

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 3 MEI 2017

Namiddag

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

du

MERCREDI 3 MAI 2017

Après-midi

La réunion publique de commission est ouverte à 14.24 heures et présidée par Mme Karine Lalieux.
De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.24 uur en voorgezeten door mevrouw Karine Lalieux.

La **présidente**: Nous allons commencer. Le ministre est là, ainsi que quelques collègues. La parole est à Mme Grovonius.

01 Question de Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la gare d'Andenne-Seilles" (n° 17477)

01 Vraag van mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het station Andenne-Seilles" (nr. 17477)

01.01 **Gwenaëlle Grovonius** (PS): Monsieur le ministre, depuis décembre 2016, la SNCB a aligné la plage horaire d'ouverture de la salle des pas perdus de la gare d'Andenne-Seilles sur les heures d'ouverture des guichets, à savoir de 6h à 13 h 15 en semaine et de 7 h 15 à 10 h 30 le week-end. Cette mesure a été prise à la suite du départ du personnel d'Infrabel de la cabine de signalisation, qui assurait l'ouverture et la fermeture de la salle des pas perdus. Elle n'a aucunement été concertée avec les autorités communales. La commune d'Andenne vous a écrit à ce sujet, le 27 février dernier. Vous leur auriez répondu avoir demandé à la SNCB de ne plus modifier les heures d'ouverture d'une gare avant d'avoir trouvé une solution pour conserver l'accès à la salle d'attente, en accord avec les acteurs locaux. Monsieur le ministre, je souhaiterais dès lors vous interroger sur ce point. Comptez-vous entamer un dialogue avec la commune d'Andenne à ce sujet? Et si oui, selon quel calendrier? Comment justifiez-vous que la gare d'Andenne ne bénéficie pas des mêmes traitements qu'une gare de la même catégorie, à savoir 10 000 voyageurs par semaine, comme la gare de Ciney?

01.02 **François Bellot**, ministre: Chère collègue, dans le dossier d'Andenne-Seilles, comme dans d'autres dossiers sur le même sujet, j'ai demandé à la SNCB d'analyser différentes pistes afin de pouvoir élargir les plages d'ouverture des salles des pas perdus en dehors des heures d'ouverture des guichets. Les représentants locaux de la SNCB, direction Station, rencontreront le bourgmestre d'Andenne le 12 mai prochain. Le but de la réunion est de définir les modalités de la collaboration entre la SNCB et la ville dans le but de permettre l'accessibilité de la salle d'attente de la gare au-delà des heures d'ouverture des guichets, tel que ça a pu être organisé dans d'autres gares où une situation semblable était connue.

01.03 **Gwenaëlle Grovonius** (PS): Merci, monsieur le ministre.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

02 Question de M. Paul-Olivier Delannois au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'arrêt du projet de construction d'un tunnel en dessous des voies au niveau de la rue d'Allain à Tournai" (n° 17515)

02 Vraag van de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het on hold zetten van de plannen voor een tunnel onder de sporen ter hoogte van de rue d'Allain in Doornik" (nr. 17515)

02.01 Paul-Olivier Delannois (PS): Monsieur le ministre, les investissements consentis par Infrabel ont été revus à la baisse par rapport au plan 2016-2020. Une des conséquences très concrètes de cette mesure est la mise à l'arrêt de projets de suppression de passages à niveau et la création, en parallèle, de ponts et de tunnels permettant une mobilité plus aisée. À Tournai, le projet de création d'un tunnel sous les voies ferrées, au niveau de la rue d'Allain à Ramegnies-Chin, en remplacement du passage à niveau, a été stoppé.

Monsieur le ministre, si l'aspect budgétaire contraint Infrabel à revoir ces projets à la baisse, sur quels critères s'est basé le gestionnaire de l'infrastructure du réseau des chemins de fer pour choisir de maintenir certains travaux plutôt que d'autres dans le domaine de la construction de tunnels ou de ponts? Quand le projet de construction du tunnel sous les voies à la rue d'Allain sera-t-il remis en circuit? Je vous remercie d'avance pour vos réponses.

02.02 François Bellot, ministre: Chers collègues, Infrabel me fait savoir que concernant les travaux de construction d'un tunnel en dessous de la ligne 75A au niveau de la rue Allain à Ramegnies-Chin, le contexte budgétaire oblige Infrabel à faire certains choix concernant ces investissements. Infrabel, en tant que gestionnaire d'infrastructures, examine et sélectionne les projets d'investissement en fonction de la sécurité d'exploitation du réseau ferroviaire, de la ponctualité des trains et enfin des extensions de capacité du réseau. Bien que l'investissement ait dû être reporté, Infrabel m'assure que la construction d'équipements permettant la suppression des passages à niveau restera dans le nouveau plan pluriannuel d'investissements, assurément une préoccupation importante.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

03 Question de M. Paul-Olivier Delannois au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le rehaussement des quais en vue d'améliorer l'accessibilité pour les PMR en gare de Tournai" (n° 17516)

03 Vraag van de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de verhoging van de perrons om de toegankelijkheid van het station Doornik te verbeteren voor personen met beperkte mobiliteit" (nr. 17516)

03.01 Paul-Olivier Delannois (PS): Monsieur le ministre, je vous interpelle régulièrement concernant l'accès des PMR en gare de Tournai. En juin 2016, vous m'expliquiez que les gares devront, pour des raisons d'accessibilité, voir leurs quais rehaussés. Vous me précisiez que la SNCB avait opté pour la standardisation des bordures de quai à 76 cm. Toutefois, pour des raisons techniques, ces bordures étaient tolérées à une hauteur de 55 cm dans des cas bien précis.

Monsieur le ministre, pourriez-vous me dire quelle est actuellement la hauteur des quais en gare de Tournai? Répond-elle à la norme que vous vous êtes fixée? Si non, des travaux de rehaussement seront-ils prévus à court ou moyen terme?

03.02 François Bellot, ministre: Mes chers collègues, la gare de Tournai présente actuellement des quais bas en bordure de 28 cm. C'est le cas de la grande majorité des gares et des points d'arrêt en Belgique.

Afin de faciliter l'embarquement et le débarquement des voyageurs, la SNCB, gestionnaire des quais, a opté pour la standardisation des bordures de quai à 76 cm. Toutefois, pour des raisons techniques, des bordures de quai à 55 cm sont tolérées dans des cas bien précis, par exemple afin de ne pas enterrer un bâtiment de gare existant.

Je rappelle que la SNCB pilote les demandes pour les investissements dans les gares qui touchent au service à la clientèle et donne la priorité, dans son projet de plan d'investissement, à des projets qui améliorent le confort du voyageur, dont le rehaussement des quais.

Infrabel reste légalement responsable de tout investissement touchant à la structure des quais et est, par conséquent, responsable de l'exécution des structures des rehaussements des quais demandés par la SNCB. La SNCB reste également responsable du revêtement, des équipements et de l'assainissement des quais qui font partie de ces travaux. Actuellement, la SNCB finalise avec Infrabel le choix des gares, où le

rehaussement aura lieu dans le prochain plan d'investissement.

03.03 Paul-Olivier Delannois (PS): Monsieur le ministre, autant à la première question, je vous ai répondu d'emblée que j'étais heureux; autant ici, j'ai une réflexion avec des choix...

03.04 François Bellot, ministre: Je n'ai pas les éléments concrets.

03.05 Paul-Olivier Delannois (PS): Dans ce cas, je reviendrai ultérieurement afin d'obtenir de plus amples informations en la matière.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

04 Questions jointes de

- M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'avis des partenaires sociaux sur le budget mobilité" (n° 17784)

- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'avis unanime des partenaires sociaux concernant le budget de mobilité" (n° 17819)

04 Samengevoegde vragen van

- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het advies van de sociale partners met betrekking tot het mobiliteitsbudget" (nr. 17784)

- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het unaniem advies van de sociale partners met betrekking tot het mobiliteitsbudget" (nr. 17819)

04.01 Laurent Devin (PS): Monsieur le ministre, la transition vers une société plus durable, qui tient compte des enjeux climatiques, environnementaux et de santé publique, passe par un changement dans nos habitudes de transport. La responsabilité des pouvoirs publics dans ce défi est indéniable puisqu'il leur revient d'organiser et de favoriser des alternatives à la voiture individuelle.

Dans un tel contexte, l'aide d'État aux voitures de société devient de moins en moins tenable. Il conviendrait d'orienter celle-ci directement vers les transports durables. Or, le budget mobilité annoncé par le gouvernement ne semble pas du tout répondre à ces exigences puisqu'il n'offre aucune garantie que les moyens seront alloués au transport durable. C'est le constat posé par les partenaires sociaux, patrons et syndicats, qui estiment que le budget mobilité doit servir d'abord à la mobilité et ne peut se résumer à l'octroi d'une somme nette d'impôt et de cotisation au travailleur contre l'abandon de la voiture de société. Cet avis fait suite à l'accord interprofessionnel approuvé par le gouvernement.

Par ailleurs, le Conseil d'État a été très clair: supprimer les conditions de délivrance, d'utilisation et de finalité d'un avantage traité différemment d'un point de vue fiscal et/ou social est "problématique au regard du principe constitutionnel d'égalité". Pourriez-vous refaire une nouvelle fois le point sur ce dossier? Allez-vous respecter l'avis unanime des partenaires sociaux? Enfin, comment allez-vous garantir l'égalité de traitement de nos concitoyens?

04.02 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, collega Devin heeft de context geschetst.

Op 7 april bracht zowel de NAR als de CRB een unaniem advies uit over het mobiliteitsbudget, dat kan worden toegekend als alternatief voor werknemers die geen aanspraak kunnen maken op een bedrijfswagen. Belangrijk is ook dat de sociale partners in hun tekst veel aandacht besteden aan een duurzaam mobiliteitsbeleid, dat zij als een prioriteit naar voren schuiven, gelet op het probleem van de verkeerscongestie. In het advies wordt het mobiliteitsbudget opgedeeld in vier componenten. Voor elke component wordt een voorstel gedaan in het kader van de fiscale en parafiscale behandeling. Een eerste deel wordt in voorkomend geval besteed aan een bedrijfswagen. Een tweede deel wordt besteed aan abonnementen van het openbaar vervoer en/of de fiets. Een derde deel wordt besteed aan andere duurzame en gedeelde vervoersmiddelen en -diensten. Het vierde deel wordt niet besteed.

Wat is uw visie met betrekking tot het unaniem advies van de sociale partners betreffende het mobiliteitsbudget? Onderschrijft u de bekommernis van de sociale partners dat een omzetting moet kaderen

in een streven naar een duurzaam mobiliteitsbeleid? Zal de regering het unanieme advies, dat kadert in het IPA, integraal uitvoeren?

04.03 Minister **François Bellot**: Ik heb kennisgenomen van het advies van de sociale partners. Ik deel hun bekommernis om een mobiliteitsbudget op te stellen. Dat zou passen in een geïntegreerd beleid betreffende een duurzame mobiliteit. De modaliteiten van het mobiliteitsbudget moeten evenwel nog bepaald worden.

À l'initiative de mon collègue des Finances, une étude a été réalisée, avec pour objet de dresser un cadre réglementaire pour compenser la voiture de société, en tout ou en partie, par un montant cash à affecter notamment à des moyens de transport. Cela participera à l'augmentation du pouvoir d'achat des ménages. Un groupe de travail examine actuellement cette question.

Ik verwijs u bijgevolg naar mijn collega van Financiën, indien u meer wilt vernemen over de inhoud en de stand van de studie.

04.04 **Laurent Devin** (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie.

Vous nous renvoyez au ministre des Finances. Mais je m'adresse ici au ministre de la Mobilité.

04.05 **François Bellot**, ministre: C'est une décision des Finances.

04.06 **Laurent Devin** (PS): N'y aura-t-il rien d'autre? Vous, en tant que ministre en charge de la Mobilité, qu'en pensez-vous?

04.07 **François Bellot**, ministre: Je vous renvoie au ministre des Finances qui pourra vous présenter l'étude, avec tous les aspects liés au remplacement de la voiture de société par l'allocation de mobilité.

04.08 **Laurent Devin** (PS): Monsieur le ministre, je fais tout ce que je peux pour faire entendre votre voix dans le dossier. Comprenez bien que je suis à vos côtés pour que la mobilité soit soutenue comme il se doit, et ce aussi par le ministère des Finances.

04.09 **David Geerts** (sp.a): Mijnheer de minister, uit beleefdheid dank ik u voor uw antwoord, dat er eigenlijk geen was, ook al kon ik het wel hebben verwacht.

Aangezien mobiliteit te belangrijk is – iedere burger wordt wel geconfronteerd met stilstaand verkeer en met de economische kosten ervan –, mag u dat niet enkel overlaten aan de minister van Financiën, waarmee ik wel geen waardeoordeel over die minister uitspreek. De impact van het dossier is immers heel groot. Daarom ook heb ik mijn vragen aan u gericht als minister van Mobiliteit.

Trouwens, in andere dossiers bijvoorbeeld over de *speed pedelecs* stelde ik vragen aan u en ook aan de minister van Financiën. Maar die laatste antwoordde stevast dat hij wel over een nota met een berekening beschikte, die bovendien in de interkabinettenwerkgroep werd besproken, maar dat ik die niet kreeg. Hier gebeurt zowat hetzelfde: over het mobiliteitsbudget worden studies en voorstellen besproken in een interkabinettenwerk-groep. Ik neem toch aan dat de minister van Mobiliteit deelneemt aan dat debat en aangeeft hoe middelen voor mobiliteit worden aangewend, zeker ook omdat er sprake is van een ommekeer in het denken van het middenveld over duurzaamheid in mobiliteit?

Ik hoop alsnog, mijnheer de minister, dat u een actievere houding zult aannemen in het dossier dan u met het antwoord dat u vandaag gaf, laat vermoeden.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

05 **Question de Mme Sybille de Coster-Bauchau au vice-premier ministre et ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, chargé de la Régie des Bâtiments, sur "la sécurité aérienne" (n° 17603)**

05 **Vraag van mevrouw Sybille de Coster-Bauchau aan de vice-eersteminister en minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, belast met de Regie der Gebouwen, over "de veiligheid van het luchtverkeer" (nr. 17603)**

05.01 Sybille de Coster-Bauchau (MR): Madame la présidente, monsieur le ministre, le 21 mars dernier, le Royaume-Uni et les États-Unis annonçaient vouloir interdire certains appareils électroniques sur certains vols en provenance de pays d'Afrique du Nord et du Proche-Orient.

Les règlements émis par les deux pays diffèrent en fonction de la taille et la nature des objets concernés, ainsi qu'en fonction des pays et des compagnies visés.

Le gouvernement américain a fait notamment valoir qu'il s'inquiétait de "l'intérêt constant porté par des terroristes à viser l'aviation commerciale".

De leur côté, et c'est là l'intérêt de ma question, Brussels Airport mais aussi les aéroports régionaux reçoivent régulièrement des vols en provenance de pays visés soit par le nouveau règlement des États-Unis, soit par celui émis par la Grande-Bretagne, voire par les deux. Aujourd'hui, cela pose encore davantage question car, depuis mi-avril, cette mesure peu compréhensible pourrait être étendue à certains pays ou certaines compagnies européennes, ce qui pourrait porter préjudice à leurs citoyens et leurs entreprises désireuses d'échanger avec les États-Unis. Dans la presse, certains experts ne manquent pas de douter très fortement de la pertinence de la mesure et de la crédibilité de la menace.

Monsieur le ministre, envisagez-vous ce type de mesures au niveau national? Cette question, si elle est d'ordre juridique, vise autant l'efficacité que l'opportunité. Initialement, j'avais adressé ma question au ministre de l'Intérieur mais elle a été redirigée vers vous.

Je me permets ainsi de vous interroger, monsieur le ministre, et j'attends votre réponse avec intérêt.

05.02 François Bellot, ministre: Chers collègues, faisant suite à la récente décision des États-Unis et du Royaume-Uni d'interdire les appareils électroniques de grande taille dans les bagages à main pour un certain nombre de vols, la Direction générale du Transport aérien du SPF Mobilité a, en sa qualité d'autorité compétente, adopté la position suivante. Cette position a été définie après concertation avec les autorités belges concernées et de concert avec les États membres de l'Union européenne, au cours d'une réunion de sécurité aérienne convoquée exceptionnellement avec la Commission européenne et le Service européen pour l'action extérieure.

Compte tenu des mesures de sûreté aérienne qui sont déjà en vigueur ainsi que des informations dont on dispose actuellement par rapport au niveau de la menace, il a été décidé trois choses: aucune mesure complémentaire ne sera prise aujourd'hui en matière de sûreté aérienne; les ordinateurs portables et autres appareils électroniques de grande taille pourront continuer à être emportés dans les bagages à main, ce qui est d'ailleurs totalement conforme aux recommandations internationales de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), lesquelles déconseillent une concentration importante de batteries dans les bagages de soute pour des raisons de sécurité; la situation fera l'objet d'un *monitoring* constant et des mesures complémentaires seront prises si les évaluations des risques devaient en révéler la nécessité.

En théorie, il est possible d'interdire, au niveau national et en dehors du cadre européen, les appareils électroniques de grande taille dans les bagages à main en provenance de certaines destinations, mais cela peut avoir un impact important au niveau diplomatique et économique. À cela s'ajoute que l'exigence de procéder, dans les pays concernés, à une vérification sur place d'une interdiction imposée n'est pas simple à organiser, notamment lors des vols avec cabotage dans notre pays.

05.03 Sybille de Coster-Bauchau (MR): Je vous remercie, monsieur le ministre, et je me réjouis du bon sens des autorités belges et européennes dans la prise de décision qui a été la leur.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

06 Vraag van de heer Alain Top aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de antiterrorismeplannen voor de Brusselse stations" (nr. 17826)

06 Question de M. Alain Top au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les mesures antiterrorisme pour les gares bruxelloises" (n° 17826)

06.01 Alain Top (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, dit is een korte, maar naar mijn aanvoelen belangrijke vraag.

Bij de aanslagen van 22 maart vorig jaar, werd het station Brussel-Centraal ontruimd. Toen werd pijnlijk duidelijk dat de antiterrorismeplannen voor de Brusselse stations broodnodig zijn.

Ten eerste, welke procedures kent de NMBS in het geval er een bomaanslag zou plaatsvinden in de stations van Brussel?

Ten tweede, in hoeverre werden de procedures besproken met de betrokken partijen? Met welke partijen en bevoegde diensten werd dit reeds besproken? Als er al procedures zijn sinds 22 maart, sinds wanneer zijn deze dan in werking?

06.02 Minister François Bellot: Mevrouw de voorzitter, collega, bij een bomaanslag treden de bestaande procedures in het kader van de wetgeving op de brandpreventie in werking. In dat geval zal het personeel van de NMBS zich moeten schikken naar de bevelen van de bevoegde officier van bestuurlijke politie of de brandweerofficier. Bij een bomaanslag zal ook de interne noodplanning worden geactiveerd.

Conform het KB van 1 mei 2016 tot vaststelling van het nationaal noodplan betreffende de aanpak van een terroristische gijzelneming of aanslag, wordt een federale fase aangekondigd. De maatregelen die in het kader van de herevaluatie van de dreiging kunnen worden genomen, worden permanent voorbereid.

In het kader van de aanduiding van haar kritieke infrastructuur, zegt de NMBS dat de situatie op bepaalde sites momenteel wordt geanalyseerd. Gezien het vertrouwelijke karakter van dit dossier, kan ik over deze ontwerpen evenwel geen verdere informatie geven.

In het kader van de brandpreventie is er overleg met de brandweer. De noodplanning voor het volledige spoorwegdomein wordt steeds met Infrabel afgestemd.

In het kader van de aanpak van de fenomenen van terrorisme en radicalisering staat de NMBS in contact met alle partijen in het veiligheidsdebat, zoals het OCAD, het Crisiscentrum en de FOD Mobiliteit. De Nationale Autoriteit Spoorbeveiliging is daarvoor een geschikt platform.

Naar aanleiding van incidenten, zoals bom-meldingen of verdachte pakketten, met een grote impact, wordt terugkoppeling en overleg georganiseerd met alle betrokken partijen en worden er oefeningen georganiseerd.

06.03 Alain Top (sp.a): Mijnheer de minister, bedankt voor het antwoord.

Ik leid twee, of misschien drie zaken af uit uw antwoord.

Eerst en vooral verwijst u naar de algemene plannen en procedures van de brandweer en de veiligheidsdiensten. U wijst er ook op dat mensen van de spoorwegen zich moeten schikken naar de bevelen van de officieren van de bestuurlijke politie.

Ten tweede, u verwijst naar een aantal maatregelen die momenteel worden geanalyseerd. U verstopt zich achter de vertrouwelijkheid van deze documenten. Ik heb niet om de inhoud ervan gevraagd, maar wel naar een stand van zaken. De bomaanslagen dateren van 22 maart 2016. Welnu, 15 maanden zijn er, als ik het goed begrijp, nog geen specifieke maatregelen of procedures op punt gezet om dit onder controle te houden. Het is jammer dat u zich verstopt achter de vertrouwelijkheid. Ik had immers graag een stand van zaken gekregen over de opvolging van de nieuwe maatregelen die moeten worden getroffen op het vlak van de beveiliging van de stations. Ik zal blijven aandringen om minstens een stand van zaken te krijgen.

Ik zal uiteraard ook blijven aandringen om zo snel mogelijk deffige antiterreurplannen te hebben voor alle stations in het Brusselse. Bij dezen, mijnheer de minister, dring ik erop aan zo snel mogelijk duidelijke antiterreurplannen te hebben voor alle Brusselse stations.

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

07 Vraag van mevrouw Griet Smaers aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de milderende maatregelen voor de heringebruikname van de IJzeren Rijn" (nr. 17889)

07 Question de Mme Griet Smaers au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les mesures assouplies dans le cadre de la remise en service du Rhin de fer" (n° 17889)

07.01 Griet Smaers (CD&V): Mijnheer de minister, ik wil u eerst en vooral een aantal vragen stellen over het dossier van de heringebruikname van de IJzeren Rijn, maar ik wil tevens van de gelegenheid gebruikmaken eraan te herinneren dat er in verband met het dossier een belangrijke studie is gebeurd in opdracht van de Intercommunale Ontwikkelingsmaatschappij voor de Kempen (IOK) in functie van milderende maatregelen wanneer het historische tracé opnieuw in gebruik zou worden genomen.

De spoorlijnen 15 Lier-Mol en lijn 19 Mol-Neerpelt maken deel uit van het historische tracé, de IJzeren Rijn. Vlaanderen pleit al jaren voor een reactivering van dat tracé als goederenverbinding tussen de Antwerpse haven met het Ruhrgebied. In functie van die reactivering en in functie van het actualiseren van het dossier heeft het IOK een aantal jaar geleden die studie uitgevoerd op vraag van heel wat Kempense gemeenten die op het spoorlijntracé liggen om proactieve milderende maatregelen te kunnen nemen in functie van die reactivering en om ook de mobiliteitsproblemen in dorpskernen van onder meer Geel en Herentals te kunnen oplossen door onder meer sleufvorming, geluidsschermen en tunnels. Op die manier wil men de mobiliteit in de dorpskernen niet zwaarder belasten door het stilstaand verkeer als de auto's voor de spoorweg staan voor langere goe-derentreinen. Die maatregelen zijn unaniem aanvaard door de voltallige regio en het beheer van de IOK. Ze zijn bezorgd aan Vlaanderen en aan de federale overheid. Vlaanderen heeft die studie ook erkend.

Ik wil u als nog tamelijk recente minister van Mobiliteit vragen om het dossier van de milderende maatregelen te koppelen aan het dossier over de heringebruikname van de IJzeren Rijn.

Mijnheer de minister, daarom wens ik u de volgende vragen te stellen.

Wat is momenteel de stand van zaken betreffende de heractivatie van de IJzeren Rijn?

Welke maatregelen zult u, gelet op de budgettaire toestand en de heractivatie van de IJzeren Rijn, selecteren om de gevolgen voor de gemeenten op het historisch tracé te milderen?

Kunt u bevestigen dat de uitgekozen milderende maatregelen deel zullen uitmaken van het dossier van de IJzeren Rijn?

07.02 Minister François Bellot: Beste collega, ik kan u meedelen dat er momenteel een studie loopt omtrent de heractivatie van de IJzeren Rijn en de mogelijke alternatieven voor het tracé, de zoge-naamde 3RX-studie. Die studie wordt uitgevoerd door het consortium ART Ecorail op initiatief van het Vlaams Gewest en met de volledige medewerking van mijn beleidscel en mijn administratie. De stuurgroep bestaat, naast het Vlaams en het Belgisch federaal niveau, uit vertegenwoordigers van Nederland, de Duitse federale regering en Nordrhein-Westfalen. De Europese Commissie draagt bij aan de financiering. De studie omvat een maatschappelijke kosten-batenanalyse voor de mogelijke verschillende tracés. Daarbij komen de effecten op de verschillende gemeenten langs de IJzeren Rijn aan bod op het vlak van geluid, trillingen, veiligheid, fauna en flora, en sociale effecten zoals fragmentatie van dorpskernen.

De noodzakelijke en gewenste milderende maatregelen worden beschreven met hun haalbaarheid op technisch vlak en bijhorende kostprijs. De voorgestelde maatregelen zijn: geluidsschermen, verhoogde bermen, grondwaterbescherming, trillingarme spoorconstructies en ecoducten.

Bij de beslissing tot reactivering van de IJzeren Rijn en de keuze van het tracé zal rekening worden gehouden met milderende maatregelen. In afwachting van een definitieve beslissing kunnen er op dit ogenblik nog geen specifieke maatregelen worden vastgelegd.

07.03 Griet Smaers (CD&V): Mijnheer de minister, ik ben blij te vernemen dat milderende maatregelen sowieso worden meegenomen in de voorwaarden van het reactiveringsdossier. De insteek van mijn vraag was ook om dat zeker niet uit het oog te verliezen. Het dossier van de IOK van enkele jaren geleden en de lopende studie mede in opdracht van het Vlaams Gewest moeten als basis worden genomen voor een

reactivering.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

08 Question de M. Stéphane Crusnière au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'accessibilité des gares en Brabant wallon pour les PMR" (n° 17893)

08 Vraag van de heer Stéphane Crusnière aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toegankelijkheid van de stations in Waals-Brabant voor personen met beperkte mobiliteit" (nr. 17893)

08.01 **Stéphane Crusnière** (PS): Monsieur le ministre, je me permets de vous interpellier concernant l'accès des gares en Brabant wallon, plus particulièrement aux personnes à mobilité réduite. Lors de la présentation du plan de transport 2017-2020, il s'est avéré qu'à l'heure actuelle, aucune gare en Brabant wallon ne possède d'accès permanent pour les personnes à mobilité réduite (PMR).

Dès lors, monsieur le ministre, je souhaiterais vous poser les questions suivantes.

Des travaux seront effectués dans plusieurs gares du Brabant wallon dans les mois et les années à venir. Je pense notamment à la gare d'Ottignies, de Rixensart ou encore de Braine-l'Alleud. Pouvez-vous me dire si un accès permanent aux PMR sera prévu? Trouvez-vous normal que sur les 10 gares et 18 points d'arrêt se trouvant sur le territoire du Brabant wallon, seules quatre gares permettent aux personnes à mobilité réduite de demander une assistance 24 heures avant leur déplacement? Comptez-vous donc remédier à cette situation?

Je vous remercie.

08.02 **François Bellot**, ministre: Cher collègue, dans le cadre des discussions pour l'élaboration du futur contrat de gestion de la SNCB, les critères pris en considération pour qu'une gare ou un point d'arrêt soit conforme à l'accessibilité des PMR sont les suivants: premièrement, tous les quais ont une hauteur de 55 ou 76 centimètres; deuxièmement, tous les quais sont accessibles directement via l'espace public, via les bâtiments de gare ou via un CSV ou une passerelle équipée d'un ascenseur ou de rampes PMR; troisièmement, tous les quais sont équipés de lignes-guide, cheminements podotactiles; et quatrièmement, il existe au moins un automate de vente de billets accessible.

Sur la base de ces critères, la province du Brabant wallon ne dispose pas de gare ou de point d'arrêt non gardé remplissant ces quatre critères simultanément. La SNCB s'engage, via son contrat de gestion, à améliorer l'accessibilité des gares pour les PMR lors de travaux de construction ou de rénovation des gares et points d'arrêt. L'accessibilité des PMR est toujours prise en compte pour que les aménagements répondent au minimum aux normes et obligations en vigueur et ce, quelle que soit l'importance de la gare en termes de fréquentation.

En ce qui concerne le nombre de gares accessibles aux PMR moyennant réservation 24 heures à l'avance, la SNCB m'informe qu'elle a déterminé les gares où la prise en charge des PMR est organisée, non pas par province mais en considérant le réseau entier. La sélection a été opérée en considérant l'importance des flux de voyageurs et donc du nombre de PMR faisant effectivement usage de ce service.

D'autres pistes sont actuellement à l'étude afin d'équiper, à titre de projet-pilote, certaines gares pour favoriser l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.

Il est évident que pendant les travaux de modernisation de la gare d'Ottignies, l'ensemble des dispositions techniques seront prises pour l'adaptation aux PMR.

Que la gare soit petite ou grande, quand il y a des travaux, on adapte!

08.03 **Stéphane Crusnière** (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses.

J'ose imaginer que quand des travaux sont effectués dans des gares, on en tient compte.

Je m'inquiète davantage quand j'entends que sur 28 points (18 points et 10 gares), il n'y en a que 4 qui sont effectivement accessibles. J'entends qu'on fait des études mais on ne met rien vraiment en œuvre pour y remédier. Des choses peuvent être améliorées dans certaines gares et je demande que ce soit une de vos priorités pour les investissements futurs dans les gares et points d'arrêt en Brabant wallon.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

09 Question de M. Paul-Olivier Delannois au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le train direct reliant Mouscron à Louvain-la-Neuve" (n° 17895)

09 Vraag van de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de rechtstreekse treinverbinding tussen Moeskroen en Louvain-la-Neuve" (nr. 17895)

09.01 **Paul-Olivier Delannois** (PS): Monsieur le ministre, les étudiants du supérieur habitant la Wallonie picarde et résidant en kot à Bruxelles ou à Louvain-la-Neuve durant la semaine doivent actuellement s'armer de patience lorsqu'ils prennent le train le dimanche soir pour rejoindre leur logement étudiant. Je pense notamment aux Mouscronnois et aux Tournaisiens qui, s'ils veulent se rendre à Etterbeek ou à Louvain-la-Neuve le dimanche soir, doivent prendre deux à trois correspondances, ce qui allonge le temps de parcours.

Pour prendre un exemple concret, l'étudiant mouscronnois devant se rendre à Louvain-la-Neuve le dimanche doit effectuer un trajet de près de trois heures dans les transports en commun.

Monsieur le ministre, la SNCB a annoncé, à travers son Plan de transport 2017-2020, qu'un train direct reliant Mouscron à Louvain-la-Neuve en passant par Tournai et Etterbeek serait mis en place dès décembre prochain. Cette mesure, si elle est appliquée, va dans le bon sens, car elle permettra aux étudiants de réduire leur temps de parcours et de ne pas devoir prendre plusieurs correspondances.

Monsieur le ministre, ce Plan de transport doit encore être validé par le Conseil des ministres. Mes questions sont donc les suivantes. Est-il dans l'intention du gouvernement d'approuver cette mesure? À l'avenir, plusieurs trains de ce type pourraient-ils être mis en circulation pour les étudiants de Wallonie picarde?

09.02 **François Bellot**, ministre: Cher collègue, le Plan de transport doit en effet être prochainement soumis à l'approbation du Conseil des ministres. Je vous confirme que le train reliant Mouscron à Louvain-la-Neuve en passant par Tournai et Etterbeek est bien prévu dans le projet de Plan de transport de la SNCB. Au demeurant, je ne sais pas ce qui pourrait le remettre en cause.

09.03 **Paul-Olivier Delannois** (PS): Pas moi ...

09.04 **François Bellot**, ministre: Je ne vois qu'Infrabel qui pourrait encore le faire, mais je crois savoir qu'elle ne remettra pas en cause les demandes de la SNCB.

Avant de réfléchir à d'autres trains de ce type, il faut que celui-ci connaisse un certain succès. C'est donc par une évaluation du succès enregistré par ce train que je vous propose d'entreprendre la réflexion et, pourquoi pas, de vous associer à sa promotion auprès de la population estudiantine de votre région.

09.05 **Paul-Olivier Delannois** (PS): Monsieur le ministre, je vais vous prendre au mot. Je n'y manquerai pas.

En tout cas, c'est une excellente nouvelle. Je vous remercie au nom de tous les étudiants. En effet, passer trois heures dans un train pour regagner son kot, c'est tout de même assez pénible.

Je vous remercie d'avoir pris ce problème en considération.

La **présidente**: Voilà un homme heureux!

09.06 **Paul-Olivier Delannois** (PS): Il me manque encore des toilettes dans la gare de Tournai.

La **présidente**: Monsieur Delannois, nous en resterons là pour aujourd'hui.

09.07 François Bellot, ministre: Madame la présidente, on va le dire en chantant.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

10 Samengevoegde vragen van

- de heer Egbert Lachaert aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het recht op ticketverkoop" (nr. 17903)

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de samenwerking met de NMBS met betrekking tot de verkoop van tickets" (nr. 18132)

10 Questions jointes de

- M. Egbert Lachaert au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le droit sur la vente de tickets" (n° 17903)

- 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 collaboration avec la SNCB dans le cadre de la vente de tickets" (n° 18132)

10.01 Egbert Lachaert (Open Vld): Mijnheer de minister, dit is een opvolgingsvraag over de ticketverkoop bij de NMBS.

De NMBS heeft een monopolie toegekend aan een dienstverlener, Olympus, om een applicatie te ontwikkelen waarin ook de verkoop van tickets van de NMBS kan plaatsvinden. Ondertussen wachten verschillende andere jonge bedrijfjes, in het licht van het mobiliteitsbudget en met het oog op alle nuttige toepassingen die mogelijk zijn om in applicaties allerlei vervoersmodi te combineren, op een samenwerking met de NMBS om ook die tickets te kunnen aanbieden, zonder een con-petitief nadeel te ondervinden van een onder-neming die al geruime tijd een monopolie heeft.

U hebt mij toen formeel geantwoord dat ik gelijk had, dat het niet kon dat de NMBS een monopolie toekent aan een dienstverlener en u dat zou bespreken met de NMBS. U ging de NMBS des-noods vragen om dat contract met die ene dienstverlener te schorsen of op te heffen in af-wachting van een eerlijke mededinging met an-dere concurrenten.

Mijnheer de minister, hoe is dat verder gelopen? Hebt u met de NMBS kunnen praten daarover? Wat is de maatschappij van plan? Zal de NMBS op korte termijn andere concurrenten van Olympus toelaten om tickets te verkopen, bijvoorbeeld via een applicatie?

10.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, de heer Lachaert heeft al een aantal elementen aangehaald met betrekking tot het kunnen verkopen van tickets, abonnementen of afrekeningen bij de NMBS.

Ik denk dat wij op termijn gewoon zullen evolueren naar een systeem waarbij men op het einde van de maand een rekening toegestuurd krijgt waarop men het trein-, tram-, bus-, fiets-, autodelengebruik vermeld zal staan. Dan moet het natuurlijk wel mogelijk worden gemaakt dat dergelijke platformen worden uitgebouwd. Die platformen zijn ondenkbaar als de NMBS daarin niet wordt opgenomen. Daarom lijkt het mij essentieel dat de NMBS openstaat voor dergelijke samenwerkingen en dat zij instapt in dergelijke innoverende initiatieven die als paddenstoelen uit de grond schieten. Olympus was een voorloper die daarin veel heeft geïnvesteerd en vandaag dan ook een mooi aanbod heeft uitgewerkt. Het kan volgens mij echter niet de bedoeling zijn dat het aanbod enkel door hen kan gebeuren en dat andere bedrijven worden afgeremd in hun initiatieven en ontwikkeling van apps, toepassingen, multimodale applicaties, enzovoort.

Ik heb de volgende vragen, mijnheer de minister.

Wat is de stand van zaken met betrekking tot de strategie van de NMBS rond deze nieuwe verkoopkanalen? Is er al een beslissing genomen over die strategie en de visie inzake het gebruik van derden bij verkoopkanalen? Zo nee, wanneer mogen we deze verwachten? Aan welke voorwaarden zal men moeten voldoen om toestemming te krijgen om tickets en abonnementen van de NMBS te kunnen verkopen? Wat zullen de criteria zijn? Ontving de NMBS aanvragen ter zake? Hoeveel?

Op welke manier zal u verzekeren dat ook andere aanbieders van multimodale mobiliteitstoepassingen faciliteiten zullen kunnen krijgen van het spoorbedrijf om tickets te verkopen?

10.03 Minister **François Bellot**: De NMBS laat mij weten dat er geen enkele grond of wettelijke basis is om de overeenkomst met Olympus tijdelijk te schorsen of in te trekken. Wel zal de huidige commerciële overeenkomst met Olympus op termijn moeten evolueren naar de typecontracten die de NMBS zal hanteren voor de verkoop van haar tickets door derden zodat alle marktactoren aan dezelfde voorwaarden kunnen werken.

Zoals eerder door de NMBS werd gecommuniceerd, zullen zowel het technische als het juridische kader volledig klaar zijn in de loop van het tweede semester. De NMBS heeft recent de verschillende actoren die in het verleden een concrete interesse hebben getoond om tickets van de NMBS digitaal te verkopen, aangeschreven met een voorstel om de gerealiseerde technische ontwikkelingen de komende maanden als *friendly user* te testen. Ondertussen wordt ook nauw samengewerkt met sommige actoren om zo snel mogelijk een tijdelijke technische en contractuele oplossing ter beschikking te stellen om deze periode te overbruggen. Ik verwacht evenwel nog meer uitgebreide uitleg over de implementatie van de strategie voor een betere informatie voor de reizigers die op 2 mei werd aangekondigd.

De technische ontwikkelingen vragen tijd omdat de NMBS aan een volledig nieuw IT-distributiesysteem werkt voor binnenlandse vervoerbewijzen. Dat systeem moet het oud systeem vervangen dat dateert van 1992. Ik zal evenwel aan de NMBS vragen om mij hoe dan ook de planning mee te delen van de werkzaamheden die in het kader van dit project in het vooruitzicht worden gesteld.

10.04 **Egbert Lachaert** (Open Vld): Mijnheer de minister, ik begrijp dat u hier de boodschapper van de NMBS komt spelen, maar ik ben absoluut niet tevreden met uw antwoord, of toch het antwoord dat de NMBS u geeft, en ik denk dat u dat ook weet.

Ik vind dat zij eigenlijk, door alles vooruit te schuiven wat de andere dienstverleners betreft, die firma's kapotmaakt. Dat doet zij. U weet dat de regering – het is daarnet gevraagd – aan een mobiliteitsbudget werkt. De bedoeling is dat dit er binnenkort komt. Dan zal er één firma klaar zijn met haar applicatie en haar kaart en dat zal Olympus zijn. Die andere zullen dus niet met de NMBS kunnen werken en zullen een onoverbrugbare achterstand hebben tegenover één concurrent. Het gaat vaak over jonge bedrijven die starten, met jonge mensen, die nog niet veel kapitaal hebben, en dat maakt die bedrijfjes eigenlijk kapot.

Ik vraag mij af wat de bedoeling is van de NMBS? Wil de NMBS een succesvol businessmodel hebben waarin zij klanten werven, of is het de bedoeling door gekonkel met één firma één iemand te privilegiëren?

Ik vind dat dit absoluut niet kan en ik zal dit ook niet laten rusten. Ik zal hier blijven vragen over stellen, tot het in orde is. Ik vind ook dat het niet kan om dat door te schuiven naar de tweede helft van dit jaar. Er wordt al jarenlang gediscussieerd met die andere ondernemingen. Ik vind dat absoluut onaanvaardbaar.

10.05 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord.

Uit uw antwoord heb ik begrepen dat er een tussentijdse oplossing mogelijk zou zijn, door te werken met tussentijdse contracten in afwachting van de definitieve overeenkomst met het kader die wordt uitgewerkt in het tweede semester. Daarin zie ik een positieve opening naar andere initiatieven. Volgens mij is dat belangrijk. Ik hoop dat ook andere spelers daarmee voort kunnen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Président: Jef Van den Bergh.

Voorzitter: Jef Van den Bergh.

11 Questions jointes de

- **Mme Karine Lalieux** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le financement du RER" (n° 17916)

- **M. Stefaan Van Hecke** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "des moyens supplémentaires pour la réalisation du RER" (n° 18051)

11 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de financiering van het GEN" (nr. 17916)
- de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "bijkomende middelen voor de realisatie van het GEN" (nr. 18051)

11.01 Karine Lalieux (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, vous n'avez pas manqué de communiquer autour du feu vert accordé par votre gouvernement autour du fameux milliard "vertueux", qui devrait permettre de terminer le RER tout en compensant largement la Flandre pour cet effort consenti dans l'intérêt des citoyens de tout le pays.

Si plusieurs pistes ont été évoquées pour les modalités pratiques de cet emprunt, il apparaît aujourd'hui que l'État n'emprunterait pas cette somme d'un bloc, mais au fur et à mesure des besoins. Cela étant dit, il reste encore des questions qui méritent des éclaircissements.

L'État fournira-t-il à Infrabel une provision qui lui permettra de régler les prestataires au fur et à mesure, ou Infrabel se verra-t-il "rembourser" a posteriori les dépenses consenties dans le cadre du RER?

Dans le second cas de figure, n'y aurait-il pas un risque qu'Infrabel ne dispose pas des moyens suffisants pour entamer ces travaux? Quelles garanties aura Infrabel que l'État honorera bien son engagement? Dans quel délai récupérera-t-il de l'État les sommes engagées? Infrabel devra-t-il s'endetter le temps d'être remboursé par l'État?

Quand exactement Infrabel commencera-t-il à disposer des montants de cet emprunt? Je pense qu'il s'est lié: les sommes sont données à Infrabel au début des travaux. Quand redémarreront les travaux pour les lignes 161 et 124?

11.02 François Bellot, ministre: Chère collègue, dans le cadre de la mise en œuvre des moyens complémentaires pour le financement des infrastructures ferroviaires stratégiques, plusieurs solutions sont à l'étude au sein des divers groupes de travail technique: soit en fournissant préalablement les moyens financiers suffisants à Infrabel, tel un fonds de roulement avec un contrôle a posteriori pour lui permettre de financer les travaux en question sans solliciter ses fonds propres, soit que l'État emprunte et paie directement les factures. Dans les deux cas, cela reste un financement d'État pur, comme j'ai déjà eu l'occasion de le dire.

Nous étudions actuellement les mesures permettant d'assurer une relance la plus rapide possible des travaux RER, dans les délais les plus rapprochés.

11.03 Karine Lalieux (PS): Si j'ai bien compris, nous en sommes toujours au stade des groupes de travail. Nous parlons toujours de ce milliard. Il s'agit de technique financière mais sans finances, il n'y a pas de travaux. Nous sommes d'accord, monsieur le ministre?

11.04 François Bellot, ministre: (...)

11.05 Karine Lalieux (PS): Si j'entends bien votre réponse, il y a deux techniques. La bonne nouvelle pour la société, c'est qu'on ne touchera pas aux fonds propres d'Infrabel et il s'agira d'un fonds de roulement. Des avances seront donc faites à Infrabel dans le cas de la première hypothèse. Selon la deuxième hypothèse, il s'agirait d'un emprunt direct de l'État. J'imagine que vous le reversez alors à Infrabel. Quand une décision sera-t-elle prise? Sans décision sur la technique financière, les travaux ne commenceront pas. Les travaux vont-ils commencer? Pouvez-vous me dire quand?

11.06 François Bellot, ministre: Quand les équipes techniques auront déposé des dossiers techniques permettant de lancer des adjudications.

11.07 Karine Lalieux (PS): En dehors de la technique financière?

11.08 François Bellot, ministre: D'ici là, on précisera si c'est l'État qui paie directement les factures ou si on assure un fonds de roulement à Infrabel.

11.09 Karine Lalieux (PS): D'accord. Je reviendrai pour connaître les délais.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président**: Les questions n° 17880 de Mme Jadin et n° 17925 de M. Cheron sont transformées en questions écrites.

12 Question de Mme Kattrin Jadin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le renouvellement du parc ferroviaire de la SNCB" (n° 17928)

12 Vraag van mevrouw Kattrin Jadin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vervanging van het rollend materieel van de NMBS" (nr. 17928)

12.01 Kattrin Jadin (MR): Monsieur le ministre, la SNCB vient de percevoir un prêt de 600 millions d'euros de la part de la Banque européenne d'investissement (BEI).

Ce prêt de long terme à taux avantageux couvrira en partie le renouvellement du parc ferroviaire de la SNCB par l'acquisition de 445 nouvelles voitures, livrées entre septembre 2018 et décembre 2021. Nous nous en réjouissons déjà. Ce prêt ne finance qu'une partie de cette commande estimée à 1,3 milliard d'euros.

Monsieur le ministre, quel est l'état actuel du parc ferroviaire de la SNCB? À la livraison de la dernière pièce en 2021, de combien de voitures la SNCB disposera-t-elle? Quelles sont les autres pistes envisagées par la SNCB pour financer le reste de sa commande de 445 nouvelles voitures?

12.02 François Bellot, ministre: Chère collègue, le parc de la SNCB comprend actuellement 776 automotrices, 273 locomotives, 94 autorails et 1 509 voitures. En décembre 2021, la SNCB disposera de 1 483 voitures. L'évolution ultérieure du parc dépendra de l'évolution escomptée du nombre de voyageurs transportés. Le contrat-cadre porte sur un maximum de 1 362 voitures M7 sur une période de dix ans. Décembre 2021 correspond à la date de livraison des dernières voitures de la première option de 445 voitures. Le contrat porte sur 1 362 voitures, dont 445 devront avoir été fournies pour décembre 2021.

La base pour le financement des acquisitions de matériel roulant est constituée de la dotation d'investissement allouée par l'État à la SNCB. C'est la piste envisagée actuellement pour le financement du reste de la commande, tout en n'excluant pas les autres pistes envisageables par la SNCB, dont un recours à la BEI.

12.03 Kattrin Jadin (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

13 Question de Mme Kattrin Jadin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la renégociation des libertés des compagnies aériennes britanniques" (n° 17934)

13 Vraag van mevrouw Kattrin Jadin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het opnieuw onderhandelen over de vrijheden voor de Britse luchtvaartmaatschappijen" (nr. 17934)

13.01 Kattrin Jadin (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, *Le Soir* rapporte dans un article paru le 13 avril 2017 que le Royaume-Uni devra renégocier, suite au Brexit, les libertés des compagnies aériennes inscrites au registre britannique. Les droits d'activités seraient retraités pays par pays ou globalement avec l'Union européenne. La majorité des compagnies effectue quotidiennement plusieurs vols à travers différentes destinations au sein de l'Union européenne. Selon *Le Soir*, un Brexit "dur" conduirait à réaliser des vols aller-retour entre le Royaume-Uni et une seule autre destination européenne.

Monsieur le ministre, quelle est la position de la Belgique à ce sujet? Une renégociation entre le Royaume-

Uni et la Belgique sur les libertés accordées aux compagnies aériennes britanniques est-elle envisageable?

13.02 François Bellot, ministre: Chère collègue, la stratégie de négociation avec le Royaume-Uni est en cours de discussion avec nos partenaires européens. Les objectifs s'orienteraient vers un accord entre le Royaume-Uni et les 27 pays européens dans leur ensemble, accord similaire à celui ratifié aujourd'hui avec des pays comme la Norvège, la Suisse ou l'Islande.

La situation dans le domaine aérien est cependant fortement liée aux négociations globales sur le Brexit. Une telle renégociation de pays à pays ne s'envisagera qu'en cas d'échec des pourparlers sur le Brexit, ce qui ne permettrait pas d'aboutir à un accord global. Éventuellement, la Commission européenne pourrait encore demander un mandat pour négocier ultérieurement un accord au nom des Vingt-Sept.

13.03 Katrin Jadin (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses. Tout cela ne fait que commencer.

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

14 Vraag van de heer Brecht Vermeulen aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de ondergrondse NMBS-parking in Roeselare" (nr. 17950)

14 Question de M. Brecht Vermeulen au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le parking souterrain de la SNCB à Roulers" (n° 17950)

14.01 Brecht Vermeulen (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, in het verleden heb ik al twee schriftelijke vragen gesteld met betrekking tot de ondergrondse parking van de NMBS in Roeselare, meer bepaald vraag nr. 387 van 23 april 2015 en vraag nr. 1999 van 22 december 2016. Op het antwoord op die laatste vraag heb ik lang moeten wachten, dat kreeg ik pas op dinsdag 18 april 2016. Ik kreeg een zeer minimaal antwoord op de tweede deelvraag, over de inkomsten, bij mijn eerste schriftelijke vraag van 23 april 2015. Op de tweede vraag kreeg ik het volgende kort maar duidelijk antwoord: "De totale opbrengst van de parking bedraagt momenteel 229 euro per dag. Er waren voorafgaand geen prognoses gemaakt van de inkomsten van de parking. De doelstelling is dat de inkomsten de exploitatiekosten dekken. Momenteel is het zo dat de bezettingsgraad van de parking nog te laag is." Einde van het antwoord dat ik ontving. In mijn schriftelijke vraag van 22 december 2016 stelde ik eigenlijk exact dezelfde vraag als in 2015. Ik kreeg echter geen antwoord op mijn deelvraag over de inkomsten van de parking.

Daarom stel ik ze u nu opnieuw: hoeveel bedraagt de totale opbrengst van de parking per dag en per maand sedert januari 2015 tot nu?

14.02 Minister François Bellot: Mijnheer de voorzitter, ik meen dat het geachte lid begrijpt dat het niet opportuun is om hier gedetailleerde cijfers bekend te maken over activiteiten die zich afspelen in een commerciële omgeving. Dit geldt ook voor cijfers in verband met de bezetting en de inkomsten van de parkings die de NMBS beheert. Wat de NMBS wel kan doen, is communiceren over de grote trends.

Specifiek voor de ondergrondse parking van Roeselare, is het zo dat de bezetting en de inkomsten van de parking stijgen sinds deze in gebruik werd genomen. De NMBS voorspelt een break-evensituatie tegen eind 2018.

Ik herhaal dat de doelstelling om met de inkomsten de exploitatiekosten te dekken geen doelstelling per parking is, maar wel op een globaal niveau. De kosten van een parkinggebouw liggen hoger dan voor een parkeerterrein. Het businessplan wordt over meerdere jaren berekend. De NMBS laat mij weten dat zij ervan overtuigd is dat de kosten zullen worden gedekt door de inkomsten.

14.03 Brecht Vermeulen (N-VA): Mijnheer de minister, ik luister met veel verbazing en zelfs afgrijzen naar dit antwoord.

Mijn vraag was heel simpel en dan hoor ik dat het niet opportuun is om een cijfer te geven. Blijkbaar was het vorig jaar wel opportuun om een cijfer te geven, alleen heb ik daarover gecommuniceerd dat het blijkbaar niet goed uitkwam en dat het slechte cijfers waren.

Men verwijst naar een commerciële omgeving. Ik nodig u uit naar Roeselare, waar u waarschijnlijk nog nooit bent geweest. Wij zullen samen de betalende parking bezoeken en u zult zien dat die helemaal niet in een commerciële omgeving ligt. Gelukkig zijn er commerciële afspraken om dat te verbeteren.

De NMBS kan wel communiceren over de grote trends. Die heb ik al in een eerste antwoord gekregen. Ik kon daarin ook wel zien dat er een stijgend aantal gebruikers was. Alleen weet ik niet hoeveel er wordt betaald.

Als u en de NMBS weigeren om een eenvoudige vraag te beantwoorden met een eenvoudig cijfer, dan vind ik dat minachting voor het Parlement.

De **voorzitter**: Dit wordt ongetwijfeld vervolgd.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

15 **Question de M. Éric Massin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la menace de fermeture de la ligne 130a" (n° 17961)**

15 **Vraag van de heer Éric Massin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de dreigende sluiting van lijn 130a" (nr. 17961)**

15.01 **Éric Massin** (PS): Monsieur le président, désolé de perturber quelque peu l'ordre des travaux mais je suis en commission Kazakhgate également.

Monsieur le ministre, je reviens vers vous concernant la ligne 130A qui relie les villes de Charleroi à Erquelinnes en passant par Marchienne-au-Pont, Landelies, Hourpes, Thuin, Lobbes, Fontaine-Valmont, La Buissière et Solre-sur-Sambre. Aujourd'hui, il n'est plus question de parler d'une éventuelle liaison de la gare d'Erquelinnes avec Paris, qui serait une très bonne alternative au Thalys wallon, mais que vous avez décidé de ne pas suivre. Aujourd'hui, il est question de parler de la menace de fermeture qui plane sur cette ligne reliant pourtant les grandes gares de Charleroi-Sud et d'Erquelinnes. En effet, trois problèmes d'envergure sont à déplorer sur cette ligne: le vieillissement manifeste des différents points situés dans ce tronçon, la revue à la baisse de la vitesse, déjà pourtant limitée à 60 km/h visant à ralentir le vieillissement de l'infrastructure et enfin, la mise à voie unique d'une partie de la ligne.

Dès lors, si des travaux ne sont pas envisagés rapidement, la ligne pourrait être fermée à long terme. Pourtant, ces nouvelles mesures vont à l'encontre du nouveau plan de transport de la SNCB 2017, qui a pour but d'améliorer la ponctualité, la vitesse et les correspondances, ainsi que d'augmenter la fréquence des dessertes. Or, la mise à voie unique de la ligne 130A va considérablement ralentir son trafic; 30 % des aiguillages vont être enlevés et cela aura un impact non négligeable sur la circulation. Pour Infrabel, le manque de moyens financiers ne permet plus l'entretien de toutes les lignes. Le gouvernement lui a en outre demandé de réaliser des économies importantes. La ligne 130A en est une conséquence, et sans choix politique concret, il devient compliqué de trouver des fonds pour des travaux. Pourtant, la ligne 130A est très importante pour les petites villes aux alentours de Charleroi. Déjà mise à mal par le nombre de trains peu conséquents lors des heures de pointe, la fermeture de la ligne causerait l'incapacité des habitants de ces communes peu desservies de ne pas pouvoir assister, entre autres, aux activités culturelles carolo, de ne pas pouvoir prendre de cours du soir ou encore de pas donner l'opportunité aux travailleurs à pause de revenir en train.

Dès lors, monsieur le ministre, Infrabel estime que sans choix politique concret, lui-même ne peut supporter l'entretien de toutes les lignes. Allez-vous prendre les bonnes décisions pour que la ligne 130A puisse être réaménagée?

Je vous remercie pour vos réponses.

15.02 **François Bellot**, ministre: Cher collègue, je ne sais pas d'où est partie cette rumeur qui a fait un écho et je pense que si je mettais les unes au-dessus des autres, toutes les lettres que j'ai reçues, ça ferait un bon classeur. Comme je l'ai exposé aux bourgmestres concernés par la 130A – ce que je continue à faire, puisque j'ai encore signé des documents ce matin –, dans un courrier daté du 27 avril, la SNCB ne supprimera pas de train sur cette ligne dans le cadre de son prochain plan de transport.

La SNCB me confirme en effet que son plan de transport 2017-2020 ne prévoit aucun changement sur la ligne 130A menant à des réductions. Il est important de ne pas confondre le plan de transport de la SNCB avec le plan pluriannuel d'Infrabel. Infrabel m'informe que la mise à voie unique d'une partie de la ligne 130A fait l'objet de discussions internes. Au stade actuel, la SNCB précise par ailleurs que la mise à voie unique de certains tronçons n'aurait aucun impact sur le service des trains prévus dans le cadre du plan de transport Décembre 2017-2020. Infrabel ajoute encore que son projet de plan pluriannuel d'investissement ne remet pas en cause la viabilité de la ligne. Il est donc temps de faire cesser cette polémique inutile.

Quoi qu'il en soit, je rappelle que conformément à l'article 90 du contrat de gestion d'Infrabel, la société doit maintenir le niveau de capacité du réseau à un niveau au moins égal à celui constaté à la date de signature du contrat de gestion en 2008. Toute modification doit faire l'objet d'une analyse démontrant que la capacité est suffisante pour la mise en œuvre de l'offre ferroviaire prévue par la SNCB, avec une marge d'augmentation possible, sachant que sur cette ligne roulent également des convois de marchandises. Cette analyse doit encore être réalisée par Infrabel.

Enfin, contrairement à ce que vous prétendez, l'alternative au Thalys wallon via une desserte classique n'est pas enterrée. Au contraire, la mise en œuvre d'alternatives est sérieusement analysée.

Ainsi, parmi les pistes à exploiter, j'ai demandé à la SNCB d'analyser, en étroite collaboration avec la SNCF et en concertation avec Infrabel, la faisabilité d'une relation Namur-Paris avec des véhicules classiques comme les trains Benelux vers les Pays-Bas.

15.03 **Éric Massin** (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour ces réponses.

En effet, il convient parfois de couper des ailes à un canard. Peut-être s'agit-il de rumeurs mal intentionnées. Je l'ignore. Au moins, nous disposons à présent de réponses claires. D'énormes travaux ont déjà été entrepris sur cette ligne. La réfection de plusieurs ouvrages d'art a été menée dans ce qui n'est autre que le corridor d'entrée de marchandises sur notre territoire.

Vous m'aviez déjà parlé de l'étude de faisabilité de lignes tournées vers la France à partir de Namur et Charleroi – en passant par Mons ou par Maubeuge et Erquennes. Je soutiens bien évidemment une telle mesure.

Dès lors, j'ai été assez surpris, tout comme vous, par ces rumeurs. C'est pourquoi je me réjouis d'entendre vos réponses. Par ailleurs, j'espère que des investissements pourront être faits pour que les marchandises puissent encore passer et que ce transport international devienne réalité. De la sorte, l'exploitation de la ligne 130A en son état actuel sera confirmée.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

16 **Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor scootmobielen"** (nr. 17997)

16 **Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'accessibilité aux transports publics pour les scooters électriques"** (n° 17997)

16.01 **David Geerts** (sp.a): Mijnheer de minister, een poos geleden werd ik gecontacteerd door de VFG en andere verenigingen over de mobiliteit van mensen die in een rolwagen zitten, met name de mensen die zich verplaatsen met een scootmobiel.

Scootmobielen zijn driewielig, vierwielig of zelfs vijfwielig en hebben een elektrische aandrijving en worden hoofdzakelijk gebruikt door personen met een beperkte mobiliteit omwille van hun handicap en meer en meer ook omwille van de leeftijd.

De scootmobiel zelf heeft in tien jaar tijd een grote vernieuwing doorgemaakt. Dat heeft te maken met de maatschappelijke tendens dat mensen zo lang en zo veel mogelijk zelfstandig mobiel willen zijn.

Volgens de VFG is er ook een probleem bij De Lijn. Volgens De Lijn kan men de scootmobiel immers niet meer veilig vervoeren. Men heeft zich daarvoor gebaseerd op een advies en een studie van een Nederlands onderzoekscentrum.

Wij zien recent ook een andere tendens die er vroeger niet was. Bij de NMBS werd altijd de politiek gevoerd om de scootmobielen toe te laten. Wij zijn nu echter dat mensen in een te lange of te zware scootmobiel ook bij de NMBS niet meer welkom zijn.

De NMBS hanteert vandaag de volgende richtlijnen. De rolstoel mag maximum 75 cm breed en 120 cm lang zijn en de rolstoel inclusief de gebruiker mogen niet zwaarder dan 300 kg zijn. De tendens is nu dat de toestellen zwaarder, langer en breder zijn omwille van de mobiliteit.

Mijnheer de minister, wat is het beleid inzake de toegang van de scootmobielen bij de NMBS vandaag?

Bij hoeveel mensen met een scootmobiel werd het gebruik van de trein al geweigerd?

Zijn er bij de NMBS klachten ingediend? Ik heb een artikel gevonden van iemand die in Hasselt de trein wou nemen en daar geweigerd werd. Zijn het aantal klachten in stijgende lijn in 2015, 2016 en 2017?

Vroeger zat de NMBS samen met de Nationale Hoge Raad voor Personen met een Handicap. Is de NMBS bereid om haar beleid aan te passen naar aanleiding van het groeiend aantal gebruikers van dit soort rolstoel?

16.02 Minister **François Bellot**: De NMBS laat me weten dat ze de normen hanteert zoals Europa die oplegt in hun technische specificaties en interoperabiliteit. Die opgelegde normen voor een vervoerbare rolstoel dienen als basis voor het toegankelijk maken van stations, stationtoiletten, treinen en laadhellingen, niet alleen in België maar in de hele Europese Unie. Als scootmobielen langer zijn dan 120 cm, is de kans reëel dat ze op een bepaald moment tijdens hun reis met een probleem zullen worden geconfronteerd door hun lengte. Bovendien zijn de laadhellingen en liftplatformen van de NMBS niet gemaakt om scootmobielen langer dan 120 cm op de trein te krijgen. Daarvoor is een manuele tussenkomst van het personeel nodig. Bij de zware en gemotoriseerde toestellen houdt dat een ernstig veiligheidsrisico in zowel voor de gebruiker als voor het personeel.

In de vervoersvoorwaarden van de NMBS werd daarom ook de volgende tekst opgenomen, ik citeer: "Personen met beperkte mobiliteit en een elektrische rolstoel bedienen hun rolstoel zelf en dragen hiervoor zelf de volledige verantwoordelijkheid." Het is voor de NMBS dus technisch onmogelijk om haar beleid aan te passen.

De NMBS kan scootmobielen dan ook enkel op haar treinen toelaten voor zover de afmetingen zulks mogelijk maken. Er worden geen cijfers bijgehouden over hoeveel keer de NMBS zulke toestellen weigert op haar treinen. Ook de klantendienst houdt geen cijfers bij over klachten.

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

Ik weet dat er technische normeringen zijn die worden bepaald in de Europese wetgeving. Er moet inderdaad worden gekeken naar het veiligheidsrisico voor zowel personeel als andere reizigers. Ik denk echter wel dat het debat moet worden gevoerd omdat we te maken hebben met een nieuwe maatschappelijke tendens. Het zou een maatschappelijke verplichting moeten zijn om iedereen zijn of haar mobiliteit zo lang mogelijk te garanderen.

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

De **voorzitter**: De vraag nr. 18017 van de heer Demon wordt uitgesteld.

17 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **David Geerts** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de ticket- en tariefintegratie bij de NMBS en de regionale vervoersmaatschappijen" (nr. 18018)
- de heer **Jef Van den Bergh** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale

Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "tarief- en ticketintegratie" (nr. 18043)

17 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'intégration des systèmes de tickets et de tarifs de la SNCB et des sociétés de transport régionales" (n° 18018)

- **M. Jef Van den Bergh** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'intégration des systèmes de tarifs et de tickets" (n° 18043)

17.01 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, mijn vraag betreft een debat dat natuurlijk op regelmatige basis in onze commissie wordt besproken, al zeker minstens tien jaar. De vaststelling is dat er nog steeds vier netten, vier tarieven en vier dienstregelingen zijn. Er worden nu wel pogingen gedaan door de verschillende maatschappijen om aansluitingen op elkaars net mogelijk te maken, maar er is nog een lange weg af te leggen.

In de Senaat werden aanbevelingen goedgekeurd op 20 mei 2016 om tot een versterking van het geïntegreerd openbaar vervoer te komen. Ook op politiek vlak is dus zeker de wil aanwezig om dit te versterken en te verbeteren. Daarnaast worden op het terrein ook initiatieven genomen. Ik vermeld het ticket Hi Belgium Pass, een vliegtuigticket-treinticket dat gebruikt kan worden in heel het land. Wij hebben dus al een vorm van tariefintegratie door deze samenwerking tussen Brussels Airport, Brussels Airlines, de NMBS en verschillende toeristische centra. Wij zien ook op lokaal vlak, bijvoorbeeld in Antwerpen, dat een proefproject wordt gestart om dat ook daar mogelijk te maken.

Wat is uw visie omtrent een integraal tarief- en ticketsysteem dat de NMBS uitwerkt samen met de regionale vervoersmaatschappijen?

Is er nu al een akkoord over de uitrol van het proefproject in Antwerpen? Wanneer zal het van start gaan? Is het al besproken op de interministeriële conferentie voor de ministers van Mobiliteit?

Wanneer zal de evaluatie plaatsvinden zodat er ook een verdere uitbreiding mogelijk is naar de andere regio's in ons land?

17.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, de MOBIB-kaart is een bekende en gemeenschappelijke drager geworden voor bijvoorbeeld een gezamenlijk abonnement van de MIVB en de NMBS, maar staat nog ver af van wat elf jaar geleden de bedoeling was. Toen werd in een protocolakkoord afgesproken om te evolueren richting een uniek ticket en een unieke drager voor alle openbaarvervoermaatschappijen in ons land.

Ticketintegratie en tariefintegratie gaan idealiter hand in hand. Om het voor de reiziger zo gemakkelijk mogelijk te maken, zou er best ook werk worden gemaakt van tariefintegratie waarbij elke operator op basis van een eerlijke verdeling een billijk deel van de inkomsten ontvangt, afhankelijk van de kostprijs van de geregistreerde ritten.

Het Informatieverslag van de Senaat betreffende de noodzakelijke samenwerking tussen de federale overheid en de Gewesten om tot een sterker geïntegreerd openbaar vervoersplan en -aanbod te komen, maakt dat nog eens duidelijk.

Zoals collega Geerts al zei, wordt over de prijzen en over hoe de inkomsten worden verdeeld binnen de NMBS en De Lijn gediscussieerd in het kader van het aanbod in Antwerpen en Gent.

Mijnheer de minister, ik heb de volgende vragen.

Zal men in Antwerpen en Gent enkel via de MOBIB-kaart werken of zijn er ook mogelijkheden om tickets via bankkaart of smartphone te betalen?

Wat is de visie met betrekking tot mobiele dragers, zoals smartphones? Hoe verlopen de gesprekken tussen de NMBS en De Lijn over de tariefintegratie? Hoe verloopt de implementatie van het centraal systeem CenSy bij de MOBIB-kaart? Wat is de stand van zaken?

In uw vorig antwoord zei u aan dat de vervoersmaatschappijen werken aan een gemeenschappelijke mobiele applicatie die in de loop van de herfst beschikbaar zou moeten zijn. Zit de ontwikkeling hiervan op

schema? Zal de deadline worden gehaald?

Wat is de ambitie van de verschillende openbaarvervoermaatschappijen om verdere ticketintegratie buiten deze steden te realiseren, dus op het volledige net? Wat is de ambitie met betrekking tot een echte tariefintegratie zodat men geen aparte tickets meer moet kopen voor de verschillende openbaarvervoermaatschappijen, maar dat dit in een beweging kan gebeuren?

17.03 Minister **François Bellot**: De NMBS laat me weten dat de onderhandelingen met De Lijn over het gezamenlijke abonnement voor de agglomeraties zeer constructief verlopen en dat beide maatschappijen nog dit jaar een geïntegreerd abonnement willen invoeren voor de agglomeraties Antwerpen en Gent. Volgens de NMBS zou september als streefdatum gesteld zijn voor ontwerpen.

Op dit moment werken de NMBS en De Lijn een concreet voorstel uit over de tarieven, inclusief financiering. Na interne goedkeuring door De Lijn en door de NMBS zal dit dossier ter goedkeuring voorgelegd worden aan de voogdijoverheden.

Het gezamenlijk abonnement voor de agglomeraties Antwerpen en Gent zal enkel via MOBIB worden aangeboden. MOBIB is de gemeenschappelijke mobiliteitskaart voor de vier Belgische operatoren.

Wat de stand van zaken voor de implementatie van het systeem CenSy bij de MOBIB-kaarten betreft, laat de NMBS me weten dat CenSy een tool is om gegevens uit te wisselen tussen de informaticasystemen van de operatoren. Het vergemakkelijkt de dienst na verkoop door de aanmaak door de uitgever mogelijk te maken van een MOBIB-kaart *remove loading* en bijgevolg van alle vervoerbewijzen die op kaarten geladen zijn.

Ten tweede, het biedt de mogelijkheid om gecombineerde vervoersbewijzen die door een bepaalde operator worden verkocht, op te laden op de apparatuur van de andere operatoren die bij het vervoersbewijs betrokken zijn, *action listing*.

Het ontwikkelen van CenSy, dat trouwens voltooid is, volstaat evenwel niet om deze diensten te operationaliseren. Elke operator moet bovendien zijn eigen systeem aanpassen om de gegevensstroom van CenSy te verwerken. De functie *remote loading* is reeds operationeel tussen de NMBS en de TEC in beide richtingen en tussen de NMBS en de MIVB, ook in beide richtingen. De Lijn heeft deze functie aangekondigd tegen 2018. De functie *action listing* tussen de NMBS en de TEC, evenals tussen de NMBS en de MIVB, is inmiddels rijp en wordt reeds uitgetest. Verwacht wordt dat ze de komende maanden in productie zal worden gesteld, afhankelijk van de resultaten van deze testen. De Lijn heeft deze functie aangekondigd tegen 2018.

De mobiele applicatie bedoeld om de inhoud van een MOBIB-kaart met een near-field-communication-smartphone te raadplegen, zal voor het einde van 2017 worden ontwikkeld door Belgian Mobility Card. BMC is een dochteronderneming van de vier Belgische vervoersoperatoren die onder meer aan de ontwikkeling van de MOBIB-kaart werkt. De applicatie zal daarna beschikbaar worden gesteld aan de operatoren. Het komt elke operator toe om deze applicatie op de markt te brengen en/of om de functies ervan in de eigen mobiele applicatie te integreren.

Voor de NMBS is dit voorzien in de loop van het eerste semester van 2018. Deze projecten van tariefintegratie en verhoogde interoperabiliteit tussen de openbaarvervoermaatschappijen hebben reeds aanleiding gegeven tot beslissingen op de ECOMM-vergadering van 8 november 2016 en zullen op de twee komende ECCM-vergaderingen worden geagendeerd.

17.04 **David Geerts** (sp.a): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor zijn antwoord waar dit keer wel veel inhoud in zat.

Als het dossier eenmaal vertrokken is, is men ook bezig. De moeilijkheid was vooral te starten. Als ik nu hoor dat de technische ondersteuning op het vlak van software voor handen is, dan meen ik dat niets de uitrol in de weg kan staan.

17.05 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Ik sluit mij graag aan bij de repliek van collega Geerts.

Ik meen dat er heel veel positieve elementen zitten in het antwoord. Er is inderdaad sprake van een stroomversnelling inzake de tariefintegratie en de verschillende toepassingen op mobiele toestellen.

Wij kijken allemaal uit naar de dag waarop we dit effectief zullen kunnen gebruiken.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 18033 van mezelf wordt omgezet in een schriftelijke vraag. Vraag nr. 18034 van de heer Calvo wordt ook omgezet in een schriftelijke vraag.

18 **Question de Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la desserte de l'entité de Sambreville" (n° 18040)**

18 **Vraag van mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het treinaanbod in Sambreville" (nr. 18040)**

18.01 **Gwenaëlle Grovonius (PS)**: Monsieur le ministre, le plan de transport 2017-2020 prévoit que l'IC reliant Mons à Liège ne fera plus halte à la gare d'Auvelais, pôle administratif, commerçant et culturel de l'entité de Sambreville. Ajoutons à cela que le même IC ne s'arrêtera plus à Jemeppe-sur-Sambre.

C'est donc toute la Basse-Sambre qui ne sera plus desservie par un train rapide, si l'on exclut la gare de Tamines qui, elle, sera toujours desservie. De plus, la desserte de la gare de Ham-sur-Sambre par le train omnibus ne s'effectuera plus qu'à raison de trois arrêts par jour et seulement en semaine.

Monsieur le ministre, je souhaiterais dès lors vous interroger sur ce point.

Pouvez-vous me confirmer ces informations? À l'heure où les instances européennes et wallonnes ont décidé de soutenir le portefeuille de projet sambrevillois, comment justifiez-vous ce choix de ne plus desservir certaines gares, alors que l'objectif majeur de ce portefeuille européen est le redéploiement socioéconomique du Val de Sambre?

18.02 **François Bellot**, ministre: Chère collègue, les informations que vous énoncez doivent être nuancées. S'il est un fait que le train IC Mons-Namur-Liège ne s'arrêtera plus à Auvelais et à Jemeppe-sur-Sambre, il y a deux trains L Charleroi-Namur-Jambes par heure au lieu d'un seul. Ces deux gares, au lieu d'être desservies par un IC et un L, seront desservies par deux trains L. Il n'y a donc pas de diminution de l'offre. Vous noterez également que sur les deux gares, près de la totalité des voyageurs se dirigent vers Charleroi, Namur et Bruxelles. La SNCB m'informe que le nombre de voyageurs vers Mons et Liège est vraiment très limité.

En ce qui concerne la gare de Ham-sur-Sambre située à 600 mètres de la gare de Jemeppe sur Sambre, soit huit minutes à pied, elle doit, conformément au contrat de gestion de la SNCB, être desservie par quatre trains par jour. La SNCB en assure six aujourd'hui: trois le matin et trois le soir. En décembre 2017, l'offre sera inchangée et la SNCB continuera à assurer la desserte de six trains par jour pour les quatorze voyageurs quotidiens qui fréquentent cette halte.

La démarche poursuivie par la SNCB semble au contraire s'inscrire dans le déploiement de Sambreville, avec une offre plus adaptée aux besoins, puisque la Basse-Sambre sera connectée deux fois par heure à son hinterland naturel, Moustier et Franière à l'est, Aiseau et Farciennes à l'ouest. Elle sera aussi connectée deux fois par heure à Jambes, un des principaux pôles administratifs de la Région wallonne. Aujourd'hui, il n'y a qu'un train par heure vers cette destination, malgré l'arrêt du train IC.

Ce redéploiement de l'offre se présente donc comme une opportunité pour permettre aux habitants du bassin de la Sambre de rejoindre les pôles d'Auvelais, de Tamines ou Jemeppe-sur-Sambre, puisque la fréquence de la liaison depuis tous les points d'arrêt non gardés (PANG) vers ces pôles sera de deux trains L chaque heure. Aujourd'hui, seules les villes de Namur et Charleroi sont connectées deux fois par heure aux trois gares de la Basse-Sambre.

Je rappelle enfin que par cette desserte, la SNCB répond à une revendication wallonne de bénéficier d'une relation rapide entre les grandes villes de la dorsale wallonne. Ce sera notamment le cas entre Charleroi-Sud et Jambes.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: De vragen nr. 18041 van de heer Yüksel en nr. 18042 van de heer Van den Bergh worden omgezet naar een schriftelijke vraag.

19 **Question de Mme Isabelle Poncelet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'évolution du dossier du *Park and Ride* à Stockem" (n° 18057)**

19 **Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de evolutie van de park-and-ride in Stockem" (nr. 18057)**

19.01 **Isabelle Poncelet** (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, lors de ma dernière question relative au projet de *Park and Ride* prévu à Stockem, vous me répondiez qu'un "parking de 300 places pourrait effectivement être prévu à Viville en 2017". Vous ajoutiez que "le calendrier des travaux peut être fixé à fin 2017, en fonction des moyens budgétaires".

Nous sommes quasiment à la mi-2017 et je reviens vers vous quelque peu sceptique. En effet, récemment, la presse luxembourgeoise a fait écho d'un entretien de votre homologue luxembourgeois dans lequel il évoquait ce projet de *Park and Ride* à Stockem. Selon François Bausch, ministre du Développement durable et des Infrastructures du Grand-Duché de Luxembourg, "le projet n'avancerait pas bien en raison de "trop de bureaucratie" en Belgique, eu égard au manque de coordination entre Infrabel, le gestionnaire du réseau ferré et la SNCB, en charge du transport des passagers".

Il expliquait également que "l'étude du projet serait toutefois terminée et une prise de contact a été faite avec le ministre belge des Transports, en vue de le faire avancer".

Le projet *Park and Ride* à Stockem a pour vocation de capter une partie des automobilistes qui empruntent l'E411. Cette artère est congestionnée à partir de la localité de Weyler aux heures de pointe. Il devient en effet impératif d'alléger le réseau routier vers le Luxembourg. J'espère que le projet se concrétisera rapidement et, ce, d'autant plus que vous m'aviez confirmé que "concernant les infrastructures routières, aucun aménagement des accès liés au nouveau *Park and Ride* n'est nécessaire immédiatement".

Monsieur le ministre, où en est ce dossier? Y a-t-il un problème? Quand pouvons-nous espérer voir un *Park and Ride* à Stockem? De quelle contenance? L'étude du projet est-elle terminée? Si oui, quelles en sont les conclusions? Avez-vous eu récemment contact avec votre homologue luxembourgeois à ce sujet? Si oui, qu'en est-il ressorti? Confirmez-vous un manque de coordination entre Infrabel et la SNCB sur ce dossier? Si oui, à quoi est-ce dû?

En cas de mise en place prochaine de places de parking à Stockem, envisagez-vous d'améliorer l'offre de trains vers Luxembourg afin d'attirer plus de navetteurs? La SNCB a-t-elle effectivement pris contact avec les TEC? Les nouveaux quais à hauteur de l'arrêt de Viville sont-ils terminés?

19.02 **François Bellot**, ministre: Chère collègue, le dossier du *Park and Ride* de Viville a été abordé début mars lors de la réunion de la commission administrative belgo-luxembourgeoise. À cette occasion, la Belgique a réitéré sa volonté de travailler de concert avec le Grand-Duché de Luxembourg pour concrétiser le *Park and Ride* le plus rapidement possible. Lors de cette réunion, les représentants grand-ducaux ont demandé de phaser ce *Park and Ride* avec 250 places cette année.

Après avoir réalisé une étude de potentiel, la SNCB a finalisé une dernière étude se concentrant sur les éléments technico-ferroviaires, avec les contraintes d'infrastructure et de matériel roulant, éléments principalement financiers et commerciaux. IDELUX, chargé de la mission, a remis un premier rapport à la mi-avril 2017 et la SNCB étudie l'impact opérationnel et commercial de la demande de mise en service d'une solution *Park and Ride* dans la région d'Arlon. Dans ce dossier, il est questions d'un *Park and Ride* à hauteur du point d'arrêt de Viville et non de Stockem. L'aménagement des places de stationnement s'effectuera selon un phasage. Environ 200 places de stationnement pourraient être mises à disposition dès décembre 2017. Une réunion relative au *Park and Ride* de Viville s'est tenue le 18 avril dernier en présence des représentants du cabinet du ministre Bausch et de représentants de mon cabinet. Je précise que, contrairement à ce qui a été dépeint dans la presse, il n'y a pas de problèmes particuliers de coordination

entre Infrabel et la SNCB dans ce dossier.

La SNCB a besoin d'une infrastructure supplémentaire - signalisation et caténaires -, pour assurer une offre à Viville; Infrabel étudie le coût de cette infrastructure et sa pérennisation dans le cadre du basculement sous 25 000 volts en 2019.

En ce qui concerne l'offre de trains, la SNCB m'informe que plusieurs difficultés techniques sont à surmonter pour réaliser une offre ambitieuse à court terme. D'une part, l'infrastructure est en travaux et à voie unique entre Lavaux et Habay, jusqu'en décembre 2019 et, d'autre part, la capacité est réduite sur le tronçon Libramont-Arlon.

Ensuite, autre élément et non des moindres, sans que le ministre Bausch ne m'en ait parlé jusqu'à présent, ce dont je m'étonne, une coupure totale de trafic est prévue pendant plusieurs mois, en 2018, entre Arlon et Luxembourg. Cette coupure sera faite par les CFL pour équiper la ligne en 25 000 volts, côté grand-ducal.

Cela apparaît tout de même comme une mesure très dure pour les navetteurs qui partiront de la Belgique vers le Luxembourg. Jusqu'à présent, je n'ai pas reçu l'information officielle de la part de mon homologue grand-ducal. Je lui suggérerais de s'inspirer de ce qui est en vigueur en Belgique, à savoir la mise à voie unique au lieu d'une coupure totale. Cette dernière possibilité risque en effet de dévoyer des milliers de voyageurs vers un service de bus que les Luxembourgeois prévoient. Cette mesure est suffisamment lourde de sens que pour pouvoir en faire un objet de négociation prochainement avec mon homologue et les CFL.

Le parc de matériel de la SNCB et des CFL ne permet pas d'augmenter actuellement l'offre pour cette raison. Il faudra vraisemblablement attendre l'homologation du matériel AM08 Desiro et du matériel CFL pour changer la donne.

Par ailleurs, les TEC ont mis en service leur nouveau dépôt sur le site autour des arrêts de Viville et de Stockem. À l'avenir, ils pourront y aménager un *hub* à hauteur du point de Viville, étant donné que celui-ci est situé à proximité du dépôt de bus. Cela signifie qu'une desserte de bus pourra être organisée au parking de cette commune.

Enfin, les quais actuels sont récents. Ayant servi depuis plusieurs années, ils ne doivent donc pas être modifiés.

19.03 Isabelle Poncelet (cdH): Monsieur le ministre, vous nous apportez de bonnes nouvelles. Quant aux informations effrayantes, elles ne relèvent pas de votre responsabilité. C'est la première fois qu'on parle d'une rupture de circulation sur ce tronçon. Cela peut entraîner un effet boule de neige.

19.04 François Bellot, ministre: Je parlais bien du côté luxembourgeois.

19.05 Isabelle Poncelet (cdH): Oui, j'avais bien compris.

Il faudrait en avertir les navetteurs, aussi bien les passagers que les automobilistes; c'est quand même assez terrifiant! Vu la situation actuelle qui est catastrophique, si une telle rupture se vérifiait, la situation serait alors très grave sur nos autoroutes.

19.06 François Bellot, ministre: Je sais que le parlement a le dernier mot, mais je ne désespère pas de parvenir à convaincre les CFL et mon homologue Bausch de la possibilité de travailler en vue d'une voie unique, quitte à reculer le délai d'achèvement du chantier. Ou bien vous faites une coupure totale, et cela prend quelques mois, ou bien vous faites une coupure partielle, et cela prend plus de temps. Infrabel a choisi une interruption un peu plus longue, mais à voie unique. Selon moi, nous devons privilégier cette solution.

Je n'en sais pas plus sur les raisons qui entraînent la coupure totale.

19.07 Isabelle Poncelet (cdH): Monsieur le ministre, si je comprends bien, vous allez intervenir auprès de votre homologue pour essayer d'établir un dialogue en vue d'aller dans ce sens-là. C'est une bonne initiative. Peut-être pourrait-on renvoyer vers d'autres lignes, mais je ne connais pas suffisamment le réseau luxembourgeois pour me forger une opinion à cet égard.

En tout cas, je vous remercie pour ces informations.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

20 Question de M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'enquête nationale sur la voiture autonome" (n° 18059)

20 Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de nationale enquête over zelfrijdende voertuigen" (nr. 18059)

20.01 **Emir Kir** (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, voilà un sujet intéressant: l'enquête nationale sur la voiture autonome. L'IBSR, l'Institut Belge pour la Sécurité Routière, a mené une enquête auprès des Belges pour savoir comment le conducteur belge appréhendait l'arrivée des voitures autonomes, ces véhicules aptes à rouler dans la circulation sans intervention d'un conducteur.

L'autonomie comporte plusieurs stades, du niveau 0 actuel au niveau 5, soit le véhicule complètement autonome, où un conducteur n'est même pas requis. Les craintes sont réelles, et quatre Belges sur dix redoutent une perte de liberté. Néanmoins, l'arrivée de la voiture autonome est irrémédiable pour deux Belges sur trois. Si les experts cités par l'IBSR estiment que les voitures autonomes seront majoritaires dans le trafic en 2035, seuls 23 % des Belges font la même estimation. Et pour 34 % des Belges, la voiture autonome n'arrivera pas avant 2050.

Quelle est votre analyse de cette enquête? En avez-vous tiré des conclusions?

Quel sera l'impact de la généralisation des voitures autonomes sur la consommation d'énergie, la sécurité et l'infrastructure routière?

Cette enquête sera-t-elle à l'origine d'actions concrètes, de projets ou d'initiatives politiques?

Combien de personnes en Belgique ont-elles été sélectionnées pour participer à cette enquête? Pourriez-vous ventiler ces choix en fonction de l'âge, du sexe et des régions?

20.02 **François Bellot**, ministre: Cher collègue, il ne faut pas attendre 2050 ni 2035. En effet, la technologie évolue et les véhicules autonomes, au moins pour certaines utilisations, pourront prendre place sur la voie publique dans un délai de cinq ans.

Pourtant, la voiture autonome ne sera adoptée par le public que s'il existe une confiance totale dans cette technologie. La voiture autonome semble encore relever, pour certains, de la science-fiction, mais il ne faut pas oublier ce qui est dans la balance: moins d'accidents, moins de blessés, moins de pertes humaines. Ce sera le plus grand progrès de ces dernières années en matière de sécurité routière, sans oublier le potentiel pour la mobilité ou la réduction des émissions des véhicules, grâce à une meilleure maîtrise des accélérations-décélérations.

Au niveau de la sécurité routière, nous sommes face à des opportunités essentielles pour atteindre nos objectifs. Demain, les systèmes de freinage d'urgence, les régulateurs automatiques de la vitesse ou encore les détecteurs en cas d'inattention ou de déviation de la trajectoire. Après-demain, la voiture automatisée et connectée.

En ce qui concerne l'infrastructure routière, la fluidité du trafic pourrait en effet être fortement améliorée. Les véhicules autonomes peuvent se suivre à une distance réduite - le *platooning* - et le véhicule choisira le chemin le plus efficace sur sa route.

Je continue ma politique sur deux axes. D'une part, j'ai créé un cadre clair pour les expérimentations sur la voie publique, avec un code de bonnes pratiques. Je souhaite faire de la Belgique un laboratoire européen pour les véhicules autonomes et connectés qui s'intègre dans une vision ambitieuse et un système multimodal. D'autre part, je souhaite que ces expériences contribuent à améliorer la législation internationale. Je plaide pour que les Nations Unies permettent à tous les pays de mettre sur le marché des voitures autonomes de niveau 4 à 5, dès 2020.

Mille belges ont participé à l'enquête de l'IBSR. Les résultats peuvent être ventilés en fonction des classes d'âges et de sexes, mais pas pour les trois Régions. Vous trouverez la ventilation en annexe. Donc 496 hommes et 504 femmes: les moins de 34 ans, 290; entre 35 et 54 ans, 375; les plus de 55 ans, 335.

20.03 Emir Kir (PS): Monsieur le ministre, merci infiniment pour vos réponses.

Vous parlez de faire de la Belgique un laboratoire européen avec une vision multimodale. Après ce projet pilote, vous comptez mettre sur pied un plan? Avez-vous déjà un planning en tête? Avec quel matériel roulant pensez-vous commencer cette expérimentation?

20.04 François Bellot, ministre: Les expérimentations ont commencé. Des tests ont été réalisés, en circuits fermés – comme pour Ford, à Lommel –, et sur la route, en grandeur réelle, avec des camions et des voitures. Les tests sont en cours et évoluent en fonction des technologies.

La technologie des véhicules autonomes pourrait être prête dès 2020. Le frein actuel est juridique et international. Nous devons œuvrer dans le cadre de la Convention de Vienne qui définit les responsabilités et notamment tout le cadre concernant les assurances.

La difficulté aujourd'hui c'est que quand vous aurez un véhicule autonome de catégorie 5, en passant par les phases 2, 3 et 4, quand vous aurez un accident, puisqu'il n'y a plus de conducteur, qui sera responsable de l'accident? Sera-ce le constructeur du véhicule, celui qui l'entretient, celui qui fait le logiciel ou celui qui entretient le logiciel ou un élément extérieur?

Il y a deux types de freins. Il y a le frein du contexte juridique international (Convention de Vienne) et un frein psychologique qui est évident. Pour avoir testé des véhicules semi-autonomes même de catégorie 3, je peux vous dire que quand vous devez entrer dans le tunnel, par exemple sous la place Meiser en venant de l'E40, et qu'on vous dit de lâcher le volant et les pédales et que la voiture va tout faire, la première fois, vous reprenez vite le volant en mains. La deuxième fois, on vous dit de vous rassurer et de laissez-faire. Mais comme vous êtes dans la circulation dans la vraie vie, je peux vous dire qu'il faudra une fameuse mutation psychologique, en tout cas en ce qui me concerne, pour accepter de m'asseoir à l'arrière d'une voiture et dire qu'elle part toute seule dans le trafic. Je pense que ce sera le cas de la plupart des personnes.

Il faudra soit des circuits tests, des villes tests. Ce midi, j'étais à une conférence sur la mobilité dans les grandes cités urbaines mondiales où cette question était à l'ordre du jour. Il y avait des gens qui étaient encore plus expérimentés que nous en la matière. On y disait que le grand défi aujourd'hui, ce n'est pas le *modal shift*, ce n'est pas le saut technologique, c'est le saut mental dans lequel nous devons nous inscrire. Cette révolution sera 100 fois plus puissante que celle de l'avènement du gsm.

En primeur, je peux vous dire que les gens du Salon de l'automobile nous ont annoncé qu'un palais complet sera consacré aux véhicules du futur en termes de technologie, de guidage, d'information, de véhicules propres, de véhicules électriques. Des colloques et des groupes de travail seront organisés à ce moment-là.

Voilà ce que je peux vous en dire. Des tests, il y en a et je viens de vous exposer les difficultés d'ordre international et juridiques.

20.05 Emir Kir (PS): Merci beaucoup.

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

De **voorzitter:** Vragen nrs 18063 en 18067 van mijzelf worden omgezet in schriftelijke vragen.

21 Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de werkgroep rond alternatieve methodes van onkruidbestrijding op het spoorwegennet" (nr. 18069)

21 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 groupe de travail relatif aux méthodes alternatives de désherbage du réseau ferroviaire" (n° 18069)

21.01 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de Vlaamse regering is van plan

om alle gebruik van de chemische stof glyfosaat voor particulieren te verbieden tot er wetenschappelijke opheldering komt over de gezondheidsrisico's die eraan verbonden zijn. Deze beslissing volgt op de onthulling over mogelijke manipulatie van het onderzoek naar glyfosaat door het bedrijf Monsanto, dat zou willen hebben verhinderen dat zijn onkruidverdelger Roundup, waarvan glyfosaat het hoofdbestanddeel is, kankerverwekkend genoemd zou worden.

Ook de zogenaamde onkruidtrein van Infrabel maakt gebruik van producten die glyfosaat bevatten. Ondanks initiatieven om het gebruik van chemische verdelgers in te perken, blijft de onkruidtrein jaarlijks enkele honderdduizenden liters water met verdunde pesticiden en herbiciden rondsproeien.

Om die reden heb ik in een resolutie de federale regering ertoe opgeroepen een bijzondere werkgroep op te richten die een plan van aanpak moet uitwerken voor de duurzame en financieel draagbare onkruidbestrijding langs het Belgisch spoorwegnet. Deze resolutie werd begin juli 2016 goedgekeurd in de plenaire vergadering van de Kamer.

In antwoord op mijn vorige schriftelijke vraag nr. 2019 liet u mij weten dat Infrabel medewerking wou verlenen aan deze werkgroep, die begin 2017 zou worden samengesteld.

Mijnheer de minister, het is ondertussen mei 2017. Werd de werkgroep samengesteld? Zo ja, welke actoren zijn erin vertegenwoordigd? Zo nee, wat is de reden voor het uitstel?

21.02 Minister **François Bellot**: Mijnheer de voorzitter, beste collega, mijn kabinet heeft bij de FOD Mobiliteit en Vervoer gevraagd naar de evolutie in dit dossier. De samenstelling van de werkgroep ligt momenteel ter studie voor.

Wanneer de potentiële leden ervan geïdentificeerd zijn, zal de FOD Mobiliteit en Vervoer contact met hen opnemen. Er zal hen worden voorgesteld om hun medewerking te verlenen. Daarna zal de werkgroep zo snel mogelijk bijeenkomen.

Ik volg dit dossier en zal u op de hoogte houden van de evolutie ervan.

21.03 **Wouter Raskin** (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

(...)

Ik begrijp dat men niet over een nacht ijs kan gaan om te starten met de werkgroep. De FOD Mobiliteit en Vervoer zou dus bezig zijn met het samenbrengen van de deskundigen om hen uit te nodigen om deel te nemen aan de werkgroep. Intussen is het echter mei 2017. Voor wij het weten zijn wij al een jaar verder. Ik zal alleszins vanuit mijn rol — ik mag hopen u ook vanuit uw rol — druk zetten op de FOD Mobiliteit en Vervoer om, bijna een jaar na datum, thans dringend over te gaan tot concrete actie en de werkgroep effectief rond de tafel te brengen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

22 **Vraag van mevrouw Griet Smaers aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het onderhoud van de spoorbermen" (nr. 18075)**

22 **Question de Mme Griet Smaers au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'entretien des accotements" (n° 18075)**

22.01 **Griet Smaers** (CD&V): Mijnheer de minister, in diverse steden en gemeenten, onder andere in mijn eigen stad Geel, komen er klachten binnen over afval en sluikstorten in de bermen en de omgeving van de spoorlijnen buiten de stations.

Het opruimen van dat zwerfvuil buiten de stations is de verantwoordelijkheid van Infrabel. Het werk wordt occasioneel uitgevoerd, bijvoorbeeld naar aanleiding van een werf of een verzoek. Infrabel houdt blijkbaar echter geen statistieken bij over deze occasionele acties maar heeft wel een denkoefening aangevat over zijn beleid inzake afval, waarin ook de problematiek van sluikstorten en zwerfvuil nabij de sporen is opgenomen.

De schoonmaak van de stations en van de sporen in de stations gebeurt door de NMBS. De NMBS levert daarvoor het schoonmaakpersoneel en Infrabel staat in voor de nodige veiligheidsmaatregelen ter bescherming van dit personeel. De gehanteerde procedure is een tijdelijke arbeidsprocedure die via de Permanentie Algemeen Toezicht van Infrabel werd ingesteld. Om werken te laten uitvoeren door het personeel van de NMBS zelf in de onmiddellijke nabijheid van in dienst zijnde sporen is een aanpassing van het KB van 2013 vereist, zodat het betrokken personeel een veiligheidsfunctie toegewezen krijgt die het hen mogelijk maakt rechtstreeks in te staan voor de vereiste procedures met de seinposten van Infrabel. De aanpassing van het desbetreffende KB door de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen en de FOD Mobiliteit en Vervoer zou er blijkbaar snel moeten aankomen, verneem ik van de diensten.

In de praktijk blijkt het niet altijd even gemakkelijk te zijn om het onderhoud van die spoorwegbermen te coördineren als een gemeente, stad of burger een klacht indient bij Infrabel of de NMBS. Het is toch belangrijk om hier oog voor te hebben.

Ik zou u dan ook de volgende vragen willen stellen inzake Infrabel.

Op welke manier geeft Infrabel gevolg aan de klachten die door de betrokken gemeentes worden gemeld? Bestaat er een vaste procedure die hieromtrent dient te worden gevolgd? Werkt Infrabel hieromtrent samen met de gemeentes? Wat is de stand van zaken van de denkoefening van Infrabel over het beleid inzake afval? Welke output wil Infrabel bereiken met de denkoefening? Aan welke maatregelen denkt Infrabel om het zwerfvuil in te perken? Hoeveel ton zwerfvuil heeft Infrabel in 2016 opgehaald? Wat is de geschatte kostprijs van het opruimen daarvan?

Wat betreft de NMBS, heb ik de volgende vragen.

Wat is de stand van zaken van de aanpassing van het koninklijk besluit van 2013? Wat is de timing? Hoeveel ton zwerfvuil heeft de NMBS opgehaald in 2016? Wat is de geschatte kostprijs van het opruimen ervan?

22.02 Minister **François Bellot**: Mijnheer de voorzitter, mevrouw Smaers, Infrabel organiseert punctuele opruimacties van sluikstorten en zwerfafval op basis van eigen vaststellingen of meldingen.

De steden en gemeenten kunnen terecht via de cel Local and Resident Affairs of via environnement@infrabel.be voor het melden van klachten. Infrabel organiseert een overleg met zijn stakeholders in het kader van het milieubeleidsplan en had een specifiek overleg met OVAM in het kader van het beleid Mooimakers. Infrabel voert momenteel geen specifiek overleg met steden en gemeenten.

Infrabel ontwikkelt zijn afvalbeleid verder als onderdeel van het milieubeleidsplan en voert acties voor het hergebruik, de recyclage en de selectieve afvalinzameling van zijn afvalstromen, de verdere ontwikkeling van zijn containerparken en sensibilisering van het personeel.

Infrabel werkt samen met de bevoegde overheidsinstanties om zijn beleid vorm te geven. Als onderdeel van Mooimakers werd een aantal proefprojecten in het kader van de publieke sensibiliseringsactie in september 2016 besproken met OVAM.

Infrabel plaatste communicatieborden op locaties waar frequent sluikstorten worden vastgesteld.

De gegevens over de opruiming van sluikstorten en zwerfafval zijn niet apart beschikbaar, maar maken deel uit van afvalcontracten.

Voor wat de NMBS betreft, heeft de FOD een voorstel gedaan om in een veiligheidsfunctie bij de NMBS te voorzien die toelaat beveiliging aan te vragen en toe te passen voor werken in de gevarenzone. Die veiligheidsfunctie is in het huidige koninklijk besluit voorbehouden voor de infrastructuurbeheerder Infrabel. De FOD is met de afhandeling hiervan belast. Er is geen timing bepaald.

De hoeveelheid zwerfvuil die per jaar wordt opgehaald, wordt niet accuraat bijgehouden, maar de hoeveelheid die de NMBS in de stations verzamelt, wordt ruwweg geschat op 30 tot 50 ton per jaar. Ik bezorg u de jaarlijkse kosten daarvan.

22.03 Griet Smaers (CD&V): Mijnheer de minister, ik hoop dat de aanpassing van het KB omtrent de veiligheidsfunctie snel kan gebeuren, zodat er misschien op een flexibelere manier kan worden omgegaan met het occasioneel onderhoud van de omgeving van de stations. Dat is belangrijk, ook voor het goede imago van Infrabel en de NMBS bij de burger en de gemeenten. Ik wil dus vragen om daar meer op in te zetten.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

23 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het compensatiesysteem voor treinvertragingen" (nr. 18102)

- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de compensatieregeling voor treinvertragingen" (nr. 18136)

23 Questions jointes de

- Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le régime de compensation en cas de retards de trains" (n° 18102)

- M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le système de compensation en cas de retard d'un train" (n° 18136)

23.01 Laurent Devin (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, nous avons appris par la presse qu'une collaboration entre Test-Achats et la SNCB était envisagée afin d'améliorer le système de compensation pour les navetteurs en cas de retard de train. Pour rappel, en 2016, 193 000 demandes de compensation pour retards de longue durée ont été introduites auprès de la SNCB, contre 55 000 demandes en 2015 et 66 000 en 2014.

Monsieur le ministre, pouvez-vous nous donner plus d'informations concernant cette collaboration? Comment va-t-elle améliorer la situation des navetteurs? Quelles sont les modalités envisagées? Quand cette collaboration entrera-t-elle en vigueur?

23.02 François Bellot, ministre: Monsieur Devin, je me réjouis que la SNCB et Test-Achats collaborent à l'amélioration du système de compensation en cas de retard afin de le rendre encore plus intuitif pour les clients. Désormais, le voyageur bénéficiera de 30 jours au lieu de 15 pour introduire sa demande de compensation. Le système permet également le paiement de la compensation par virement bancaire sur le compte du voyageur ayant subi un retard. Nous allons poursuivre la collaboration avec Test-Achats et voir comment nous pouvons formuler une nouvelle proposition qui cadre mieux avec les besoins des voyageurs.

23.03 Laurent Devin (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie de votre réponse. Je serai attentif à la suite de cette collaboration.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

24 Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'avenir des cheminots des ateliers SNCB de Cuesmes" (n° 18134)

24 Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toekomst van het spoorwegpersoneel van de NMBS-werkplaats in Cuesmes" (nr. 18134)

24.01 Laurent Devin (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, 281 cheminots montois travaillant dans les ateliers de la SNCB à Cuesmes sont inquiets. Depuis 2010, ils craignent que l'activité de leurs ateliers ne soit pas pérennisée. L'essentiel de leur travail réside dans l'entretien et la maintenance des voitures M5 et M6, programme qui prendra fin en 2021 puisque la SNCB acquerra prochainement du nouveau matériel, des voitures M7.

L'inquiétude des travailleurs repose sur le fait qu'ils n'ont pas la garantie de pouvoir réviser ces nouvelles voitures. Monsieur le ministre, pouvez-vous nous confirmer que l'activité des ateliers SNCB de Cuesmes sera maintenue dans le futur? Des recrutements sont-ils prévus?

24.02 François Bellot, ministre: Cher collègue, l'atelier de Cuesmes assure actuellement la révision des voitures M6 et entreprendra la révision des voitures M5 à partir de 2019. Les M5 vont faire l'objet d'une révision importante. La SNCB m'informe qu'aucune fermeture des installations n'est envisagée et que l'évolution des achats des ateliers centraux au-delà de 2021 ferait l'objet d'une analyse globale, compte tenu du cycle de maintenance du matériel, de l'évolution du parc, dont notamment l'acquisition du nouveau matériel M7 dont la livraison est prévue à partir de fin 2018-2019.

24.03 Laurent Devin (PS): Je remercie monsieur le ministre pour sa réponse.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

25 Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le manque de communication de la SNCB lors de ralentissements extraordinaires" (n° 18135)

25 Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de falende communicatie van de NMBS bij buitengewone vertragingen" (nr. 18135)

25.01 Laurent Devin (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, suite aux incidents du 9 avril 2017, vous avez demandé à la SNCB d'améliorer sa communication de crise et de mettre en place un mécanisme qui permettrait le déploiement plus rapide des services de secours locaux.

Pouvez-vous nous préciser l'état des discussions à ce sujet?

Quelles sont les mesures à court terme et moyen terme que vous comptez mettre en place pour améliorer la communication de crise au sein de la SNCB?

Quelles pistes envisagez-vous aujourd'hui pour accélérer le déploiement des services de secours locaux en cas de problème?

25.02 François Bellot, ministre: Cher collègue, la SNCB a évalué l'incident du 9 avril 2017. À cet égard, il a été clairement établi que le plan d'intervention interne et la communication de crise de la SNCB ont fonctionné de manière appropriée. J'ai d'ailleurs déjà décrit les faits lors de la commission du 19 avril dernier.

Par contre, la SNCB examine en ce moment de quelle manière cette communication *real time* en cas d'incident doit être optimisée vers le client. À cet effet, ce sont surtout les lignes de communication entre les organes de régulation et les organes d'intervention sur le terrain qui sont étudiées.

Pour bien préciser ma réponse, la communication de crise entre les acteurs de la crise a bien fonctionné. Par contre, entre les acteurs de la crise et l'externe, il y a eu des soucis.

La désignation d'un *team leader* info pour le client aux différents niveaux où une collaboration s'opère en temps réel doit également contribuer à une meilleure communication. Tout cela doit venir.

Dans les semaines à venir, la SNCB reconsidérera la collaboration avec la police locale des services de secours et des autorités administratives au niveau local. De plus, on examinera entre autres les lignes de communication entre le Security Operations Center (SOC) et les Centres d'Information et de Communication (CIC) vers les voyageurs.

Les accords entre les autorités locales et les services de police locale seront également évalués afin de parvenir à une meilleure harmonisation entre les plans internes d'intervention de la SNCB et les plans d'intervention communaux et locaux.

Donc, en gros, en interne, ça fonctionne bien, mais vis-à-vis des voyageurs et des acteurs d'intervention

locaux, des voies d'amélioration ont été identifiées et doivent être mises en œuvre.

25.03 Laurent Devin (PS): On s'est tous bien aperçu, monsieur le ministre, que cela fonctionne bien en interne. Vous le dites. Maintenant, il n'y a pas que l'émetteur, il y a le récepteur. Et là, il y a une lacune en la matière.

Quand ce processus aura abouti, je vous réinterpellerais à ce sujet.

Pouvez-vous me donner une date précise?

25.04 François Bellot, ministre: La SNCB/Infrabel est en train d'examiner tout le *process* de communication vers les voyageurs. En effet, on constate régulièrement des discordances entre l'iPhone, le message verbal, le panneau. Tout cela est en cours d'évaluation. Je ne suis donc pas en mesure de vous donner une date précise.

Suivant les derniers contacts que j'ai eus et si ma mémoire est bonne, elle souhaite obtenir des résultats et avoir un plan stratégique dans les trois mois. En effet, cela implique une réorganisation dans le Traffic Control Center, dans le SOC, le ROC, etc. Si cela devait aller plus vite, je vous ferais signe.

25.05 Laurent Devin (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour cette précision.

25.06 François Bellot, ministre: J'imagine que la SNCB communiquera à ce sujet.

25.07 Laurent Devin (PS): Puisque vous êtes le ministre de tutelle, je reviendrai vers vous à la fin du mois de juin ou au début du mois de juillet parce que j'imagine que la SNCB va se préparer pour les grandes vacances et les grands flux.

25.08 François Bellot, ministre: Regardez la communication qui a été faite durant le week-end alors que des travaux étaient effectués les 29, 30 avril et le 1^{er} mai. Cela a très bien fonctionné. Il y a encore eu des gens qui ont été surpris, mais ils venaient souvent de l'extérieur.

La communication au niveau des faits importants fonctionne bien. Reste la communication en cas de crise, d'incidents où des efforts doivent encore être faits.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

26 Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la mise en place d'alcolock dans les bus" (n° 18141)

26 Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de installatie van een alcoholslot in bussen" (nr. 18141)

26.01 Laurent Devin (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, vous avez annoncé votre intention d'étudier la mise en place d'un système éthylotest antidémarrage dans tous les cars et bus belges. Concrètement, un chauffeur de bus ou de car devra "souffler dans le ballon" et être négatif au test, sous peine de ne pas parvenir à démarrer son véhicule. Cette mesure a déjà été étudiée par le passé par la Région wallonne et a été estimée inefficace et disproportionnée. En effet, la mise en place d'une telle mesure coûterait des millions d'euros, alors qu'il n'y a presque jamais eu de problèmes d'alcool au volant de la part des chauffeurs belges.

Monsieur le ministre, pouvez-vous nous donner plus de précisions sur ce projet? Avez-vous une idée approximative du coût d'une telle mesure? Disposez-vous de chiffres concernant le nombre de chauffeurs de car ou de bus belges contrôlés positifs à l'influence de l'alcool? L'IBSR a-t-il remis une étude sur le sujet?

26.02 François Bellot, ministre: Monsieur le président, cher collègue, tout d'abord, votre question mentionne que la mise en place d'un éthylotest antidémarrage a déjà été étudiée par le passé par la Région wallonne et a été estimée inefficace et disproportionnée. Si une telle étude existe, je ne suis pas au courant de celle-ci. S'il est vrai que les données disponibles ne révèlent pas de problème particulier lié à l'alcool pour

les conducteurs d'autocars et d'autobus, l'IBSR a pu établir dans son étude consacrée à l'abaissement du taux d'alcool autorisé pour les conducteurs novices et les conducteurs de grands véhicules, que ceux-ci sont confrontés à un risque de base plus élevé, en raison de la gravité potentielle des accidents impliquant ces véhicules et des longues distances parcourues par leurs conducteurs.

Je constate d'ailleurs qu'en France, les autocars affectés au transport d'enfants doivent obligatoirement être équipés d'éthylotests antidémarrage depuis 2010, mesure élargie aux autres autocars depuis 2015.

C'est pourquoi la question d'une étude me paraît une étape utile avant de tirer des conclusions. Si d'autres études ont déjà été réalisées, elles devront être jointes au dossier pour ne pas faire deux fois le même travail.

Vu la répartition des compétences dans ce dossier, j'ai mis ce point à l'ordre du jour du prochain Comité exécutif des ministres de la Mobilité. Je compte ainsi connaître la position officielle de mes collègues régionaux afin de mener un éventuel projet ensemble, lequel concernerait à la fois le transport occasionnel et international, qui est une compétence fédérale, et le transport régulier et régulier spécialisé, qui est une compétence régionale.

Enfin, j'ajouterai que les entreprises peuvent actuellement déjà équiper leurs véhicules d'un éthylotest antidémarrage à titre préventif afin de sensibiliser, si elles le souhaitent, leur personnel à la sécurité routière.

Je dois bien dire que la Fédération autocariste belge souhaite ce dispositif pour ses véhicules, car les sociétés n'ont pas toujours la capacité ou l'aptitude de contrôler leur personnel en tout temps et en tout lieu, surtout lorsque les conducteurs se trouvent bien loin en Europe pour transporter des enfants ou d'autres personnes dans des missions purement touristiques et irrégulières.

26.03 Laurent Devin (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos précisions. Je resterai attentif à l'évolution de ce dossier.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

27 Question de M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'utilisation de l'éthylotest antidémarrage" (n° 18146)

27 Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het gebruik van het alcoholslot" (nr. 18146)

27.01 Emir Kir (PS): Monsieur le président, ma question est dans la même veine que celle de M. Devin.

Monsieur le ministre, en France, depuis le 1^{er} décembre 2016, les éthylotests antidémarrage proposés par les préfectures sont appliqués dans trois départements: la Drôme, le Nord et la Marne. En cours d'évaluation, cette opération va faire l'objet d'un bilan pour savoir si elle doit être étendue à l'ensemble du territoire en 2019. En Belgique, depuis le 1^{er} octobre 2010, les conducteurs sous influence ou en état d'ébriété peuvent se voir condamner à l'installation d'un éthylotest antidémarrage. Cette mesure s'accompagne toujours d'un programme d'encadrement, comme stipulé dans l'arrêté royal du 26 novembre 2010. Il s'agit d'une alternative au retrait pur et simple du permis de conduire. Néanmoins, à ce jour, le bilan est assez maigre car le dispositif est très peu utilisé par la Justice.

Monsieur le ministre, combien de condamnations au placement d'éthylotests antidémarrage ont-elles été prononcées à ce jour depuis son installation dans le dispositif légal belge? Quelles sont les raisons pour lesquelles en pratique cette peine est peu utilisée? Quels sont les problèmes rencontrés? Comment y remédier aujourd'hui?

27.02 François Bellot, ministre: Depuis son introduction en 2010 dans la loi relative à la police de la circulation routière, l'IBSR a assuré le suivi de 42 personnes condamnées à un éthylotest antidémarrage, ce qui, il faut l'avouer, est très faible. Actuellement, imposer un éthylotest antidémarrage est facultatif pour le juge, dès 0,8 g d'alcool par litre de sang. Force est de constater que l'alcolock n'est pas un succès en Belgique. En effet, tant les juges que les contrevenants recourent davantage à la déchéance du droit de conduire pour diverses raisons dont le coût de l'alcolock, la crainte de l'installer dans une voiture professionnelle ou la crainte du regard de l'entourage. Tant les juges que les contrevenants recourent

davantage à la déchéance du droit de conduire et l'obligation aussi de payer des amendes qui vont de 2 000 à 4 000 euros en même temps. Un alcolock coûte 3 000 euros.

Je suis donc parfaitement au courant des faiblesses du système actuel. Un projet de loi sera très prochainement présenté au gouvernement pour y remédier. Il ne faut pas se tromper de débat. L'objectif reste avant tout la diminution du nombre de morts sur nos routes.

Le projet de loi en cours de discussion entend donc lutter plus sévèrement contre la conduite sous influence de l'alcool. Il est notamment prévu que, dans certains cas comme la récidive ou en cas d'intoxication alcoolique grave – c'est-à-dire au-delà de 1,8 g/l, ce qui fait plus de dix-huit bières –, l'imposition d'un éthylotest antidémarrage devra devenir la norme, et non l'exception.

En 2015, sur la base des PV de la police, on estime qu'environ 10 000 personnes ont été verbalisées avec un taux de plus de 1,8 g, alors que le risque d'accident est deux cents fois plus élevé avec ce taux d'alcool que pour un conducteur sobre. Il est donc grand temps que le législateur manifeste à nouveau sa volonté de contrer avec fermeté ce phénomène, s'il veut atteindre en 2020 l'objectif de limiter à 420 le nombre de morts sur nos routes.

27.03 Emir Kir (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour toutes ces précisions.

Je reviendrai évidemment vous interroger sur la mise en œuvre du plan.

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

28 Vraag van de heer Franky Demon aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de gemachtigde opzichters" (nr. 18017)

28 Question de M. Franky Demon au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les surveillants habilités" (n° 18017)

28.01 Franky Demon (CD&V): Mijnheer de minister, naar aanleiding van het ongeval in Brugge vorige maand waarbij een jongen onder een vrachtwagen terechtkwam, kreeg ik heel wat vragen van Brugse scholen over gemachtigde opzichters. Bepaalde zaken zouden onduidelijk zijn in de huidige wetgeving.

Graag had ik van u vernomen welke van de volgende zaken u duidelijk kan omschrijven zodat er geen verwarring meer heerst. Welke zaken zal u meenemen in de besprekingen over de aanpassing van de wetgeving over de gemachtigde opzichters?

In de huidige wetgeving staat dat gemachtigde opzichters groepen mogen laten oversteken. De omschrijving van een groep blijkt echter onduidelijk. Wat is precies een groep? Zijn twee personen bijvoorbeeld al een groep? Kunnen kinderen en scholieren die in een tijdspanne van ongeveer een half uur verspreid aankomen aan de schoolpoort als een groep gezien worden?

Wie mogen de gemachtigde opzichters precies laten oversteken? Zijn zij ook bevoegd om gemene groepen of een ouder met kind te laten oversteken? Is het wenselijk dat de regels aangepast worden zodat ook fietsers overgelaten mogen worden?

Gemachtigde opzichters hebben enkel een bevoegdheid in de gemeente waar zij gemachtigd zijn. Als zij die bevoegdheid in een buurgemeente willen uitoefenen, bijvoorbeeld als ze met een klas op stap zijn, moeten ze daarvoor toestemming vragen. Kan u bekijken of het mogelijk is dat een gemachtigde opzichters in heel het land bevoegd is?

Doordat er een verschil is in de bevoegdheden van een wegwake en die van een gemachtigde opzichters, heerst er vaak onduidelijkheid. Is het wenselijk dat er één statuut komt voor beiden of moeten de gemachtigde opzichters en de wegwake naast elkaar blijven bestaan? Zo ja, waarom en kunnen beiden dan niet meer op elkaar afgestemd worden?

28.02 Minister François Bellot: Mijnheer Demon, in het ministerieel rondschrijven van 5 juli 1999 betreffende de gemachtigde opzichters wordt onder punt 3.7.1 ingegaan op de vraag over het aantal personen waaruit een groep moet bestaan. Het exacte aantal voor een groep wordt daarin echter niet

bepaald. Dat is ook logisch omdat dat alleen maar aanleiding zou geven tot meer discussies. Daarom wordt een groep beschreven als een samenhangend geheel van meerdere personen dat een zekere omvang heeft.

Het is niet de bedoeling twee personen als een groep te beschouwen, maar dat betekent daarom niet dat de gemachtigde opzichter die kinderen niet mag helpen bij het oversteken, hetzij via het geven van raadgevingen zonder daarbij het verkeer stil te leggen, hetzij door effectief het verkeer stil te leggen indien de verkeerssituatie daartoe noopt.

De teneur van de omzendbrief is dat gemachtigd opzichters met gezond verstand te werk moeten gaan. Een te strikt kader zou immers contraproductief werken en de veiligheid van overstekende kinderen niet ten goede komen. In artikel 3.7.3.3 van het hierboven geciteerde rondschrĳven wordt gesteld dat toevallige personen samen met kinderen onder dekking van de aanwijzingen van de gemachtigde opzichter mogen oversteken. Volwassenen hebben in feite de keuze: ofwel stappen zij zelfstandig over, ofwel wachten zij tot 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 geaccentueerd, de politie kan niet alle verkeerstaken vervullen, er is meer vrachtverkeer enzovoort.

In het kader van de werkzaamheden met betrekking tot de herziening van het verkeersreglement, is het statuut van de gemachtigde opzichters reeds aan bod gekomen. Zo werd onder meer erin voorzien dat gemachtigde opzichters ook fietsende kinderen bij het oversteken mogen helpen. Omdat gemachtigde opzichters toch een wat specifieke opdracht uitvoeren en meestal slechts op bepaalde plaatsen die taak uitvoeren, meestal aan een bepaalde schoolingang, is een opleiding noodzakelijk. Zo kunnen ze via het praktische gedeelte van de opleiding ook vertrouwd geraken met de plaats en de concrete verkeerssituatie waar ze als gemachtigd opzichter zullen optreden.

In de herziening van de Wegcode is de bedoeling nog slechts één term te behouden, zijnde signaalgever. Zoals hierboven reeds vermeld, zal omwille van de specifieke opdracht van de signaalgevers die worden ingezet om de veiligheid te verzekeren bij het oversteken of het begeleiden van overstekende kinderen te voet of per fiets, personen met een handicap en/of oudere personen, ook in de toekomst nog in een opleiding worden voorzien.

28.03 Franky Demon (CD&V): Mĳnheer de minister, bedankt voor de duidelijkheid.

Ik heb nog geen antwoord op mijn derde vraag gekregen. Men gaat vanuit de stad Brugge bijvoorbeeld op uitstap naar de gemeente Oostkamp. Volgens mijn informatie is men in de stad Brugge dan de gemachtigde opzichter, maar als men op uitstap gaat naar een nabijgelegen dorp of stad niet. Kan men niet voor meer uniformisering zorgen zodat men overal gemachtigd opzichter is? Anders lijkt dit wat absurd.

28.04 Minister François Bellot: Ik zal dat bekijken. Ik heb daar nu geen antwoord op.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: De vraag nr. 18092 van mevrouw Poncelet wordt omgezet in een schriftelijke vraag. De vraag nr. 18110 van collega Van Hecke wordt omgezet in een schriftelijke vraag. De vraag nr. 18126 van mevrouw Poncelet wordt omgezet in een schriftelijke vraag, alsook vraag nr. 18137 van mijzelf. De vraag nr. 18143 van mevrouw Lalieux wordt uitgesteld.

29 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de Benelux-trein in het vervoersplan 2017" (nr. 18117)

29 Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le train Benelux dans le plan de transport 2017" (n° 18117)

29.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Deze vraag kent reeds een heel lange geschiedenis, mĳnheer de minister.

U herinnert zich wellicht de Fyra die een aantal weken over ons en over het Nederlands spoorwegnet heeft gereden, eind 2012-begin 2013. Na het afvoeren van die trein werd er beslist dat de oude Beneluxtrein terug zou rijden tussen Brussel en Amsterdam, tijdelijk via lijn 12 en Roosendaal, maar op termijn zou hij over de hogesnelheidslijn moeten gaan rijden. In mei 2013 werd reeds afgesproken tussen de Belgische en Nederlandse spoorwegen en overheden dat vanaf december 2016 – reeds enkele maanden geleden – die trein via de hogesnelheidslijn zou gaan rijden. Die datum is duidelijk niet gehaald want vandaag rijdt die trein nog steeds over lijn 12 en wordt het perspectief van december 2017 naar voren geschoven. Vanaf dan zou die Beneluxtrein via de hogesnelheidslijn gaan rijden en zou die ook halt houden in het station Noorderkempen in Brecht zodanig dat zij hun langverwachte verbinding richting Nederland ook zouden krijgen.

Op dit moment bedraagt de reistijd tussen Brussel en Amsterdam 3 uur en 20 minuten. Het is belangrijk dat in het kader van het Vervoersplan 2017 die reistijd korter zou worden. De omklap naar lijn 4 is ook van belang voor het station Noorderkempen, zoals reeds aangehaald, en voor de verbinding Antwerpen-Breda. Meer en meer duiken er echter geruchten op dat het krap wordt om de nieuwe deadline december 2017 – de derde deadline, na december 2016 en april 2017 – te kunnen halen.

Vandaar een reeks vragen.

Welke afspraken werden er gemaakt tussen NMBS, NS en Bombardier, degene die het treinmaterieel gehomologeerd moet leveren, om over de hogesnelheidslijn, lijn 4, te kunnen rijden?

Op welke manier en wanneer werden die afspraken vastgelegd? Wat was de afgesproken timing?

Wat zijn de implicaties voor de betrokken partijen als de opgestelde afspraken en timing niet gehaald wordt? De vooropgestelde timing van december 2016 is niet gehaald. Wordt de leverancier gestraft of beboet? Wat zijn de verdere stappen op dat vlak?

Kan u meer info geven over het scenario waarbij de omklap naar HSL 4 in december 2017 kan gebeuren? Wat betekent dat voor de reistijden?

Uit de roadshows blijkt dat het nog niet zeker is of de tweede L-trein tot Roosendaal of tot Essen zal rijden. Wat zijn de plannen? Houdt dat verband met de inzet van de Beneluxtrein?

Kan u meer info geven over het scenario waarbij de omklap naar HSL 4 niet in december 2017 kan gebeuren? Wat houdt het alternatieve scenario in? Wat betekent dat voor de reistijd? Welke implicaties heeft dat voor de bediening van het station Noorderkempen?

Mocht dat niet lukken, vind ik persoonlijk dat de voorziene treinuren die de Beneluxtrein voor het station Noorderkempen zou bieden, op een alternatieve manier moeten worden ingevuld.

Wat zijn de implicaties voor de verbinding Antwerpen-Breda?

29.02 Minister **François Bellot**: In 2014 heeft de NMBS een contract afgesloten met Bombardier voor de aanpassing van 12 *tracks locks* voor de treinen op lijn 4 (L4) en HSL-Zuid. De homologatie en de aanpassing van de *locks* op L4 vallen daarbij onder de verantwoordelijkheid van Bombardier. Het was de bedoeling om de gewijzigde *locks* vanaf december 2016 in te zetten op L4 en HSL-Zuid. Vandaag is het objectief om die indienststelling tegen 2017 te verwezenlijken.

Uiterlijk op 31 mei 2017 moet Bombardier het toelatingsdossier indienen bij DVIS en bij IL&T om de homologatie te bekomen van onder andere de ETCS-software. De tests van de compatibiliteit van de locomotieven met de verschillende soorten infrastructuur zijn voltooid. Bombardier is nu bezig met de opstelling van het technisch dossier. Wettelijk gezien heeft DVIS vervolgens vier maanden de tijd om haar analyse uit te voeren.

Indien de omklap naar HSL 4 kan plaatsvinden in december 2017, dan zal de reistijd tussen Brussel en Amsterdam 2 uur en 53 minuten bedragen, indien niet langs Den Haag gereden wordt, zoals mevrouw Dijkema per brief gevraagd heeft. De reistijd tussen Antwerpen en Breda zal dan 33 minuten bedragen.

Inzake de tweede L-trein uit Puurs kan ik zeggen dat die momenteel beperkt is tot Essen. Om met de tweede trein naar Roosendaal te rijden, is er een akkoord op het operationeel en financieel vlak met de Nederlandse Spoorwegen nodig.

Indien de omklap naar HSL 4 in december 2017 niet mogelijk is, dan zal de NMBS zich beroepen op de boeteclausule tegen Bombardier, die contractueel voorzien is.

Het gevolg is dat de Beneluxtrein dan blijft rijden via lijn 12. Hij behoudt dan zijn huidige rijpad, zonder vermindering van de reistijd tussen Brussel en Amsterdam. Dit heeft tot gevolg dat de IC-trein 15 tussen Antwerpen-Centraal en de Noorderkempen blijft rijden. Dit aanbod blijft aangevuld met drie P-treinen heen en terug, zowel 's ochtends als 's avonds.

Een verbinding tussen Antwerpen en Breda kan pas gerealiseerd worden zodra de Beneluxtrein via de L4 rijdt. Nog afgezien van de vraag of een alternatief aanbod economisch verantwoord zou zijn, is dit nu alleszins technisch onmogelijk omdat de NMBS niet over materieel beschikt dat over L4 kan rijden en toegelaten is op het Nederlandse net.

29.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Dank u wel voor uw antwoord, mijnheer de minister.

Het is vandaag 3 mei. Ik begrijp dat Bombardier nog tot 31 mei de tijd heeft om het dossier rond te krijgen. Als dat lukt, zou alles nog in orde kunnen komen voor het einde van dit jaar.

Het verbaast me een beetje dat de boeteclausules pas gelden vanaf december 2017 en niet vanaf december 2016, de oorspronkelijke timing. Mij lijkt het logisch dat, als de oorspronkelijke timing niet wordt gehaald, de boeteclausules meteen van toepassing zijn. Nu, ik ken het contract natuurlijk niet maar het leek mij logisch dat dit dan toch het geval zou zijn.

Ten derde, als de timing niet wordt gehaald, dan vind ik dat opnieuw een bijzonder pijnlijk geval. Laat ons er echter nu voorlopig maar van uitgaan dat ze wel wordt gehaald. Ik wil echter toch even in herinnering brengen dat de beslissing om hogesnelheidslijn 4 aan te leggen genomen is midden jaren 90 en dat de regio van Brecht en de Noorderkempen daarvoor destijds een verbinding met onder andere Nederland in het vooruitzicht, zeg maar in ruil, heeft gekregen. Midden jaren 90 werd gezegd dat dit iets zou zijn voor de eerste jaren van het decennium 2000.

Ik zit sinds 2004 in het Parlement. Vanaf de eerste weken heb ik daar vragen over gesteld, 13 jaar later moet ik daar nog altijd vragen over stellen. Ik vind dat bijzonder, bijzonder frustrerend. Ik hoop echt dat dit nu snel in orde kan komen.

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

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.58 uur.
La réunion publique de commission est levée à 16.58 heures.*