image qui ne contribue pas, d'une part, à la préservation de la faune et de la flore et, d'autre part, à l'esthétique d'un quartier tout entier. Je regrette cette situation, car les talus du chemin de fer font partie intégrante du maillage vert régional. Leur qualité d'habitation naturelle et d'écosystème a d'ailleurs été actée dans le Plan Nature de la Région bruxelloise.

Je déplore également cette technique de travail car, en mars 2014, les services de l'opérateur Infrabel s'étaient illustrés en ne respectant pas le permis régional qui imposait de maintenir la végétation de moins de 1,5 mètres de hauteur et les arbres de moins de 40 cm de circonférence.

Aussi, monsieur le ministre, je souhaitais faire le point sur ce dossier et de manière plus générale sur la situation de l'abattage des arbres. Les abattages précités ont-ils été effectués en respectant les prescrits du permis d'urbanisme? Le cas échéant, était-il pour autant nécessaire de supprimer toute végétation située à au moins 30 mètres des voies ferrées? Quelles sont les mesures actuellement mises en oeuvre pour limiter au maximum l'abattage et l'élagage aux abords des voies ferrées? Enfin, un chantier de plantation d'arbres et de végétation est-il prévu dans cette zone? Le cas échéant, quel est l'agenda prévu à ce sujet?

05.02 François Bellot, ministre: Cher collègue, Infrabel me confirme que les travaux ont fait l'octroi d'un permis d'urbanisme. Le permis délivré conditionnait l'abattage de ces arbres au maintien de la végétation ne nécessitant pas de permis. Ce chantier a été attribué à un sous-traitant à la suite de la passation d'un marché public. Il a été évidemment informé par Infrabel des conditions du permis.

Infrabel m'informe qu'elle analyse si les conditions ont été respectées. Si tel n'est pas le cas, Infrabel sera juridiquement responsable en cas de faute et se retournera contre le sous-traitant.

Ce chantier n'entraînant pas de risques majeurs pour la sécurité d'exploitation ferroviaire, il n'a pas fait l'objet d'une surveillance constante. Sensibilisé par ce dossier, Infrabel va prendre des mesures pour rappeler fermement à tous ses sous-traitants la nécessité de suivre les conditions des permis délivrés.

La végétation qui se situe à au moins 30 mètres des voies ferrées n'est pas directement dangereuse pour la sécurité d'exploitation ferroviaire mais bien pour les riverains. Infrabel reçoit de nombreuses plaintes de riverains à propos du manque d'entretien des arbres et du fait que ces arbres deviennent trop grands (manque de lumière dans leur habitation, feuilles mortes dans les gouttières, risques de chute dans leur jardin et sur leurs clôtures).

Comme décrit dans les circulaires d'Infrabel, afin de conserver un maillage vert, des zones de 200 mètres par kilomètre sont traitées, et ce de manière alternée, afin de ne pas avoir deux zones en face l'une de l'autre – côté voie A et côté voie B – ni contiguës d'une année à l'autre de telle sorte qu'après cinq années, l'entièreté du kilomètre sera entretenue et le cycle pourra recommencer en évitant ainsi que la végétation ne se développe trop en hauteur.

La végétation sur les talus de chemin de fer est à croissance

van het gewestelijke groene netwerk, dat als natuurlijke habitat en ecosysteem wordt erkend in het Brussels Natuurplan. In maart 2014 hielden de diensten van Infrabel zich niet aan de gewestelijke vergunning, die bepaalt dat de vegetatie van minder dan 1,5 meter hoog en de bomen met een omtrek van minder dan 40 cm moeten worden behouden.

Gebeurde dat deze keer wel? Was het nodig alle begroeiing in een omtrek van 30 meter te verwijderen? Welke maatregelen worden er genomen om het rooien en snoeien rond de sporen zoveel mogelijk te beperken? Zijn er aanplantingen gepland in die zone, en zo ja, volgens welk tijdpad?

05.02 Minister François Bellot: Voor de werken werd een stedenbouwkundige vergunning uitgereikt, die het rooien van de bomen toestond op voorwaarde dat de niet-vergunningsplichtige begroeiing zou worden behouden. De werken werden via een overheidsopdracht toegewezen aan een onderaannemer, die op de hoogte werd gebracht van de voorwaarden van de vergunning. Infrabel gaat na of de vergunning in acht werd genomen. Zo niet zal de infrastructuurbeheerder, die juridisch aansprakelijk is, zich tegen de onderaannemer keren.

Infrabel zal zijn onderaannemers er nogmaals nadrukkelijk op wijzen dat ze de voorwaarden van de vergunningen moeten naleven.

Begroeiing op meer dan 30 meter van de sporen brengt de veiligheid van het treinverkeer niet in het gedrang, maar is gevaarlijk voor de omwonenden. Infrabel ontvangt veel klachten over een gebrek aan onderhoud, bijvoorbeeld met betrekking tot gevallen bladeren in dakgoten en valgevaar.

Om een groen netwerk te

spontanée. À la connaissance d'Infrabel, il n'est pas prévu de planter des arbres dans cette zone. En d'autres lieux, et pour autant que cela n'entrave en rien ses missions principales, Infrabel a occasionnellement contribué à des projets de plantation d'arbres.

behouden worden er per kilometer zones van 200 meter afwisselend onder handen genomen. Na vijf jaar heeft men zo de volledige zone van een kilometer onderhouden. De vegetatie op de taluds langs de spoorweg is natuurlijke begroeiing. Er zullen in die zone geen bomen worden geplant.

05.03 Gautier Calomne (MR): Si cette situation avérée et ce problème manifeste permettent, par voie de conséquence, de rappeler aux sous-traitants, avec lesquels on travaille à l'avenir, que le cahier des charges et l'ensemble des obligations qui en découlent doivent être respectés, cet épisode servira alors à attirer l'attention sur d'autres chantiers et cela sera positif.

05.03 Gautier Calomne (MR): Het is goed dat de onderaannemers naar aanleiding van dit voorval eraan worden herinnerd dat ze zich aan het bestek moeten houden.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 17438 van de heer Van den Bergh wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

Le **président**: La question n° 17438 de M. Van den Bergh est transformée en question écrite.

Mevrouw Lambrecht is niet aanwezig.

06 Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het nieuwe meerjareninvesteringsplan en de lening van 1,05 miljard euro" (nr. 17461)

06 Question de M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le nouveau plan pluriannuel d'investissement et l'emprunt de 1,05 milliard d'euros" (n° 17461)

06.01 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, bij mijn weten ligt er vandaag nog steeds geen nieuw meerjareninvesteringsplan op tafel. De onderhandelingen hierover zijn nog aan de gang, veronderstel ik. Wel besliste de federale regering begin februari om een beroep te doen op schuldfinanciering om een aantal spoorprojecten te realiseren. Het zou gaan om een bedrag van 1,05 miljard euro. Die som zou geïnvesteerd worden in het GEN rond Brussel en bijkomend in de spoorprioriteiten van de regio's.

06.01 Wouter Raskin (N-VA): Le nouveau plan pluriannuel d'investissement de la SNCB se fait toujours attendre. Le gouvernement fédéral a toutefois décidé de souscrire un emprunt de 1,05 milliard d'euros pour la réalisation de certains projets ferroviaires, parmi lesquels le RER de Bruxelles et plusieurs projets ferroviaires régionaux prioritaires.

U liet mij in de commissie onlangs weten dat het Executief Comité van Ministers van Mobiliteit in de loop van de maand april bijeen zou komen. Uw Vlaamse collega, minister Weyts, had hier onder meer op aangedrongen om duidelijkheid te scheppen over de verdeling van de bijkomende lening. Een uitnodiging voor de bijeenkomst werd, tenzij mijn vraag ondertussen achterhaald is, nog niet ontvangen. Wanneer zal die uitnodiging verstuurd worden? Is er al een datum geprikt voor de bijeenkomst van het Executief Comité?

À quelle date partira l'invitation à la réunion du Comité exécutif des ministres de la Mobilité (CEMM)? Le ministre flamand M. Weyts souhaite en effet obtenir à cette occasion des précisions sur la répartition de l'emprunt additionnel. Que pense le ministre de la proposition avancée précédemment par son homologue flamand de préfinancer la remise en service de la ligne ferroviaire Hasselt-Neerpelt?

Het is overigens niet de eerste keer dat een brief van minister Weyts onbeantwoord blijft. Eerder deelde hij u mee dat de Vlaamse regering bereid is om de reactivering van de spoorlijn Hasselt-Neerpelt, toch dé prioriteit voor Vlaanderen, te prefinancieren. Hoe staat u tegenover het voorstel? Via welke weg zult u minister Weyts informeren over uw standpunt?

06.02 Minister **François Bellot**: In overleg met de respectieve secretariaten van de Gewestministers werd de volgende vergadering van het Executief Comité van Ministers van Mobiliteit voorlopig vastgelegd op 19 mei. Ik wacht nog op de bevestiging dat ze zich kunnen vrijmaken. Daarna zal ik de officiële uitnodiging met een voorstel van de agenda kunnen versturen.

Inzake de brief van minister Weyts van 6 februari betreffende het ECMM en de punten die betrekking hebben op het vervoersplan 2017 en op de spoorinvesteringen, heeft mijn kabinet op 29 maart een e-mail gericht aan het kabinet van minister Weyts waarin zijn vragen over het vervoersplan beantwoord werden. Daar kwamen geen opmerkingen op.

Wat het aspect spoorinvesteringen betreft, heb ik willen wachten tot ik over de gegevens inzake de financiering van de regionale spoorwegprioriteiten beschikte. Gelet op de beslissing van de Ministerraad van 31 maart inzake het nationaal plan voor strategische investeringen, inzonderheid het hoofdstuk "Spoor" van het plan, kan het debat over de keuze van de regionale prioriteiten heropgestart worden.

Ik maak van de gelegenheid gebruik om u erop te wijzen dat cijfers inzake de verdeling van de bijkomende middelen vanwege de federale overheid u bekend zijn sinds 7 maart, wanneer ik u de tabel heb bezorgd die als bijlage bij het antwoord gaat.

Ik kan u bevestigen dat de federale overheid het bedrag van 368 miljoen euro heeft uitgetrokken voor andere werken dan het GEN in het Vlaams Gewest. Het politiek debat over de keuze van de projecten zal in de Investeringscel worden gevoerd, onder leiding van het ECCM, waarin onder andere minister Weyts zitting heeft.

06.03 **Wouter Raskin** (N-VA): Dank u voor uw antwoord, mijnheer de minister. Ik begrijp dat het overleg met de Gewestministers met een kleine vertraging gepland is. Ik juich het toe dat het overleg intussen gepland is. U bent nu eenmaal afhankelijk van de agenda's van de collega's.

Ik hoor u ook zeggen dat u wacht op bevestiging van twee collega's. Over welke collega's gaat het dan?

06.04 Minister **François Bellot**: Wij zullen de prioriteiten van Infrabel en de NMBS naar voren brengen, maar ook die inzake de twaalf projecten voor Vlaanderen. Wij zullen zien met welke prioriteiten wij zullen kunnen starten.

06.05 **Wouter Raskin** (N-VA): Tenzij ik u verkeerd heb begrepen, u hebt een bevestiging gekregen van een van de Gewesten en van de andere nog niet?

06.02 **François Bellot**, ministre: La réunion en question est provisoirement fixée au 19 mai. Dès que les différents intéressés auront confirmé leur présence, j'enverrai l'invitation officielle, à laquelle je joindrai une proposition d'ordre du jour.

Le 29 mars, mon cabinet a répondu par courriel à un courrier du ministre flamand Weyts datant du 6 février concernant le CEMM, le plan de transport 2017 et les investissements ferroviaires. Nous n'avons enregistré aucune réaction à ce jour.

S'agissant des investissements ferroviaires, j'attendrais de disposer de l'ensemble des données concernant le financement des autorités ferroviaires régionales. Le débat sur les priorités régionales peut à présent reprendre. Le 7 mars, j'ai déjà fourni un tableau avec les chiffres de la répartition des moyens fédéraux supplémentaires. L'État fédéral a dégagé 368 millions d'euros pour des travaux autres que le RER en Région flamande. Le débat politique concernant le choix des projets se tiendra au sein de la Cellule d'Investissement.

06.03 **Wouter Raskin** (N-VA): Quelles confirmations le ministre attend-il encore?

06.04 **François Bellot**, ministre: Nous inscrirons à l'ordre du jour les priorités d'Infrabel et de la SNCB ainsi que celles concernant les douze projets flamands. Nous verrons lesquels peuvent être sélectionnés en priorité.

06.05 **Wouter Raskin** (N-VA): Qui n'a pas encore confirmé sa présence à cette réunion?

06.06 Minister **François Bellot**: Niet van het Waals Gewest, van de heer Di Antonio, maar ik zal nagaan of we een vergadering kunnen beleggen op 9 mei.

06.07 **Wouter Raskin** (N-VA): U zult een vergadering organiseren op 9 mei?

Mag ik van de gelegenheid gebruikmaken dat u daarop zou aandringen bij de collega's van het Waals Gewest? Ik denk immers dat het stilaan tijd wordt. We wachten al geruime tijd op een nieuw meerjareninvesteringsplan. Ik begrijp dat de mail van minister Weyts ondertussen werd beantwoord, waarvoor ik u dank.

Ik bevestig dat u de cijfers al hebt bekendgemaakt in de commissie, maar u begrijpt uiteraard dat uw collega in het Executief Comité graag persoonlijk en formeel die bedragen van de federale minister zou kunnen vernemen.

06.08 Minister **François Bellot**: Het is niet het Waals Gewest, maar wel Pascal Smet, die een probleem had met de gekozen datum. Wij zullen een oplossing zoeken voor vrijdag.

06.08 **François Bellot**, ministre: La Région wallonne. Non, le ministre bruxellois Pascal Smet auquel la date retenue ne convenait pas. Nous nous efforcerons de trouver une solution d'ici à vendredi.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

07 **Vraag van mevrouw Veerle Heeren aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de aanpassing van de nummerplaten voor elektrische voertuigen" (nr. 17463)**

07 **Question de Mme Veerle Heeren au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'adaptation des plaques d'immatriculation des véhicules électriques" (n° 17463)**

07.01 **Veerle Heeren** (CD&V): Mijnheer de minister, mijn vraag betreft het verschil tussen nummerplaten van elektrische wagens en andere wagens. Op dit ogenblik hebben beide soorten wagens dezelfde soort nummerplaat. Dat komt de zichtbaarheid van elektrische voertuigen natuurlijk niet ten goede, wat betreft de handhaving van de wetgeving rond zero-emissievoertuigen.

Ik geef twee actuele voorbeelden. Een parking exclusief voor elektrische voertuigen wordt nu aangegeven door een verkeersbord en vaak staat op die parkeerplaats ook een laadpaal. Voor een parkeerwachter of ordehandhaver is het niet evident om te zien of de wagen die de parkeerplaats in beslag neemt ook daadwerkelijk een zero-emissievoertuig is. Voor de goede gang van zaken is het wenselijk dat zero-emissievoertuigen een ander soort nummerplaat krijgen of dat er een bijkomend kenteken op wordt geplaatst, zodat de wagen veel makkelijker herkenbaar is als een zero-emissievoertuig en bijgevolg recht heeft op die parkeerplaats.

Mijn volgende opmerking sluit hierbij aan. Een aantal parkeerplaatsen, uitgerust met een laadpaal, zijn nu exclusief voorbehouden voor zero-emissievoertuigen, maar de bestuurder is

07.01 **Veerle Heeren** (CD&V): Les véhicules électriques sont aujourd'hui dotés de plaques d'immatriculation identiques à celles des véhicules "ordinaires". Cela complique leur identification dans le cadre de la législation relative aux véhicules ne produisant aucune émission de CO₂, en cas par exemple, d'emplacements de stationnement exclusivement réservés à de tels véhicules. Eu égard au succès grandissant des véhicules électriques, le problème est appelé à se développer à l'avenir.

Le ministre envisage-t-il d'instaurer une immatriculation spécifique pour les véhicules ne produisant aucune émission de

momenteel niet verplicht om zijn voertuig ook op te laden wanneer hij daar parkeert. De parkeerplaats wordt dus nodeloos bezet en wij creëren zo een elitair systeem, waarbij een aantal parkeerplaatsen stevast worden voorbehouden voor elektrische voertuigen, die de staanplaats mogen gebruiken maar niet verplicht zijn om de faciliteiten van de laadpaal ook te benutten. Een aanpassing van de Wegcode is wenselijk, met name het ontwerpen van een verkeersbord dat aantoont dat zero-emissievoertuigen die speciale parkeerplaatsen enkel mogen gebruiken indien zij hun wagen ook daadwerkelijk opladen.

Het is een problematiek die de volgende jaren actueler zal worden omdat de elektrische voertuigen toenemen in aantal. In die zin is het belangrijk dat de overheid proactief optreedt.

Mijnheer de minister, vandaar een drietal vragen. Kan er een aanpassing komen van nummerplaten voor zero-emissievoertuigen, bijvoorbeeld een nummerplaat met de code EV? Dan kan de herkenbaarheid verhoogd worden. In sommige Europese landen is dat in ieder geval al zo.

Is het mogelijk om de Wegcode aan te passen, zodat de gebruikers van de parkeerplaatsen voor zero-emissievoertuigen deze plaatsen alleen mogen benutten indien zij hun voertuig opladen? Zijn er plannen hiervoor op korte of middellange termijn?

Tot slot, welke initiatieven wenst u als minister bevoegd voor Infrastructuur te nemen opdat elektrische voertuigen zichtbaarder kunnen worden in het verkeer en hun aanwezigheid veel meer gefaciliteerd kan worden?

07.02 Minister **François Bellot**: Mijnheer de voorzitter, collega's, een speciale kentekenplaat voor elektrische voertuigen, zoals u voorstelt, is niet evident. Ten eerste is er de diversiteit in het elektrische wagenpark. Zo bestaan er volledig elektrische voertuigen, hybride elektrische voertuigen waarbij niet alle hybriden oplaadbaar zijn en voertuigen met brandstofcellen. Ten tweede, in België is de kentekenplaat verbonden met de titularis en niet met het voertuig. Dit zou aanleiding kunnen geven tot misbruik van de speciale kentekenplaat. Bovendien zouden houders van een gepersonaliseerde kentekenplaat sowieso uit de boot vallen.

Wanneer u echter spreekt over de zero-emissievoertuigen hebben wij het eigenlijk over de 100 % elektrische voertuigen. Deze kunnen geïdentificeerd worden aan de hand van de brandstofcode.

Op dit moment hebben de parkeerbedrijven toegang tot de DIV-databank door middel van een webservice. Deze toegang is bedoeld ter identificatie van de titularis op basis van de kentekenplaat. Ik moet uiteraard deze mogelijkheid onderzoeken, maar de oplossing zou erin kunnen bestaan via deze webservice ook de brandstofcode van het voertuig ter beschikking te stellen. Op die manier kunnen de parkeerbedrijven, op basis van de kentekenplaat en via de brandstofcode, nagaan of het een zero-emissievoertuig betreft.

Een aanpassing van de Wegcode in deze zin dat voertuigen de voorbehouden parkeerplaatsen alleen mogen benutten indien de batterij wordt opgeladen, zal geen soelaas bieden. Het is immers

CO₂? D'autres pays le font déjà.

Est-il possible d'adapter le Code de la route de sorte à réserver exclusivement les emplacements de stationnement destinés aux véhicules ne produisant aucune émission de CO₂ aux usagers qui rechargent simultanément les batteries de leur véhicule?

Quelles sont les autres initiatives que compte développer le ministre afin d'accroître la visibilité sur la route des véhicules ne produisant aucune émission de CO₂?

07.02 **François Bellot**, ministre: Il ne serait pas aisé d'instaurer une marque d'immatriculation spécifique pour les véhicules électriques. Les voitures de ce type présentent une grande diversité puisqu'on distingue des véhicules entièrement électriques, des voitures électriques hybrides qui ne sont pas toutes rechargeables et des véhicules à piles à combustible.

De plus, dans notre pays, la marque d'immatriculation est liée au titulaire et non au véhicule. Ce système pourrait conduire à l'utilisation abusive de cette plaque d'immatriculation spéciale. Par ailleurs, les détenteurs de marques d'immatriculation personnalisées seraient en tout état de cause privés de cette possibilité.

Les véhicules "zéro émission" ou les véhicules électriques purs

onmogelijk om dat vast te stellen. Het feit dat de auto verbonden is met het laadpunt betekent niet altijd dat de batterij van het voertuig wordt opgeladen. In de toekomst zullen er ook steeds meer laadplaatsen worden ingericht waarbij het opladen gebeurt via, bijvoorbeeld, inductie. Van enige fysieke connectie tussen het voertuig en de oplaadinfrastructuur zelf is dan geen sprake meer.

Een oplossing is de voorbehouden plaatsen voor elektrische voertuigen te beperken in de tijd. Het volstaat daartoe dat de wegbeheerders een gepaste tijdsbeperking, volgens de oplaad-capaciteit van het gebruikte systeem, op een onderbord aanbrengen.

In het kader van de werkzaamheden tot herziening van de Wegcode wordt nagedacht of en zo ja via welke maatregelen het gebruik van schonere elektrische voertuigen, CNG-, LPG- en waterstofvoertuigen kan worden gestimuleerd. Dit is evenwel niet zo evident omdat er rekening moet worden gehouden met het vooruitzicht op steeds meer milieuvriendelijke voertuigen. Met andere woorden, men moet ermee rekening houden dat eventuele uitzonderingsmaatregelen waarin vandaag wordt voorzien in de toekomst als het ware de algemene regel zullen worden.

peuvent être identifiés à l'aide du code de carburant. Les sociétés de parking peuvent aujourd'hui accéder, au moyen d'un service web, à la banque de données de la DIV pour pouvoir identifier le titulaire sur la base de la plaque minéralogique. Une solution pourrait être de mettre également à disposition, en utilisant ce service web, le code de carburant du véhicule. De cette manière, les sociétés de parking pourraient vérifier, sur la base de la plaque minéralogique et du code de carburant, s'il s'agit ou non d'un véhicule "zéro émission".

Adapter le code de la route pour faire en sorte que les conducteurs de véhicules ne puissent utiliser les emplacements de parking réservés que si la batterie de leur véhicule est en charge ne ferait pas avancer les choses. Il est en effet impossible de le déterminer. Le fait qu'une voiture soit reliée à la borne de rechargement ne signifie pas toujours que la batterie est en charge. À l'avenir, il y aura d'ailleurs de plus en plus de bornes de rechargement fonctionnant, par exemple, avec un système d'induction. Il n'y aura alors plus aucun lien physique entre le véhicule et l'infrastructure de rechargement. Nous pourrions cependant limiter la durée d'utilisation des places réservées aux véhicules électriques. Il suffit pour cela que les gestionnaires de la voie publique indiquent sur un panneau additionnel une limitation de durée en fonction de la capacité de rechargement du système utilisé.

Dans le cadre de la révision du code de la route, nous sommes en pleine réflexion concernant des mesures en vue de stimuler l'utilisation de véhicules non polluants. Il convient de tenir compte à cet égard du fait qu'à l'avenir, un nombre croissant de véhicules seront non polluants de sorte qu'une mesure qui constitue aujourd'hui l'exception deviendra

demain la règle générale.

07.03 Veerle Heeren (CD&V): Mijnheer de minister, het klopt inderdaad dat er verschillende soorten voertuigen zijn, maar mijn vraag was vooral toegespitst op wagens die honderd procent elektrisch worden opgeladen.

Wat de laadpalen betreft, deze worden in Vlaanderen stilaan uitgerold. Ik weet niet hoe het daarmee in Wallonië staat. Er was het Evoraplatform, waarbij een aantal gemeenten piloot is geweest. Bovendien gaat het aanbod ook stijgen zodra de prijs van zulke wagens gaat zakken. U geeft zelf aan dat laadpalen beperkt moeten blijven in het aanbod. Dan moet er ook voor gezorgd worden dat een dergelijke wagen niet de parkeerplaats gebruikt die bestemd is voor een niet-elektrische wagen.

Ik heb begrepen dat u mijn vraag meeneemt in de besprekingen die u op dit moment voert rond de herziening van de Wegcode, namelijk op welke manier men dit alles kan vergemakkelijken, in overleg met de parkeerbedrijven.

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

08 Vraag van mevrouw Annick Lambrecht aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de gemachtigde opzichters bij scholen" (nr. 17449)

08 Question de Mme Annick Lambrecht au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les surveillants habilités aux abords des écoles" (n° 17449)

08.01 Annick Lambrecht (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de voorzitter, op 22 februari was er in Brugge een tragisch ongeval dat werd veroorzaakt door een zware vrachtwagen waarbij een jongetje van zes jaar verongelukte voor de schoolpoort. Naar verluidt is het ongeval gebeurd toen de vrachtwagen was gestopt aan de oversteekplaats maar te vroeg opnieuw vertrok. Daarbij werd het jongetje door de vrachtwagen gegrepen.

Indien een volwassene op de plaats van het kind had gestaan, dan was de dode hoek van de vrachtwagen wellicht minder bepalend geweest, maar op dat vlak alle voorbehoud voor het gerechtelijk onderzoek. De school werd er in elk geval van overtuigd om te werken met gemachtigde opzichters. De opleiding van de opzichters wordt ook heropgefrist. In Brugge zijn er momenteel drieduizend gemachtigde opzichters.

De directie van de betrokken school stelt dat onduidelijkheid over de reglementering betreffende de gemachtigde opzichters en meer bepaald de ministeriële omzendbrief van de minister van Mobiliteit haar ervan deed afzien om gemachtigde opzichters in te zetten. Zo zouden gemachtigde opzichters niet bevoegd zijn ten aanzien van ouders die hun kinderen naar school brengen en dan alleen de straat terug oversteken. Voorts zou het in situaties waarop men zich op een hoofdwegenis bevindt volgens de omzendbrief beter zijn dat de politie optreedt in plaats van gemachtigde opzichters. De laatste ministeriële omzendbrief dateert inderdaad al van 5 juli 1999 en is wellicht op vele vlakken achterhaald.

08.01 Annick Lambrecht (sp.a): Le 22 février 2017, un poids lourd a provoqué un tragique accident à Bruges, aux portes d'une école, entraînant le décès d'un garçonnet de six ans. La présence d'un surveillant habilité aurait sans doute permis d'éviter cet accident. La direction a indiqué que l'absence de clarté concernant la réglementation relative aux surveillants habilités – et plus particulièrement la circulaire ministérielle du ministre de la Mobilité – l'avait fait renoncer à recourir à des surveillants habilités. La dernière circulaire ministérielle date du 5 juillet 1999 et est sans doute dépassée sur de nombreux points.

Le ministre flamand Ben Weyts a déclaré qu'il pouvait comprendre la confusion de la direction d'école et a annoncé qu'il prendrait contact à ce sujet avec son homologue fédéral? L'a-t-il déjà fait?

Naar aanleiding van een mondelinge vraag van de heer Renaat Landuyt, Vlaams volksvertegenwoordiger in de commissie voor Mobiliteit en Openbare werken, verklaarde Vlaams minister Ben Weyts na het lezen van de omzendbrief dat hij de verwarring in hoofde van de schooldirectie kan begrijpen. Letterlijk zei de minister het volgende: "Een gemachtigd opzichter mag volgens die omzendbrief groepen begeleiden, en een groep wordt vervolgens gedefinieerd als zijnde 'een aantal mensen met gemeenschappelijke kenmerken', zoals kinderen of personen met een handicap. Zo wordt een groep gedefinieerd: mensen met dezelfde gemeenschappelijke kenmerken. Dat maakt dus dat als daar mensen bij zijn met niet dezelfde kenmerken, je geen groep meer hebt." Minister Weyts kondigde aan dat hij daarover met u contact zou opnemen. Heeft hij dat al gedaan?

Bent u bereid om elke dubbelzinnigheid over het ministerieel rondschrijven van 1999 op te heffen en een nieuwe omzendbrief op te stellen waarin er duidelijke richtlijnen worden gegeven? Op die manier weet elke school dat zij steeds gemachtigde opzichters kan inzetten om het oversteken aan de schoolpoorten te faciliteren.

08.02 Minister **François Bellot**: Beste collega, minister Weyts heeft mij hierover nog niet gecontacteerd. Wat precies moet worden verstaan onder een groep, lijkt mij in dit kader overigens van ondergeschikt belang. Waar het om gaat, is dat artikel 3.7.3.3 van de omzendbrief van 5 juli 1999 duidelijk aangeeft dat toevallige personen samen met de kinderen onder dekking van de aanwijzingen van de gemachtigde opzichter mogen oversteken. Ik begrijp dan ook niet dat sommige scholen van oordeel zijn dat ze geen gemachtigde opzichters zouden mogen inzetten, omdat naast de kinderen ook volwassenen oversteken. Volwassenen hebben in feite de keuze: ofwel stappen ze zelfstandig over, ofwel wachten ze totdat de gemachtigde opzichter een groep kinderen, al dan niet met volwassenen, laat oversteken.

Ik geef er mij rekenschap van dat de verkeersomstandigheden en de mobiliteit in de afgelopen jaren sterk zijn veranderd. Meer kinderen fietsen naar school, de schoolomgeving wordt meer gesatureerd, de politie kan niet alle verkeerstakingen vervullen, er is meer wegverkeer enzovoort. Bijgevolg denk ik inderdaad dat het tijd is om de regels rond de gemachtigde opzichters eens opnieuw te bekijken. In het kader van de werkzaamheden met betrekking tot de herziening van het verkeersreglement zal het statuut van de gemachtigde opzichters aan bod komen.

08.03 **Annick Lambrecht** (sp.a): Dank u, mijnheer de minister. Ik heb nog een bijkomende vraag, maar ik weet niet of u daarop zult kunnen antwoorden. Ik begrijp dat er nood is aan een herziening en een eenvoudiger statuut voor de opzichters om geen discussies meer te hebben. Hebt u enig idee over het tijdspad van die mogelijke herziening?

08.04 Minister **François Bellot**: Ik denk dat dit voor het einde van het jaar is. Het is een heel groot werk, het zijn tachtig artikelen. We werken er elke week aan.

Het incident is gesloten.

Le ministre est-il disposé à prendre une nouvelle circulaire avec des directives plus claires?

08.02 **François Bellot**, ministre: Le ministre flamand Ben Weyts ne m'a pas encore contacté à ce sujet. Je ne comprends pas que certaines écoles estiment qu'elles ne peuvent plus faire appel à des surveillants habilités parce que des adultes traversent également. Dans la circulaire du 5 juillet 1999, on peut en effet lire que les adultes peuvent soit traverser en toute autonomie, soit attendre que le surveillant fasse traverser un groupe d'enfants. Il est cependant indéniable que les circonstances de trafic et la mobilité ont fortement évolué au cours des dernières années et qu'il est dès lors temps de revoir les règles relatives aux surveillants habilités. Leur statut sera revu en même temps que le code de la route.

08.03 **Annick Lambrecht** (sp.a): Quand la réforme du statut des surveillants habilités est-elle prévue?

08.04 **François Bellot**, ministre: Normalement, avant la fin de l'année.

L'incident est clos.

09 Vraag van mevrouw Sonja Becq aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de audit van de luchtverkeersleiding" (nr. 17466)

09 Question de Mme Sonja Becq au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'audit du contrôle aérien" (n° 17466)

09.01 Sonja Becq (CD&V): Mijnheer de minister, mijn vraag dateert al van 22 maart. Ondertussen zijn er al een aantal zaken gebeurd. Ik wil mijn vraag toch stellen en u op die manier de kans geven om wat actuelere informatie te geven.

Vóór de paasvakantie dreigde de luchtverkeersleiding ermee om met Pasen te staken. De reden daarvoor was dat er een audit liep over de wijze waarop een aantal of alle luchtverkeersleiders gebruik zouden maken van hun bevoegdheden inzake het banengebruik. Op vraag van het DGLV, het Directoraat-generaal Luchtvaart, zou er een audit zijn om na te gaan of de keuzes voor de gebruikte banen tussen 3 en 10 oktober conform de verplichtingen waren. Dit gebeurde eigenlijk op basis van instructies die de luchtverkeersleiders krijgen. De luchtverkeersleiders zouden dan individueel verhoord worden en individuele namen zouden worden bezorgd in het kader van deze audit. Daar maakten ze zich erg ongerust over.

Ook de vakbonden hebben geprobeerd om een bemiddelende rol te spelen. Ik dacht dat u tot een akkoord en tot een aantal afspraken gekomen was.

Mijnheer de minister, ik had graag wat duidelijkheid gekregen over de volgende vragen.

Vanwaar kwam de vraag om de individuele luchtverkeersleiders te verhoren en met welke finaliteit? Kwam deze vraag effectief van het Directoraat-generaal of van elders?

Er zou reeds een voorlopige audit zijn. Wat zijn de conclusies daarvan?

Er werden ook gerechtelijke stappen gezet en klachten ingediend. Wat vindt u van deze evolutie? Wellicht antwoordt u dat een vliegwet meer zekerheid kan bieden. Ik hoorde vanmorgen dat er ontwikkelingen zijn op dat vlak. We hebben er echter nog geen teksten over kunnen inzien.

Wat het banengebruik en de bevoegdheden van de luchtverkeersleiders betreft, wat zijn de concrete verantwoordelijkheden en vrijheidsgraden van individuele luchtverkeersleiders met betrekking tot de uitgevaardigde richtlijnen, die normalerwijze niet voor enige interpretatie vatbaar zouden mogen zijn?

Mijnheer de minister, ik heb nog een bijkomende vraag, die niet tot mijn oorspronkelijk ingediende vraagstelling behoort. Ik hoop dat u er toch op kunt antwoorden. U hebt inmiddels samen gezeten met de vakbonden. Ik heb uit persberichten begrepen dat er afspraken gemaakt zouden zijn. Welke zijn die afspraken? In hoeverre werd er al uitvoering aan gegeven? Mocht u op deze bijkomende vragen

09.01 Sonja Becq (CD&V): Au vu des questions toujours plus nombreuses quant à la manière dont plusieurs contrôleurs aériens exercent leurs compétences en matière d'utilisation des pistes, la DGTA a décidé de soumettre les contrôleurs aériens à des entretiens individuels. Il s'agit de vérifier en particulier si, entre le 3 et le 10 octobre 2016, l'utilisation des pistes a respecté les prescriptions en la matière. Les contrôleurs aériens se sont émus de la procédure, mais une grève durant les vacances de Pâques a pu être désamorcée.

Qui a demandé l'organisation de ces entretiens individuels et à quelle fin précise? Quelles sont les conclusions de l'audit provisoire? Que pense le ministre des actions judiciaires également intentées dans l'intervalle? De quelle marge les contrôleurs aériens disposent-ils pour déroger aux instructions? Quels sont les accords négociés entre-temps par le ministre avec les organisations syndicales?

kunnen antwoorden, dan zou ik u daar dankbaar voor zijn.

09.02 Minister **François Bellot**: Mevrouw Becq, in het kader van de audit over het banengebruik op de luchthaven Brussel-Nationaal, dat ik aan het DGLV heb gevraagd, heeft het DGLV verkeersleiders willen interviewen.

Volgens de informatie waarover ik beschik, hebben de verkeersleiders hun vrees geuit over een Europese verordening die de actoren van de operationele luchtvaartketen de garantie biedt dat zij niet zullen worden gestraft voor elke handeling, elk verzuim of elke beslissing die zij in functie van hun ervaring of van hun opleiding zouden hebben genomen, maar waarbij grove nalatigheid, vrijwillige schending of vernietigende daden niet wordt geduld.

Het just-culturebeginsel aanvaardt de menselijke vergissing, maar niet de fouten of nalatigheid. Dat beginsel gaat vergezeld van de verplichting van de operationele actoren om melding te maken van elk incident dat het niveau van de luchtvaartveiligheid heeft aangetast of had kunnen aantasten.

Ik onderschrijf dat beginsel en wens dat het voor alle operationele beroepen van de luchtvaart toepasselijk wordt. Wij werken vandaag samen met de betrokken actoren aan een verhoogde implementatie van het beginsel.

U haalt eveneens de lopende gerechtelijke procedures aan. Zij staan los van de audit van het DGLV. Die gerechtelijke procedures hebben echter een gelijkaardige vrees teweeggebracht.

Ongeacht of het nu in het kader van een luchtvaartenquête, van een gerechtelijke enquête of van een audit is, houd ik eraan dat het just-culturebeginsel op uitgebreide wijze wordt toegepast. In dat opzicht zal ik samen met de minister van Justitie werk maken van de opname van dat Europese begrip in de Belgische wetgeving. Ik herhaal dat het begrip het voorwerp van een verordening uitmaakt.

09.03 **Sonja Becq** (CD&V): Als ik het goed heb begrepen, hebt u als verantwoordelijke minister aan het DGLV gevraagd om een audit te doen. Of heb ik u slecht verstaan? Het is niet zo dat er misbruiken werden vastgesteld en dat men heeft gezegd dat er een audit moest gebeuren. Dat was me niet zo duidelijk.

09.04 Minister **François Bellot**: Het gaat om een audit door het DGLV over de keuze van de banen in het begin van oktober 2016. Er is nog een andere gerechtelijke procedure, maar daarover mag ik niets zeggen.

09.05 **Sonja Becq** (CD&V): Individuele burgers hebben inderdaad ook nog klachten geuit, waardoor er gerechtelijke procedures hangende zijn.

U bent op bezoek geweest bij de luchtverkeersleiders. De commissieleden hebben dat een tijd geleden ook gedaan. Het is een stresserende job. Luchtverkeerleiders dragen een enorme verantwoordelijkheid. Ze handelen volgens het just-culturebegrip waarbinnen er fouten mogelijk zijn. Echt grove fouten en bewuste nalatigheden zijn natuurlijk een andere zaak. Het is de vraag of dat

09.02 **François Bellot**, ministre: La DGTA a désiré interviewer les contrôleurs aériens dans le cadre de l'audit que j'ai commandé à la DGTA sur l'utilisation des pistes à Bruxelles-National. Les contrôleurs ont exprimé des réserves, évoquant le règlement européen relatif à la "culture juste". En vertu de ce dernier, ils ne doivent pas être sanctionnés pour des décisions prises en vertu de leur expérience et de leur formation, les actes de négligence ou destructeurs et les violations volontaires des règles n'étant en revanche pas tolérés. Il va de soi que l'erreur est humaine.

Le principe de la culture juste s'accompagne de l'obligation de notifier tout incident ayant compromis ou risqué de compromettre la sécurité aérienne. Je défends ce principe et je vais l'inclure dans la législation belge en concertation avec le ministre de la Justice.

Les procédures judiciaires sont indépendantes de cet audit mais ont fait naître des craintes semblables.

09.03 **Sonja Becq** (CD&V): Je n'ai pas très bien compris la raison de cet audit. Est-ce parce que des abus ont été constatés?

09.04 **François Bellot**, ministre: Cet audit portait sur le choix des routes aériennes début octobre 2016.

09.05 **Sonja Becq** (CD&V): Les aiguilleurs du ciel font un métier stressant. Il importe qu'ils puissent prendre les décisions qui s'imposent en toute confiance.

aan de orde is.

Het is heel belangrijk dat op een correcte manier wordt gehandeld en dat, als luchtverkeersleiders instructies krijgen hoe ze moeten handelen, men ervoor zorgt dat die instructies duidelijk zijn, evenals de procedures op grond van ernstige veiligheidsoverwegingen. Om goede beslissingen te nemen is het belangrijk dat luchtverkeersleiders zich veilig voelen in de beslissingen die ze kunnen en mogen nemen. Dat vergroot de zekerheid en het vertrouwen om goede beslissingen te nemen. Dat is een heel belangrijk principe dat zeker moet worden meegenomen.

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

De **voorzitter**: Aan de orde is vraag nr. 17477 van mevrouw Grovonijs, die niet aanwezig is. Vragen nrs 17515 en 17516 van de heer Delannois worden uitgesteld. Vraag nr. 17570 van mijzelf wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

Le **président**: Les questions n^{os} 17515 et 17516 de M. Delannois sont reportées. La question n° 17570 de M. Van den Bergh est transformée en question écrite.

10 Samengevoegde vragen van

- de heer **Wouter Raskin** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het pleidooi van de NMBS voor meer spoorinvesteringen in Limburg" (nr. 17578)

- de heer **Peter Vanvelthoven** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de investeringen in de Limburgse spoorlijnen" (nr. 17702)

10 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 "le plaidoyer de la SNCB pour plus d'investissements ferroviaires au Limbourg" (n° 17578)

- M. **Peter Vanvelthoven** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les investissements dans les lignes ferroviaires limbourgeoises" (n° 17702)

10.01 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, het nieuw vervoersplan van de NMBS bevat maar weinig nieuws voor mijn provincie. De uitbreiding van het aanbod is immers technisch zo goed als onmogelijk omdat de provincie te veel enkele sporen en te veel diesellijnen telt. Bovendien is de infrastructuur verzadigd door een sterke toename van het goederenvervoer.

Dat is niet mijn boodschap, maar deze van enkele weken geleden van de vertegenwoordigers van de NMBS tijdens de roadshow over het nieuw vervoersplan 2017-2020. Bijkomende investeringen in de Limburgse spoorinfrastructuur zijn dan ook broodnodig. Ook de NMBS, bij monde van directeur Kerckaert, niet de minste, is vragende partij. Ik kan daar natuurlijk alleen maar verheugd over zijn. Vanaf nu ben ik grote fan van de heer Kerckaert die onomwonden zegt dat in Limburg dringend spoorinvesteringen nodig zijn.

Ik pleit al langer voor een dubbel spoor tussen Mol en Hamont, tussen Mol en Hasselt, tussen Landen en Hasselt, voor de elektrificatie van het traject Mol-Hamont en voor de reactivering van de lijn Hasselt-Neerpelt. Al deze projecten zijn trouwens opgenomen in de Vlaamse spoorstrategie van 2013.

10.01 Wouter Raskin (N-VA): Il ressort du nouveau plan de transport 2017-2020 qu'une extension de l'offre ferroviaire est quasi impossible dans la province de Limbourg, qui compte trop de voies uniques et de lignes diesel. De plus, les infrastructures sont saturées en raison d'une forte croissance du transport de marchandises. Il est dès lors indispensable de procéder à des investissements supplémentaires dans les infrastructures ferroviaires limbourgeoises, comme l'indique aussi la SNCB elle-même.

La SNCB est-elle réellement demanderesse à cet égard? Dans l'affirmative, quels investissements

Mijnheer de minister, ik heb twee concrete vragen.

Ten eerste, klopt het dat de NMBS effectief vragende partij is voor bijkomende investeringen in spoorinfrastructuur in Limburg? Welke investeringen zijn volgens de NMBS prioritair?

Ten tweede, heeft de NMBS hierover al contact opgenomen met spoorbeheerder Infrabel? Anders gezegd, werd Infrabel al op de hoogte gebracht van een vraag van de NMBS? Zo ja, wat was het antwoord van Infrabel?

10.02 Peter Vanvelthoven (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mijn vraag had daarstraks gekoppeld kunnen worden aan een andere vraag van collega Raskin. Het onderwerp is immers hetzelfde, met name de investering in de spoorwegen vanuit de federale regering.

Wij vernemen via de pers dat van het bedrag van 1 miljard dat men uittrekt voor investeringen, een groot deel naar de provincie Limburg zou gaan. De leden van deze commissie beseffen inderdaad wel dat inzake investeringen in het spoor de provincie Limburg jaren achterop hinkt en dat een aantal investeringen prioritair is. Dat begrijpt men ondertussen op verschillende niveaus.

Na de financiering van het GEN rond Brussel zou er, zoals daarstraks nog vermeld, 368 miljoen overblijven voor andere projecten. Twee Limburgse spoorlijnen staan boven aan het lijstje, namelijk de activering van lijn 18 tussen Hasselt en Neerpelt en het doortrekken van de elektrificatie van lijn 19, die al gebeurd is tot Mol en nu zou moeten worden doorgetrokken van Mol tot in Hamont, zodat de dieseltrein daar ook afgeschaft kan worden. Meer nog, zo kan een bijkomende spoorwegovergang naar Nederland op deze lijn worden gerealiseerd, richting Weert.

Mijnheer de minister, welke investeringen zijn prioritair, zowel voor de NMBS en voor uzelf, om op korte termijn te worden gerealiseerd?

10.03 Minister François Bellot: Mijnheer de voorzitter, collega's, de federale Ministerraad zal een beslissing nemen over de meerjaren-investeringsplannen van de NMBS en Infrabel nadat de Investeringscel haar advies heeft uitgebracht. Momenteel werkt Infrabel nog aan een aangepast ondernemingsplan met inbegrip van het ontwerp van meerjareninvesteringsplan in functie van de herziene doelstelling van de stabilisatie van de schuld tegen 2020.

Wat de vraag van de heer Vanvelthoven betreft, de twee Limburgse spoorprojecten waarvan sprake, met name de activering van lijn 18 tussen Hasselt en Neerpelt en de elektrificatie van lijn 19 tussen Mol en Hamont-Achel, maken allebei deel uit van de lijst van zestien prioriteiten die door het Vlaams Gewest zijn ingediend bij de Investeringscel.

Wat de vraag van de heer Raskin betreft, in het kader van de opmaak van het investeringsplan 2016-2020 heeft de NMBS een lijst met prioritaire projecten aan Infrabel overgemaakt. In deze lijst is de elektrificatie van het baanvak Mol-Hamont opgenomen. Ook de elektrificatie van het baanvak Mol-Hasselt is een prioriteit voor de NMBS, maar eerder op langere termijn. Beide investeringen zullen het

sont-ils souhaités? La SNCB a-t-elle déjà eu des contacts sur ce point avec le gestionnaire ferroviaire, Infrabel?

10.02 Peter Vanvelthoven (sp.a): Certains investissements doivent être réalisés prioritairement dans le Limbourg. Après le financement du RER de Bruxelles, il reste 368 millions d'euros pour financer d'autres projets. L'activation de la ligne 18 entre Hasselt et Neerpelt, ainsi que le prolongement de l'électrification de la ligne 19 de Mol à Hamont, sont des priorités absolues. De ce fait, il sera également possible d'aménager un passage à niveau supplémentaire vers les Pays-Bas en direction de Weert.

Quels investissements concrets sont-ils prioritaires à court terme pour la SNCB et pour le ministre?

10.03 François Bellot, ministre: Après que la cellule d'investissement aura formulé un avis, le Conseil des ministres prendra une décision concernant les plans pluriannuels d'investissement de la SNCB et d'Infrabel. Infrabel travaille encore à l'élaboration d'un plan d'entreprise et d'investissement adapté, en fonction de la stabilisation révisée de la dette à l'horizon 2020.

L'activation de la ligne 18 entre Hasselt et Neerpelt et l'électrification de la ligne 19 entre Mol et Hamont-Achel constituent l'une des seize priorités présentées par la Région flamande à la cellule

Limburgse spoornet beter integreren in het geëlektrificeerde netwerk.

Ik kan in ieder geval bevestigen dat de federale regering dankzij de goedkeuring van het nationaal pact voor strategische investeringen een budget van 368 miljoen euro ter beschikking stelt voor de financiering van spooruitbreidingsprojecten in Vlaanderen, naast het budget voor GEN-werkzaamheden op Vlaams grondgebied. Dit bedrag komt boven op de klassieke investeringsdotatie voor de financiering van het meerjareninvesteringsprogramma van Infrabel en de NMBS.

d'investissement. En vue de l'élaboration du plan d'investissement 2016-2020, la SNCB a transmis à Infrabel une liste de projets prioritaires, parmi lesquels figure le projet d'électrification des tronçons Mol-Hamont et Mol-Hasselt – même s'il est prévu à un peu plus long terme.

Un montant supplémentaire de 368 millions d'euros est affecté au financement des projets d'élargissement des voies en Flandre et grève le budget consacré au chantier du RER sur le territoire flamand.

10.04 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, het dossier ligt nog altijd op de tafel van de Investeringscel. De mensen moeten uiteraard niet overhaast te werk gaan, maar ik mag aannemen dat u het tempo erin houdt en dat wij vroeg of laat zullen kunnen landen. In antwoord op mijn heel concrete vraag hoor ik dat de NMBS inderdaad twee projecten naar voren schuift. Mol-Hamont is absoluut prioritair, ook al omdat het amper geld kost. Mol-Hasselt is uiteraard zeer interessant. Het past vooral praktisch binnen het plaatje van een vervoersplanning van de NMBS, zij het op langere termijn.

10.04 Wouter Raskin (N-VA): La ligne 19 entre Mol et Hamont est une priorité absolue, d'autant que ces travaux ne seront pas trop coûteux. Le projet Mol-Hasselt est bien sûr également très intéressant.

Je plaide avec enthousiasme pour la réactivation de la liaison ferroviaire 18 vers le nord du Limbourg, cette région étant insuffisamment désenclavée. Ce projet figure dans le rapport SALK qui a vu le jour après la fermeture de Ford Genk. Il ne reste plus qu'à attendre une initiative du ministre.

Ik weet dat ik in herhaling val, maar de herhaling werkt. Ik pleit aldus opnieuw voor de reactivering van spoorlijn 18 naar het noorden van Limburg. De heer Vanvelthoven weet beter dan wie ook hoe slecht ontsloten de regio in het noorden van Limburg is. Het is een belangrijk project dat is opgenomen in het SALK-rapport, dat het licht zag na de sluiting van Ford in Genk. Ik heb daar al tientallen pleidooien voor gehouden. De minister-president heeft het project geduid als de prioriteit der prioriteiten, minister Weyts heeft meermaals aangeboden het project te prefinancieren, de heer Kerckaert pleit absoluut voor Limburg. Ik wacht eigenlijk alleen nog op u, mijnheer de minister.

10.05 Peter Vanvelthoven (sp.a): Mijnheer de minister, ik kan alleen maar de vraag voor urgentie ondersteunen. Ik hoorde gisteren de Amerikaanse president grote woorden gebruiken over de aanzwengeling van investeringen in de Verenigde Staten. Dat is ook in ons land op een aantal vlakken nodig en het spoor is bijzonder belangrijk in dat verband. U zit aan het stuur om deze dossiers zo snel mogelijk op de investeringslijst te krijgen, zodat men daadwerkelijk met de investeringen kan beginnen. Met andere woorden, dring er bij uw collega's maar op aan om zo snel mogelijk tot het definitieve investeringsplan te komen.

10.05 Peter Vanvelthoven (sp.a): J'invite le ministre à encourager ses collègues à faire atterrir dès que possible un plan d'investissement définitif.

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

11 Question de Mme Kattrin Jadin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'appel à projets 'les femmes à vélo'" (n° 17591)

11 Vraag van mevrouw Kattrin Jadin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de projectoproep Vrouwen op de fiets"

(nr. 17591)

11.01 Kattrin Jadin (MR): Monsieur le ministre, vous avez récemment lancé un appel à projets dénommé "les femmes à vélo". Cette initiative a pour objectif de subventionner des associations mettant en place des actions visant à encourager les femmes à utiliser davantage le vélo. Il est vrai que beaucoup de femmes hésitent encore à circuler à vélo pour des raisons de sécurité, mais aussi pour des questions d'infrastructures dans leur localité. Cet appel à projets s'inscrit dans le cadre du plan fédéral gender mainstreaming (2015-2019) et a pour but de renforcer concrètement l'égalité entre les hommes et les femmes au sein de la société, y compris dans le cadre de la mobilité.

À plus long terme, quelles autres initiatives envisagez-vous pour poursuivre la réalisation des objectifs du plan fédéral gender mainstreaming?

11.02 François Bellot, ministre: À plus long terme, j'envisage des initiatives complémentaires, en vue d'encourager la prise en compte de la dimension du genre dans les politiques de mobilité. Le projet "Femmes à vélo" est proposé par l'administration du SPF Mobilité. D'autres initiatives peuvent aussi être prises, comme l'amélioration de l'enregistrement du genre des conducteurs, lors des accidents de la route auprès de la police des hôpitaux et des assurances. Il apparaît qu'il y a une importante différence entre la gravité des accidents et le nombre de femmes concernées par des accidents de la route et celle des accidents où des hommes sont concernés. Durant les nuits du samedi au dimanche, ce sont souvent malheureusement surtout des jeunes hommes qui sont accidentés. Il s'agira de travailler avec l'IBSR pour associer les données des hôpitaux avec celles de la police, afin d'améliorer l'accessibilité et l'interprétation des données relatives aux accidents de la route et ensuite d'expliquer scientifiquement les raisons pour lesquelles il y aurait des différences. Elles apparaissent, paraît-il, assez clairement. Lors de l'édition 2017 de l'enquête sur les déplacements domicile-travail des Belges, mes services adresseront une communication aux employeurs, pour les encourager à fournir des données de genre sur l'usage des différents modes de transport (transports en commun, voitures de société, piétons, etc.). Nous allons affiner la collecte et l'analyse des données pour vérifier s'il y a des différences.

Si nous repérons des différences, nous pourrions nous en inspirer soit pour communiquer, agir, soit pour comprendre pourquoi les femmes auraient moins d'accident que les hommes.

11.03 Kattrin Jadin (MR): Merci, monsieur le ministre. J'ai en effet été étonnée lors de la lecture de cet article. Dans notre pays, utiliser le vélo en tant que femme peut encore s'avérer dangereux, selon les situations et les endroits. Vous faites un pas dans la bonne direction en essayant d'enrayer ce type de phénomène. Je suis évidemment curieuse de savoir ce que vos enquêtes vont donner et de connaître

11.01 Kattrin Jadin (MR): Heel wat vrouwen schrikken er nog voor terug te fietsen uit veiligheidsoverwegingen of omdat de nodige fietsinfrastructuur ontbreekt. U lanceerde in het kader van Federaal plan met betrekking tot de uitvoering van *gender mainstreaming* (2015-2019) een projectoproep met de bedoeling verenigingen te subsidiëren die acties opzetten om vrouwen ertoe aan te sporen vaker te fiets te nemen.

Welke andere initiatieven zult u nog nemen om de doelstellingen van dat plan te realiseren?

11.02 Minister François Bellot: Op langere termijn denk ik aan aanvullende initiatieven, zoals een betere registratie van het geslacht van de chauffeur bij verkeersongevallen. Bij de ongevallen tijdens de nacht van zaterdag op zondag gaat het vaker om jonge mannen. Er zal moeten samengewerkt worden het BIVV en op grond van een vergelijking tussen de gegevens van de ziekenhuizen en die van de politie zullen we op zoek moeten naar een wetenschappelijke verklaring voor de mogelijke verschillen.

In het kader van de enquête woon-werkverkeer 2017 zullen mijn diensten de werkgevers ertoe aanzetten de gegevens over de gebruikte vervoersmodi opgesplitst per geslacht mee te delen. We zullen de inzameling en de analyse van die gegevens verfijnen.

Deze verschillen zullen ons kunnen helpen de situaties te begrijpen, aan te pakken en erover te communiceren.

11.03 Kattrin Jadin (MR): Mijn compliment over dit initiatief!

les mesures qui en résulteront. Je vous félicite pour cette initiative et je vous donne rendez-vous dans quelques mois pour analyser les résultats.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 17603 van mevrouw de Coster houden we even terzijde.

12 **Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stopplaats in Kiewit" (nr. 17680)**

12 **Question de M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le point d'arrêt de Kiewit" (n° 17680)**

12.01 **Wouter Raskin (N-VA)**: Mijnheer de minister, in februari 2016 startte het AWV met de werken aan het viaduct in Kiewit, dat in Hasselt en omstreken beter bekendstaat als de Philipsbrug. Die werken moeten dit jaar voltooid worden. Midden in die werf bevindt zich de NMBS-stopplaats Kiewit. Die stopplaats ligt er al even bedenkelijk bij als het naburig station van Hasselt. Zo is een deel van het perron in Kiewit opgebroken als gevolg van de werken aan de brug.

Over een mogelijke renovatie van die stopplaats werd met geen woord gerept tijdens de recente roadshow van de NMBS in Limburg. Nochtans zou de NMBS de inspanning van het Vlaams Gewest ter vernieuwing van het viaduct en de stationsomgeving van Kiewit kunnen aangrijpen om de perrons te verhogen en te verharderen.

Mijnheer de minister, het Vlaams Agentschap Werken en Verkeer trekt 13 miljoen euro uit voor de vervanging van het viaduct in Kiewit en voor de verfraaiing van de stationsomgeving, met onder andere nieuw aangelegde parkeerplaatsen. Is de NMBS dit jaar van plan om in het verlengde van die werken ook de perrons van de stopplaats te verhogen en te verharderen?

12.02 **Minister François Bellot**: Beste collega, de NMBS en Infrabel hebben allebei een verantwoordelijkheid in de verhoging van perrons. Vermits het opstappen in de trein erdoor gemakkelijker wordt, is de verhoging van perrons belangrijk om het klantenaantal te verbeteren.

De regering heeft onlangs onder meer een bedrag van 368 miljoen euro uitgetrokken voor onder andere werken in het Vlaams Gewest. Met die beslissing kan het debat over de keuze van de regionale prioriteiten heropgestart worden. Dat debat zal binnen de Investeringscel worden gevoerd onder begeleiding van het ECMM. Daarbij moet een evenwicht gevonden worden tussen de provincie, de projecten, de stations, de wegen enzovoort.

12.01 **Wouter Raskin (N-VA)**: En février 2016, l'*Agentschap Wegen en Verkeer* (Agence des routes et de la circulation) a entamé des travaux au viaduc de Kiewit. L'arrêt SNCB Kiewit se trouvant au milieu du chantier, il est aujourd'hui démonté. La SNCB pourrait peut-être profiter de l'occasion pour rehausser et asphalter les quais. En a-t-elle l'intention?

12.02 **François Bellot**, ministre: La SNCB et Infrabel portent toutes deux une responsabilité dans le rehaussement des quais étant donné qu'en facilitant l'embarquement des passagers, on augmente le nombre d'usagers potentiels.

Le gouvernement a récemment dégagé un budget supplémentaire de 368 millions d'euros destiné notamment à des travaux en Région flamande. Le débat sur le choix des priorités régionales se déroulera au sein de la Cellule d'Investissement. Ce n'est jamais une sinécure.

12.03 **Wouter Raskin (N-VA)**: Dat is heel duidelijk. Dank u wel.

12.04 **François Bellot**, ministre: Ce n'est pas facile à l'heure actuelle

12.04: **Minister François Bellot**

car tout le monde veut recevoir une partie du milliard! Il y a cependant un équilibre à respecter, des priorités régionales vont être établies.

Iedereen wil profiteren van het miljard! Er zullen gewestelijke prioriteiten worden gesteld: de verhoging van de perrons waarover u spreekt, maakt daar deel van uit.

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

13 Samengevoegde vragen van

- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het treinincident te Wontergem en het maximum aantal plaatsen in rijtuigen" (nr. 17699)
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de procedure voor gestrande treinen" (nr. 17730)
- de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de noodstop van een trein in Deinze" (nr. 17815)
- mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het incident in Deinze" (nr. 17836)

13 Questions jointes de

- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'incident ferroviaire à Wontergem et la capacité maximale dans les voitures" (n° 17699)
- 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 procédure prévue pour les trains en difficulté" (n° 17730)
- M. Stefaan Van Hecke au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'arrêt d'urgence d'un train à Deinze" (n° 17815)
- Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'incident survenu à Deinze" (n° 17836)

13.01 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, collega's, het incident zelf is gekend. Het is voldoende in de media geweest.

Op 9 april 2017 werd een overvolle trein gestopt door passagiers die aan de noodrem trokken omdat blijkbaar andere passagiers onwel waren geworden. Wat mij evenwel verwonderde in de communicatie was het cijfer van 2 000 reizigers op de dubbeldekstrein.

Ik dacht dat een M6-treinstel 140 zitplaatsen heeft. Als ik een simpele berekening maak, kom ik uit bij 10 treinstellen en dus 1 400 zitplaatsen. Het was me dan ook een raadsel waar de overige 600 passagiers gestaan hebben.

Mijn vragen zijn zeer kort, mijnheer de minister. Is de oorzaak van het incident gekend? Hoeveel passagiers waren er op de trein? Klopt het cijfer van 2 000? Zijn er passagiers geweigerd? Hoeveel overcapaciteit mag men hebben?

Indien mijn voorgaande vragen kloppen, meen ik dat die overschrijding ook een impact heeft op de veiligheid van de reizigers en het personeel. Zijn er ter zake richtlijnen?

13.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Ik sluit mij graag aan bij de vraag van de heer Geerts. Hij heeft al verwezen naar het incident zelf. Ik zou vooral willen focussen op de communicatie, die toch weer erg gebrekkig is verlopen. Dit aandachtspunt komt steeds weer naar boven, zeker in crisissituaties. Vanuit NMBS-hoek wordt gezegd dat

13.01 David Geerts (sp.a): Le 9 avril 2017, des passagers d'un train bondé ont actionné le signal d'alarme parce que plusieurs autres voyageurs avaient été pris d'un malaise. Les informations faisaient état de la présence de 2 000 passagers. Or, à ma connaissance, une rame de voitures M6 n'offre que 1 400 places assises.

La cause de cet incident est-elle connue? Combien de passagers se trouvaient-ils réellement à bord du train? Quelle surcapacité est-elle autorisée? Existe-t-il des consignes précises à cet égard?

13.02 Jef Van den Bergh (CD&V): La communication relative à cet incident a été très peu adéquate. Cela reste un point faible de la SNCB. La SNCB

dit beter moet. Men zet er, naar eigen zeggen, heel sterk op in. Telkens er een incident gebeurt, moeten wij helaas vaststellen dat dit toch een pijnpunt blijft.

Mijnheer de minister, ik heb een aantal vragen neergeschreven. Beschikt de NMBS over een actieplan bij een gestrande trein? Ik neem aan van wel. Welke stappen moet men ondernemen? Welke procedures moeten worden gevolgd? Waarom verliep de communicatie bij de gestrande trein in Deinze zo moeilijk? Wie is er verantwoordelijk? Ligt er een standaard minimale vereiste informatie vast die gecommuniceerd moet worden aan de reizigers? Welke inspanningen zal de NMBS leveren om dit in de toekomst te vermijden?

Hoeveel strandingen vonden er de voorbije jaren eigenlijk plaats? Graag een overzicht van 2012 tot op heden, indien mogelijk op deze korte termijn.

Beeldmateriaal kan van grote waarde zijn bij het vaststellen van een ongeval. In Nederland, zo konden we onlangs lezen, overweegt men het gebruik van een frontcamera op locomotieven en treinstellen. Overweegt de NMBS om haar rollend materieel hiermee ook uit te rusten? Waarom wel of niet?

13.03 Inez De Coninck (N-VA): Mijnheer de voorzitter, ik sluit mij ook aan bij de collega's. Ik wil ook benadrukken dat het aspect communicatie een pijnpunt is en een terechte frustratie van de reizigers. Ik zal dit niet meer herhalen en het vooral hebben over de hulpverlening, waarover ook een en ander kan worden opgemerkt bij dit incident.

Als ik het goed begrepen heb, kwam die trein tot stilstand nadat enkele reizigers aan de noodrem hadden getrokken. Een twintigtal reizigers werd onwel, dat is toch reeds een hoog aantal.

Ik heb ook vragen waarom de trein vertrok ondanks die overbezetting. Ze werden hier reeds aangehaald door de collega's. Blijkbaar zijn er geen harde richtlijnen wat een overbezetting is en wanneer een trein mag vertrekken. Zolang de deuren sluiten, mag de trein blijkbaar vertrekken.

De hulpdiensten stelden in Het Journaal de dag erna ook de povere communicatie vanuit de NMBS aan de hulpdiensten aan de kaak. Ik hoorde een brandweerman op het nieuws. Blijkbaar duurde het een uur vooraleer het eerste contact tussen de NMBS en de lokale hulpdiensten werd gemaakt. Ook de communicatie aan de reizigers, zoals collega Van den Bergh reeds aanhaalde, was zeer mager.

Het hele incident is jammer en versterkt andermaal het negatieve beeld over de NMBS dat velen hebben. Het bevestigt nogmaals het idee dat de NMBS – wij hebben het nu echt gezien – tekortschiet in zulke situaties. De NMBS wijt het incident aan overmacht. Ik vind dat niet correct, het is een beetje zelfgecreëerde chaos. Er wordt alleszins een onderzoek gevoerd naar het incident.

Graag had ik een gedetailleerde tijdslijn van het incident gekregen.

Wat zijn de voorlopige resultaten van het onderzoek?

possède-t-elle un plan d'action concret lorsqu'un train se trouve bloqué? Pourquoi la communication a-t-elle été à ce point laborieuse en l'occurrence? Qui est responsable? Quels efforts la SNCB réalisera-t-elle dans le futur pour prévenir de telles situations? Certaines informations standard doivent-elles être communiquées d'office aux voyageurs?

Combien de trains ont-ils été bloqués, depuis 2012?

Les images enregistrées peuvent présenter une importante valeur ajoutée lors de la constatation d'incidents. La SNCB envisage-t-elle de recourir à des caméras frontales dans ce contexte?

13.03 Inez De Coninck (N-VA): La communication reste, en effet, un point faible lorsque de tels incidents se produisent.

Pourquoi le train concerné est-il parti malgré le nombre excessif de voyageurs? Comment la communication entre la SNCB et les services de secours s'est-elle déroulée compte tenu de l'heure de retard clairement accusée par ces derniers? Cet incident confirme à nouveau que la SNCB n'assume pas correctement ses responsabilités dans ce type de situation. La SNCB invoque la force majeure, mais il s'agit plutôt, selon moi, d'un chaos qu'elle a elle-même créé.

Selon quelle chronologie l'incident s'est-il déroulé? L'enquête provisoire a-t-elle déjà donné des résultats? La climatisation a-t-elle posé problème? Dans l'affirmative, le problème était-il général ou limité à un wagon?

Comment se sont déroulés la communication aux voyageurs et le déploiement des services de secours locaux? Qui a déclenché le plan d'urgence?

Werkte de airco daadwerkelijk niet? Was dat zo in een of in meerdere wagons? Was deze defect, was er geen airco of stond deze gewoon niet aan?

Hoe werd er gecommuniceerd naar de reizigers? Hoe werd er gecommuniceerd met de lokale hulpdiensten? Ik dacht dat zij uiteindelijk zelf het rampenplan hebben moeten afkondigen.

Had de NMBS vooraf geanticipeerd op het mooie weer – het was een zondag in de paasvakantie – door extra treinen in te leggen, waardoor de hinder misschien had kunnen worden beperkt?

Wat was de rol van het ROC in heel het incident? Wij hebben dat Railway Operations Center ooit bezocht met deze commissie. Dat is toch in het leven geroepen om in dergelijke situaties heel accuraat en heel spoedig te kunnen anticiperen en reageren en ervoor te zorgen dat de hinder beperkt blijft. Wat was hun rol, vanaf het moment dat er storingen waren met die trein op de lijn richting Brugge?

Welke lessen trekt de NMBS voor de toekomst uit dit incident?

13.04 Minister **François Bellot**: Mijnheer de voorzitter, wegens een persoonsaanrijding omstreeks 19 u 00 in Beernem op spoor A van lijn 50A waren beide sporen van lijn 50A tussen Brugge en Gent in beide richtingen versperd. Op dat ogenblik was de terugtocht van de dagjestoeristen van de Kust naar het binnenland in volle gang. Naast de voorziene treinen werden ook drie extra treinen ingelegd.

Door het incident werden de reizigers opgehouden in de stations Gent-Sint-Pieters en Brugge. De noodscenario's, met omleiding tussen Gent en Brugge via Tielt en Lichtervelde, lijn 73, werden geactiveerd. Een aantal wachtende treinen dienden echter opgehouden te worden in het station Brugge wegens de nood aan een loods-treinbestuurder met lijnkennis van lijn 73 over de omleidingsreisweg.

Door de communicatie aan de reizigers dat de E1518 de eerste trein was met bestemming Gent-Sint-Pieters en verder, zijn zeer veel reizigers in deze trein ingestapt. Nadat alle zitplaatsen bezet waren, bleven zeer veel reizigers rechtstaan in de trein. Tussen Tielt en Deinze, in de omgeving van Wontergem, hebben reizigers het noodsein bediend, waardoor de trein een noodremming uitvoerde en tot stilstand kwam. Onmiddellijk werden door de reizigers, op eigen initiatief, ook een aantal deuren geopend, waarna een paar honderd reizigers spontaan afstapten en op de openbare weg terechtkwamen. Uit de eerste verslagen blijkt dat een aantal reizigers onwel waren geworden door onvoldoende klimatisatie in een van de rijtuigen. Onmiddellijk daarna werd het SIC van de dienst 100 ingelicht door het Security Operations Center van de NMBS, waarna het medisch interventieplan werd geactiveerd.

Uit de schatting, gemaakt door het treinbegeleidingspersoneel en achteraf ook door het stationspersoneel en de politiediensten, blijkt dat er ongeveer 2 000 passagiers aanwezig waren in de trein. De technische capaciteit is 2 600. Rekening houdend met de comfort- en kwaliteitseisen bedraagt de theoretische capaciteit 2 250. De reglementering bepaalt dat de treinbegeleider de deuren op een

La SNCB n'aurait-elle pas dû anticiper une journée de voyage chargée en prévoyant davantage de trains?

Quel rôle le *Railway Operations Center* a-t-il joué dans cet incident?

Quels enseignements la SNCB tire-t-elle de l'incident?

13.04 **François Bellot**, ministre: En raison d'une collision qui s'est produite vers 19 heures à Beernem sur la voie A de la ligne 50A, les deux voies de la ligne 50A entre Bruges et Gand ont été bloquées dans les deux sens. Il y a eu beaucoup d'agitation et trois trains supplémentaires ont été mis en service. L'incident a généré des retards dans les gares de Gand-Saint-Pierre et de Bruges et une déviation via Tielt et Lichtervelde a été prévue entre Gand et Bruges.

Cependant, plusieurs trains ont dû rester à l'arrêt à Bruges dans l'attente de l'arrivée d'un conducteur de train du dépôt disposant des connaissances adéquates concernant l'itinéraire.

Le train E1518 ayant été annoncé comme premier train à destination de Gand-Saint-Pierre, de très nombreux voyageurs ont embarqué dans ce train. À proximité de Wontergem, quelqu'un a tiré le signal d'alarme, ce qui a provoqué l'arrêt du train. Des voyageurs ont, de leur propre initiative, ouvert un certain nombre de portes et quelques centaines d'entre eux ont débarqué

veilige manier moet kunnen sluiten en de vertrekprocedure in alle veiligheid moet kunnen uitvoeren. Dit was het geval bij het vertrek te Brugge. Op de trein waren vanaf Brugge drie treinbegeleiders aanwezig.

De NMBS beschikt over een eigen intern interventieplan, zoals bepaald in artikel 5 van het KB van 16 februari 2006 betreffende de nood- en interventieplannen. Het interventieplan is daarenboven ook afgestemd op het intern interventieplan van Infrabel. Sinds 11 februari 2016 werd een nieuw intern interventieplan van de NMBS gepubliceerd, waarin de oprichting en de rol van de interventiecoördinatoren van de NMBS verduidelijkt werden.

Uit de evaluatie van de gebeurtenissen op 9 april 2017 te Beernem en te Woutergem-Aarsele, blijkt dat het interventieplan van de NMBS correct werd uitgevoerd en dat alle interveniënten van de NMBS op het terrein, met name de interventiecoördinatoren en hun assistenten, de hun toegewezen taak zoals voorgeschreven hebben volbracht.

In Gent Sint-Pieters en in Brugge, waar omwille van de gebeurtenissen te Beernem en te Aarsele zeer veel reizigers aanwezig waren in afwachting van hun trein, zorgden de onderstationschef en het personeel van Securail voor de nodige omkadering en kanalisatie. De communicatie aan de reizigers was in de onmiddellijke fase na het noodsein en het openen van de deuren voor de ter plaatse aanwezige interventiecoördinatoren van de NMBS en Infrabel niet optimaal.

De treinbegeleiders van de gestrande trein ondervonden de grootste moeilijkheden om zowel de reizigers in de trein als de reizigers op de openbare weg correct te informeren en dienden zelf de aankomst van de interventiecoördinatoren af te wachten.

De treinchef heeft onmiddellijk het Security Operations Center verwittigd, dat op zijn beurt de hulpdiensten ter plaatse heeft gevraagd. Daarnaast werd ook de reizigersdispatching verwittigd om de coördinatie van het incident op te nemen.

Op het niveau van het ROC, het Rail Operations Center, werd alles in het werk gesteld tussen Traffic Control en RDV, de reizigersdispatching van de NMBS, om alle maatregelen te nemen om de normale dienst te herstellen en de kanalisatie en de evacuatie van de reizigers mogelijk te maken.

De communicatie in de trein werd bemoeilijkt door het meermaals bedienen van de assistentieknoop en het noodsein door de reizigers. De interne richtlijnen schrijven voor dat de reizigers in de geblokkeerde trein drie minuten na het incident een eerste informatieve mededeling dienen te krijgen.

Na inlichtingen te hebben ingewonnen, volgen twee informatieverstrekkingen door het begeleidend personeel, maximum vijf minuten na de eerste aankondiging. Alles wordt in het werk gesteld om inlichtingen in te winnen via gsm, seintelefoon enzovoort.

Met regelmatige tussenpozen van maximum tien minuten moeten de klanten worden ingelicht over de evolutie en de vooruitzichten. Bovendien moet de boordchef de klanten zo snel mogelijk mondeling

spontanément sur la voie publique. Certains auraient été incommodés en raison d'un manque d'aération dans un wagon. Le plan d'intervention médicale a été activé aussitôt après.

On estime à 2 000 le nombre de passagers qui se trouvaient dans ce train qui a une capacité technique de 2 600 personnes mais théorique, de 2 250. Le règlement prévoit que les accompagnateurs de train doivent assurer la sécurité lors de la fermeture des portes et du départ du train, comme cela s'est fait à Bruges. À partir de Bruges, trois accompagnateurs étaient présents dans le train.

La SNCB dispose de son propre plan d'intervention interne, qui est calqué sur celui d'Infrabel. Un nouveau plan d'intervention interne est en vigueur depuis le 11 février 2016.

Il ressort de la première évaluation que le plan d'intervention de la SNCB a été exécuté correctement et que tous les coordinateurs d'intervention, ainsi que leurs assistants, ont effectué leur travail comme il se doit. Dans les gares de Gand-Saint-Pierre et de Bruges, où il y avait une forte affluence, les sous-chefs de gare et Securail ont assuré l'encadrement des voyageurs, dont ils ont canalisé le flux. La communication aux voyageurs directement après le déclenchement du signal d'alarme n'a pas été optimale. Pour les accompagnateurs du train bloqué, il était extrêmement difficile à ce moment-là d'informer correctement les passagers se trouvant à bord et sur la voie publique. Le chef de train a immédiatement prévenu le *Security Operations Center*, qui a alerté à son tour les services de secours sur place. Le dispatching des voyageurs a été prévenu en vue d'assurer la coordination. Le *Rail Operations Center* a tout mis

inlichten bij het doorlopen van de volledige trein, voor zover dit technisch mogelijk is.

Op een eerste evaluatie door de diensten van de NMBS werden de volgende acties genotificeerd.

Ten eerste, de NMBS wenst in bepaalde specifieke omstandigheden en onder specifieke voorwaarden te kunnen rijden zonder lijnkennis van de treinbestuurder. Een discussie hierover zal worden opgestart met de DVIS.

Ten tweede, naast de studie betreffende de lijnkennis van bestuurders van omleidingsreiswegen worden ook alle andere opties bekeken, zoals het stand-by houden van bestuurders in bepaalde grote reizigersknooppunten.

Ten derde, wat de geklimatiseerde rytuigen betreft die niet zijn uitgerust met de mogelijkheid om de ramen te openen, dient de procedure ingeval de airco niet 100 % werkt te worden herzien. De communicatielijnen, vooral dan tussen de regelingsorganen en de interventieorganen op het terrein, moeten worden geoptimaliseerd.

In de nieuwe organisatie van de directie Transport die in de komende maanden wordt uitgerold, wordt in een betere structurele aanpak en responsabilisering voorzien. Zo wordt bijvoorbeeld een teamleader "Info voor de klant" aangesteld op de verschillende realtime regelingsniveaus. Uit de evaluatie blijkt dat het interne interventieplan van de NMBS correct werd uitgevoerd en dat alle interveniënten op het terrein de hun toegewezen taken zoals voorgeschreven hebben volbracht.

Toch wil de NMBS op regionaal vlak de samenwerking met de politie, de hulpdiensten en de administratieve overheden optimaliseren.

De stranding op zich wordt niet statistisch geregistreerd, maar wordt beschouwd als een secundair gevolg. De NMBS wordt inderdaad vaak geconfronteerd met dit fenomeen. Het gaat over persoonsongevallen in volle baan, ongevallen aan overwegen of de gevolgen van zelfmoorden. We kunnen wel stellen dat dit gemiddeld om de twee dagen voorkomt.

Het initiatief van de NS om het nieuwe materieel uit te rusten met frontcamera's is bekend bij de NMBS en ligt momenteel ter studie voor bij de technische dienst, die verantwoordelijk is voor de aanschaf van het nieuwe materieel van de NMBS.

en œuvre pour rétablir le service habituel et pour permettre la circulation et l'évacuation des voyageurs.

Une utilisation répétée du bouton d'assistance et du signal d'alarme a compliqué la communication dans le train. Lorsqu'un train est bloqué, les voyageurs doivent recevoir une première information trois minutes après l'incident. Après avoir recueilli des renseignements, le personnel d'accompagnement donne une deuxième information, au plus tard cinq minutes après la première annonce. Les clients sont ensuite informés de l'évolution et des perspectives à des intervalles réguliers de dix minutes au maximum. De plus, le chef de bord informe verbalement et le plus rapidement possible les clients lors de son passage dans le train.

Une première évaluation interne montre que dans certaines circonstances et conditions spécifiques, la SNCB veut que ses trains puissent rouler sans que le conducteur ait une connaissance de la ligne. Parallèlement à l'étude sur la connaissance de ligne, on examine également des options tels que des conducteurs en *stand-by* dans les nœuds "passagers" importants.

Dans les voitures climatisées qui ne permettent pas l'ouverture des fenêtres, la procédure doit être revue lorsque la climatisation ne fonctionne pas à 100 %. Il convient également d'optimiser les lignes de communication. La nouvelle organisation de la direction Transports prévoit une amélioration en matière d'approche structurelle et de responsabilisation.

Un *Teamleader Info* au client est nommé aux différents niveaux de régulation en temps réel. Bien que son plan d'intervention interne se soit déroulé correctement, la

SNCB entend optimiser la coopération avec la police, les services de secours et les autorités administratives à l'échelon régional.

Le blocage d'un train est considéré comme une conséquence secondaire et se produit en moyenne tous les deux jours, pour diverses raisons. Le service technique de la SNCB examine actuellement la possibilité d'équiper le nouveau matériel de caméras frontales, à l'exemple des chemins de fer néerlandais.

13.05 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw uitgebreid antwoord. Het was dus een samenloop van omstandigheden. Ik wil mij in mijn repliek op één aspect focussen. De andere aspecten laat ik aan mijn collega's over.

Een M6-treintoestel heeft een capaciteit van 140 zitplaatsen. Dat staat ook in de officiële communicatie van de NMBS. Er waren tien treintoestellen. Dan kom ik op 1 400 zitplaatsen. Dan is er de schatting van 2 000 passagiers. Hier hoor ik dat de technische capaciteit 2 600 is, theoretisch 2 250. Dat is een element dat ik niet begrijp.

Ik weet dat u het antwoord ook hebt gekregen. Men is wettelijk verplicht om het aantal zit- en staanplaatsen te vermelden. De aantallen die u hebt gegeven lijken absoluut niet te kloppen.

Ik wil de verantwoordelijkheid absoluut niet bij de individuele treinbegeleider leggen. Ik wil dit alleen in de toekomst vermijden. Als op de technische fiche 140 zitplaatsen staan en u komt hier met 2 000, dan klopt er iets niet.

U bent zelf nog steeds waarnemend burgemeester. Als een zaal door de gemeentelijke overheid wordt verhuurd, wordt men ook met die normering geconfronteerd.

Hier lijkt mij de verhouding van de theoretische en technische capaciteit helemaal niet te kloppen. Ik wil u vragen om dat na te kijken. Het is absoluut niet mijn bedoeling om iemand met de vinger te wijzen, maar ik denk dat daar een verbetering mogelijk is.

13.06 Inez De Coninck (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw uitvoerig antwoord.

Ik vind het positief dat u al een aantal maatregelen hebt genomen. U verwees naar de maatregel van de NS, met camera's voor spoorlopers.

In Beernem is er dicht bij de sporen een psychiatrische instelling. Ik heb ooit zelf vertraging ondervonden op de lijn naar Oostende. De treinconducteur deelde mee dat er spoorlopers waren. Het ging wel niet om een zelfmoordpoging, maar de trein moest veel trager rijden,

13.05 David Geerts (sp.a): À l'évidence, il s'est agi ici d'un concours de circonstances. Je m'étonne toutefois qu'une voiture M6 ait une capacité déclarée de 140 places assises, ce qui fait au total 1 400 places assises pour dix wagons. Je ne comprends donc pas les estimations de 2 000 et 2 600 passagers. Ces normes ne doivent-elles pas être respectées?

13.06 Inez De Coninck (N-VA): Le ministre a indiqué que les services 100 ont été avertis téléphoniquement tout de suite, mais les services de secours ont indiqué par après qu'ils n'avaient pas été prévenus de l'évacuation d'un train.

met een totale vertraging van 45 minuten tot gevolg.

Het huidige incident gebeurde opnieuw in Beernem. Is dat een kritiek punt? Misschien moet er worden gezocht naar een oplossing in overleg met die instelling of moeten er afsluitingen langs de sporen worden geplaatst. Het aantal pogingen op die plaats lijkt mij immers hoog.

Wat ik niet goed begrijp, er was een probleem met de klimatisatie in een van de wagons. Daar werden de mensen onwel.

13.07 Minister **François Bellot**: Inderdaad, in een wagon.

13.08 **Inez De Coninck** (N-VA): U zei dat de 100 onmiddellijk werd gebeld. Dat was niet wat de hulpdiensten in de berichtgeving achteraf zeiden. Zij zeiden dat ze niet waren verwittigd dat een trein zou worden geëvacueerd.

De **voorzitter**: Mijnheer de minister, ik sluit mij aan bij de collega's en zal het antwoord rustig nalezen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Mijnheer Geerts, ik geef u het woord voor uw vraag nr. 17819, samengevoegd met vraag nr. 17784 van de heer Devin, over het unaniem advies van de sociale partners met betrekking tot het mobiliteitsbudget.

13.09 **David Geerts** (sp.a): Mijnheer de voorzitter, ik stel voor om deze vraag uit te stellen. Collega Devin kon hier niet aanwezig zijn en wou deze vraag ook stellen.

13.09 **David Geerts** (sp.a): M. Devin étant absent, je suis disposé à reporter ma question n° 17819.

De **voorzitter**: Goed, dan stellen we deze vraag uit.

Vraag nr. 17721 van mevrouw Fonck wordt omgezet in een schriftelijke vraag. Vraag nr. 17757 van mevrouw Vanheste wordt omgezet in een schriftelijke vraag. Vraag nr. 17826 van de heer Top wordt uitgesteld. Vraag nr. 17844 van mevrouw Lahaye-Battheu wordt uitgesteld.

Le **président**: Les questions jointes n°s 17784 de M. Devin et 17819 de M. Geerts, ainsi que les questions n°s 17826 de M. Top et 17844 de Mme Lahaye-Battheu sont reportées. Les questions n°s 17721 de Mme Fonck et 17757 de Mme Vanheste sont transformées en questions écrites.

14 **Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vermindering van de investeringen bij Infrabel" (nr. 17850)**

14 **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 diminution des investissements réalisés par Infrabel" (n° 17850)**

14.01 **David Geerts** (sp.a): Mijnheer de minister, ik begrijp het niet meer. Ik kreeg een aantal weken geleden van u een tabel over de investeringsenveloppe van 1 miljard euro. Voor de paasvakantie was er een persconferentie waarin werd aangekondigd welke investeringen er zouden gebeuren. Daarnaast blijf ik berichten krijgen van Infrabel dat er problemen zijn met de financiering van een aantal projecten.

14.01 **David Geerts** (sp.a): Infrabel continue de signaler des problèmes liés au financement d'un certain nombre de projets.

In mijn schriftelijke vraag verwees ik ook naar een hoorzitting hier met mevrouw Vanderveeren, evenals naar de impact van de vermindering

Certains projets accusent-ils du retard en raison de la diminution de la dotation? De quels projets s'agit-il? Les investissements prévus dans la sécurité sont-ils

van het aantal personeelsleden via afvloeiingen.

Ik wil dus nog eens een poging doen om meer duidelijkheid te krijgen over de investeringen voor Infrabel. Lopen projecten vertraging op door de verminderde dotatie? Welke projecten? Is dat te verklaren door de moeilijke budgettaire context? Zit men met de investeringen in de veiligheid nog op schema?

Het debat over de investering van 1 miljard lijkt met de berichten van begin april achterhaald te zijn.

Welk plan voor bijkomende investeringen zal men nu voor de toekomst moeten opstarten? Ik vrees immers dat een aantal investeringen nu niet worden bestudeerd, omdat er geen middelen zijn. Dat maakt dat men, op het moment dat er opnieuw ruimte is, geen plan heeft.

14.02 Minister **François Bellot**: Het commentaar van de CFO van Infrabel, waarvan de pers op 29 maart gewag heeft gemaakt, moet in een ruimere context worden geplaatst en ging een belangrijke beslissing in de Ministerraad vooraf.

In dat verband wil ik erop wijzen dat een nipte meerderheid van de raad van bestuur van Infrabel zich op 20 februari voor een sterke vermindering van de schuld van het bedrijf had uitgesproken, in het nadeel van investeringen, die nodig waren voor de instandhouding van het net en voor het vervoersplan.

Dat ging verder dan de wil van de aandeelhouder. Die heeft dan ook zijn verwachting verduidelijkt naar aanleiding van de beslissing van de Ministerraad van 31 maart 2017. Dan heeft de regering namelijk beslist om Infrabel te vragen om het ontwerp van bedrijfsplan aan te passen met onder meer de intrekking van berichten over tijdelijke snelheidsbeperkingen, de verhoging van de perrons, de uitbreiding van de capaciteit tussen Gent en Brugge en de vrijwaring van het vereiste niveau van dienstverlening voor de implementatie van het vervoersplan 2017 van de NMBS.

Infrabel mag bijgevolg de vermindering van de schuld tot 2020 beperken tot 87 miljoen euro ten opzichte van de toestand die uit de spoorhervorming werd overgeërfd. Vergeleken met het plan dat door het management was voorgesteld en door een deel van de raad van bestuur gesteund werd, komt dat neer op een verhoging van de middelen van Infrabel met 100 miljoen euro.

Sedert 2013 moesten de termijnen voor de uitvoering van de meeste projecten inzake capaciteitsuitbreiding verlengd worden. Ik zal ze niet exhaustief oplijsten, maar het GEN-project vermelden, het symbolisch project voor de drie Gewesten bij uitstek.

De projecten inzake beveiliging van het net werden sinds de opstart ervan in geen enkel opzicht belemmerd door begrotingsmaatregelen. Volgens de jongste informatie die mij werd meegedeeld, blijven de doelstellingen van het ETCS-masterplan nog steeds geldig, ondanks de werfperikelen.

Op 31 maart heeft de regering eveneens beslist om de voltooiing van de GEN-werken en een reeks prioritaire werven voor de Gewesten te

encore à l'ordre du jour? Des investissements supplémentaires sont-ils prévus?

14.02 **François Bellot**, ministre: Les propos du directeur financier d'Infrabel publiés fin mars dans la presse doivent être replacés dans un contexte plus large. Le 20 février dernier, une courte majorité des membres du conseil d'administration d'Infrabel s'est prononcée en faveur d'une forte réduction de la dette au détriment des investissements nécessaires au maintien du réseau et du plan de transport.

Le 31 mars, le Conseil des ministres a pris la décision de demander à Infrabel d'adapter son projet de plan d'entreprise, notamment afin de supprimer la décision de limiter temporairement la vitesse et afin de surélever les quais, d'augmenter la capacité entre Gand et Bruges, d'atteindre le niveau requis de service et de garantir la mise en place du plan de transport 2017.

Par conséquent, Infrabel peut limiter la réduction de sa dette à 87 millions d'euros jusqu'en 2020, ce qui équivaut à une augmentation des moyens de 100 millions d'euros.

Les retards concernent principalement des projets d'extension de capacité. Les projets concernant la sécurisation du rail n'ont en aucun cas été entravés par les mesures budgétaires. Les objectifs du plan

financieren dankzij een lening van 1 miljard euro. Die beslissing zal het voorwerp uitmaken van een of verscheidene samenwerkingsakkoorden met de Gewesten. Met de beslissing kan het debat over de keuze van de regionale prioriteiten heropgestart worden. Dat debat zal binnen de Investeringscel worden gevoerd, onder leiding van het ECMM.

Naast de instandhouding van het net, zal de bijkomende 100 miljoen euro in het meerjareninvesteringsplan, waarover ik het zopas heb gehad, ook kunnen worden gebruikt voor de uitvoering van werken ter uitbreiding van de capaciteit, zoals het op vier sporen brengen van de spoorlijn Brugge-Gent, en van werken inzake onthaal, zoals de verhoging van de perrons.

De uitvoering van de GEN-werken en van de overgrote meerderheid van de prioritaire werven voor de Gewesten zal verder reiken dan 2020. Alle gevolgen van de regeringsbeslissing van 31 maart, waaronder de gevolgen voor het personeel dat wordt ingezet voor de werken, zullen nu het voorwerp uitmaken van overleg met Infrabel en de NMBS.

14.03 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, ik bestudeer uw antwoord zeker nog grondig. Ik meen te hebben begrepen dat de lasten van dat bijkomend miljard niet bij de bedrijven komen te liggen en dat dat bedrag buiten de financiering valt.

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

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.21 uur.
La réunion publique de commission est levée à 16.21 heures.*

des charges ETCS demeurent inchangés, indépendamment des péripéties concernant les chantiers.

Le 31 mars dernier, le gouvernement a également décidé de l'achèvement des travaux du RER et du financement d'une série de chantiers prioritaires des Régions et a emprunté à cet effet un milliard d'euros. Des accords de coopération doivent encore être conclus à ce sujet. Le débat relatif aux priorités régionales sera relancé au sein de la cellule Investissements.

Les travaux du RER et des chantiers prioritaires iront au-delà de 2020. Les conséquences de la décision du 31 mars feront à présent l'objet d'une concertation avec Infrabel et la SNCB.

14.03 David Geerts (sp.a): Les charges de ce milliard d'euros supplémentaire ne seront manifestement pas supportées par les entreprises ferroviaires.