



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BEKNOPT VERSLAG

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

Woensdag

11-05-2016

Namiddag

Mercredi

11-05-2016

Après-midi

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

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

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

INHOUD

Vraag van mevrouw Kattrin Jadin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de mails met vragen om inlichtingen die bij de FOD Mobiliteit in het Duits binnenkomen" (nr. 10870)

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

Vraag van mevrouw Kattrin Jadin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het schrappen van lijn 42" (nr. 10873)

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

Vraag van mevrouw Kattrin Jadin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stijging van het kostenplaatje van de ziekteverloven bij de NMBS" (nr. 10898)

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

Vraag van mevrouw Goedele Uyttersprot aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stand van zaken naar aanleiding van de treinramp in Wetteren" (nr. 11105)

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

Samengevoegde vragen van

- mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de poortjes in de stations" (nr. 11323)

- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het installeren van poortjes en scanners in de stations in het kader van de strijd tegen het terrorisme" (nr. 11428)

Sprekers: **Inez De Coninck, David Geerts, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast

SOMMAIRE

Question de Mme Kattrin Jadin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les demandes de renseignements au SPF Mobilité par mail en allemand" (n° 10870)

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

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 suppression de la ligne 42" (n° 10873)

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

Question de Mme Kattrin Jadin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'augmentation du coût des congés maladies à la SNCB" (n° 10898)

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

Question de Mme Goedele Uyttersprot au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'état des lieux à la suite de la catastrophe ferroviaire de Wetteren" (n° 11105)

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

Questions jointes de

- Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'installation de portiques dans les gares" (n° 11323)

- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'installation de portiques et de scanners dans les gares dans le cadre de la lutte contre le terrorisme" (n° 11428)

Orateurs: **Inez De Coninck, David Geerts, François Bellot**, ministre de la Mobilité,

met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het advies van het RGCT over de heffing van de spoorweginfrastructuur" (nr. 11324)	6	Question de Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'avis de la CCVF à propos de la tarification de l'infrastructure ferroviaire" (n° 11324)	6
<i>Sprekers: Inez De Coninck, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: Inez De Coninck, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Samengevoegde vragen van	7	Questions jointes de	7
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de integratie van Securail bij de spoorwegpolitie en de veiligheidsmaatregelen in de stations in het kader van de strijd tegen het terrorisme" (nr. 11242)	7	- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'intégration de Securail au sein de la police des chemins de fer et les mesures de sécurité prises dans les gares dans le cadre de la lutte contre le terrorisme" (n° 11242)	7
- mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toekomst van de spoorwegpolitie en Securail" (nr. 11452)	7	- Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'avenir de la police des chemins de fer et de Securail" (n° 11452)	7
- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de beveiliging van stations in het algemeen en de integratie van Securail-personeel in de spoorwegpolitie in het bijzonder" (nr. 11463)	7	- Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la sécurisation des gares en général et l'intégration du personnel de Securail dans la police des chemins de fer en particulier" (n° 11463)	7
<i>Sprekers: David Geerts, Inez De Coninck, Sabien Lahaye-Battheu, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: David Geerts, Inez De Coninck, Sabien Lahaye-Battheu, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het beheerscontract NMBS en de assistentie aan personen met beperkte mobiliteit" (nr. 11325)	8	Question de Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le contrat de gestion SNCB et l'assistance aux personnes à mobilité réduite" (n° 11325)	8
<i>Sprekers: Inez De Coninck, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: Inez De Coninck, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van mevrouw Stéphanie Thoron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de prioriteiten op het stuk van verkeersveiligheid en de zware voet van de Belgische chauffeurs" (nr. 11167)	9	Question de Mme Stéphanie Thoron au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les priorités en matière de sécurité routière et de la vitesse excessive des Belges sur la route" (n° 11167)	9
<i>Sprekers: Stéphanie Thoron, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij		<i>Orateurs: Stéphanie Thoron, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des	

der Belgische Spoorwegen

Chemins de fer Belges

- Vraag van de heer Benoit Hellings aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de evaluatie van de gevolgen van de nieuwe RNP-procedure voor de landingen op baan 07L op Brussels Airport" (nr. 11347)
Sprekers: Benoit Hellings, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- Vraag van de heer Stéphane Crusnière aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de voltooiing van het GEN in Waals-Brabant" (nr. 11382)
Sprekers: Stéphane Crusnière, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- Vraag van mevrouw Karin Temmerman aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de timing met betrekking tot de verkoop van gronden van Infrabel aan het station van Drogen" (nr. 11291)
Sprekers: Karin Temmerman, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vermindering van het aantal fietspunten en de criteria van de openbare aanbesteding voor het onderhoud van de fietspunten" (nr. 11429)
Sprekers: David Geerts, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- Vraag van mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vakbondstoelagen" (nr. 11394)
Sprekers: Gwenaëlle Grovonius, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de veiligheidsmaatregelen op overwegen" (nr. 11430)
Sprekers: David Geerts, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol
- Question de M. Benoit Hellings au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'évaluation des incidences de la nouvelle procédure RNP pour les atterrissages en piste 07L à Brussels Airport" (n° 11347)
Orateurs: Benoit Hellings, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
- Question de M. Stéphane Crusnière au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la finalisation des travaux RER en Brabant wallon" (n° 11382)
Orateurs: Stéphane Crusnière, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
- Question de Mme Karin Temmerman au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le timing concernant la vente de terrains appartenant à Infrabel aux abords de la gare de Drogen" (n° 11291)
Orateurs: Karin Temmerman, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
- Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la diminution du nombre de points vélo et les critères d'adjudication publique pour l'entretien des points vélo" (n° 11429)
Orateurs: David Geerts, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
- Question de Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les dotations syndicales" (n° 11394)
Orateurs: Gwenaëlle Grovonius, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
- Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les mesures de sécurité aux abords des passages à niveau" (n° 11430)
Orateurs: David Geerts, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol

<p>en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>		<p>et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	
<p>Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het vastzitten van 500 reizigers op een snikhete trein" (nr. 11431)</p> <p><i>Sprekers: David Geerts, François Bellot,</i> minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	16	<p>Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les 500 passagers bloqués dans un train surchauffé" (n° 11431)</p> <p><i>Orateurs: David Geerts, François Bellot,</i> ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	16
<p>Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de schuldsituatie van onze spoorwegen" (nr. 11436)</p> <p><i>Sprekers: David Geerts, François Bellot,</i> minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	18	<p>Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'endettement de nos sociétés nationales des chemins de fer" (n° 11436)</p> <p><i>Orateurs: David Geerts, François Bellot,</i> ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	18
<p>Vraag van mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de sociale situatie bij Belgocontrol" (nr. 11451)</p> <p><i>Sprekers: Karine Lalieux, François Bellot,</i> minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	19	<p>Question de Mme Karine Lalieux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la situation sociale chez Belgocontrol" (n° 11451)</p> <p><i>Orateurs: Karine Lalieux, François Bellot,</i> ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	19

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 11 MEI 2016

Namiddag

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

du

MERCREDI 11 MAI 2016

Après-midi

De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.20 uur en voorgezeten door mevrouw Karine Lalieux.

La réunion publique de commission est ouverte à 14 h 20 par Mme Karine Lalieux, présidente.

01 Vraag van mevrouw Katrin Jadin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de mails met vragen om inlichtingen die bij de FOD Mobiliteit in het Duits binnenkomen" (nr. 10870)

01 Question de Mme Katrin Jadin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les demandes de renseignements au SPF Mobilité par mail en allemand" (n° 10870)

01.01 Katrin Jadin (MR): Duitstalige vragen om inlichtingen worden bijna nooit behandeld bij de FOD Mobiliteit. Die situatie zou voortkomen uit een combinatie van redenen. Enerzijds werd er een quorum aan de administratie opgelegd inzake verplicht te geven antwoorden, waardoor de administratie geen enkele e-mail beantwoordt zodra dat aantal wordt overschreden. Anderzijds zou de centrale die instaat voor de dispatching de mails in het Duits niet begrijpen.

01.01 Katrin Jadin (MR): Les demandes de renseignements en langue allemande ne sont quasi jamais traitées au sein du SPF Mobilité. Cette situation résulterait de la combinaison d'un quota de réponses obligatoires imposées à l'administration, au-delà duquel celle-ci ne répond plus aux emails, et du fait que la centrale responsable du dispatching ne comprendrait pas les mails en allemand.

Zou het niet mogelijk zijn om een adres aan te maken voor onze Duitstalige landgenoten opdat hun vragen worden behandeld door personen die de taal van Goethe machtig zijn?

Ne serait-il pas envisageable d'instaurer une adresse pour nos concitoyens germanophones afin que leurs demandes soient traitées par des personnes maîtrisant la langue de Goethe?

01.02 Minister François Bellot (*Frans*): Er bestaat een specifieke informatiebalie voor de vragen inzake de DIV. De vragen in het Duits worden behandeld door de Duitstalige medewerkers van de afdeling in Eupen.

01.02 François Bellot, ministre (*en français*): Il existe un guichet d'information spécifique pour les questions relatives à la DIV. Les questions en allemand sont traitées par les collaborateurs germanophones de l'antenne d'Eupen.

De algemene vragen worden behandeld door een centrale infodesk. De vragen in het Duits worden in geen enkel opzicht anders behandeld.

Les demandes générales sont traitées par un guichet d'information central. Aucune différence n'est opérée à l'égard des demandes en langue allemande.

In 2014 ontving de FOD 16 vragen in het Duits op een totaal van 13.577 vragen. Op bijna 90 procent ervan werd er binnen 10 dagen een antwoord gegeven.

01.03 Kattrin Jadin (MR): Voor de DIV wist ik dat er geen problemen waren. Er is dus, statistisch gezien, niet echt een probleem. Dat verheugt me.

Het incident is gesloten.

02 Vraag van mevrouw Kattrin Jadin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het schrappen van lijn 42" (nr. 10873)

02.01 Kattrin Jadin (MR): Het gerucht doet de ronde dat lijn 42 zal worden afgeschaft en dat zorgt voor grote onrust in het zuiden van mijn arrondissement.

Is die spoorlijn in gevaar?

02.02 Minister François Bellot (Frans): Er is absoluut geen sprake van een afschaffing van lijn 42.

Infrabel deelt mij mee dat er de jongste jaren ingrijpende renovatiewerken aan de spoorweginfrastructuur werden uitgevoerd, zoals de herelektrificatie van de lijn, de vernieuwing van bruggen en tunnels, de beveiliging van de rotswanden en de modernisering van de signalisatie op de lijn.

02.03 Kattrin Jadin (MR): Die investeringen tonen aan dat men in de toekomst van de lijn gelooft. Ik ben gerustgesteld.

Het incident is gesloten.

03 Vraag van mevrouw Kattrin Jadin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stijging van het kostenplaatje van de ziekteverloven bij de NMBS" (nr. 10898)

03.01 Kattrin Jadin (MR): Ziekteverloven vormen een steeds grotere uitgavenpost voor de NMBS.

Een analyse van de cijfers per provincie brengt grote verschillen aan het licht. In Wallonië is er meer ziekteverzuim en blijft men langer afwezig dan in Vlaanderen.

En 2014, le SPF a reçu 16 questions en allemand sur un total de 13 577 questions. Pour presque 90 % d'entre elles, le délai de réponse de 10 jours a pu être respecté.

01.03 Kattrin Jadin (MR): Pour la DIV, je savais qu'il n'y avait pas de problèmes. Et, donc, statistiquement, il n'y a pas vraiment de problème. Je m'en réjouis.

L'incident est clos.

02 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 suppression de la ligne 42" (n° 10873)

02.01 Kattrin Jadin (MR): La rumeur de la suppression de la ligne 42 circule et sème la panique dans le sud de mon arrondissement.

Cette ligne est-elle en danger?

02.02 François Bellot, ministre (en français): Il n'est nullement question de supprimer la desserte de la ligne 42.

Infrabel m'informe que d'importants travaux de renouvellement des infrastructures ferroviaires ont été réalisés ces dernières années, comme la réélectrification de la ligne, le renouvellement des ponts et tunnels, la sécurisation des parois rocheuses ou encore la modernisation de la signalisation de la ligne.

02.03 Kattrin Jadin (MR): Ces investissements démontrent qu'on croit en l'avenir de cette ligne. Je suis rassurée.

L'incident est clos.

03 Question de Mme Kattrin Jadin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'augmentation du coût des congés maladies à la SNCB" (n° 10898)

03.01 Kattrin Jadin (MR): Les congés maladies représentent un coût sans cesse croissant pour la SNCB.

Des différences importantes ressortent d'une analyse des chiffres par province. Plus d'absentéisme pour des durées plus longues en Wallonie par rapport à la Flandre.

Om dat fenomeen in te dammen voerde de NMBS de jongste jaren verscheidene maatregelen uit, onder meer een verscherpte controle op de waarachtigheid van de ziektebriefjes en het opzetten van een preventiecampagne. In verschillende werkplaatsen van het land zou een proefproject lopen om de oorzaak van het ziekteverzuim na te gaan.

Wat zijn volgens u de oorzaken van de uiteenlopende cijfers in het Noorden en Zuiden van het land?

Heeft uw departement de door de NMBS toegepaste maatregelen om de oplopende kosten als gevolg van ziekteverzuim te evalueren? Zo ja, wat zijn daarvan de conclusies?

Tegen wanneer wacht u de resultaten van het proefproject in? Worden er in uw diensten nog andere maatregelen bestudeerd om dat probleem aan te pakken?

03.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): Er werden nog niet veel wetenschappelijke studies uitgevoerd over de verschillen tussen de ziekteverzuimcijfers in de verschillende provincies.

Gezondheid is een complex geheel waarin meerdere factoren spelen, zoals de sociaal-economische context, het sociale statuut, enz.

HR Rail heeft vijf acties op poten gezet om het ziekteverzuim te bestrijden: de mededeling van de indicatoren inzake ziekteverzuim aan de entiteiten, de ontwikkeling van een ziekteverzuimmodel ter omkadering van de acties, de vaststelling van de cijfers voor 2015 en de mededeling ervan aan het Comité voor preventie en bescherming op het werk, het opstarten van proefprojecten bij de NMBS en Infrabel en de organisatie van een seminar over burn-out.

Die acties zullen later geëvalueerd worden.

Het incident is gesloten.

04 **Vraag van mevrouw Goedele Uyttersprot aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stand van zaken naar aanleiding van de treinramp in Wetteren" (nr. 11105)**

04.01 **Goedele Uyttersprot** (N-VA): Op 4 mei 2013 ontspoorde in Wetteren een goederentrein met chemische producten. Is er al duidelijkheid over

Pour endiguer ce phénomène, la SNCB a mis en œuvre ces dernières années plusieurs mesures, telles que le renforcement de la politique de contrôle de la véracité des certificats médicaux et le lancement d'une campagne de prévention. Un projet-pilote serait en cours dans plusieurs ateliers du pays visant à déterminer l'origine de ce comportement.

Selon vous, quelles sont les causes qui pourraient justifier de telles disparités dans les taux d'absentéisme et la durée de ceux-ci à travers les différentes régions du pays?

Votre département a-t-il évalué les mesures appliquées par la SNCB pour endiguer l'augmentation du coût de l'absentéisme? Si oui, quelles en sont les conclusions?

Quand espérez-vous recevoir les conclusions du projet-pilote? D'autres mesures sont-elles à l'étude au sein de vos services pour lutter contre cette problématique?

03.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): Peu d'études scientifiques ont été menées pour expliquer les différences entre les indicateurs d'absentéisme par province.

La santé est un phénomène complexe résultant de plusieurs facteurs comme le contexte socio-économique, le statut social, etc.

Cinq actions ont été menées par le département HR des chemins de fer belge pour lutter contre l'absentéisme: la communication des indicateurs d'absentéisme aux entités, l'élaboration d'un modèle d'absentéisme pour cadrer les actions, l'établissement des chiffres 2015 et leur communication au Comité de prévention et de protection au travail, le lancement de projets-pilotes au sein de la SNCB et Infrabel, l'organisation d'un séminaire consacré au *burn out*.

L'évaluation de ces actions suivra.

L'incident est clos.

04 **Question de Mme Goedele Uyttersprot au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'état des lieux à la suite de la catastrophe ferroviaire de Wetteren" (n° 11105)**

04.01 **Goedele Uyttersprot** (N-VA): Connait-on déjà la cause du déraillement, le 4 mai 2013 à Wetteren, d'un train de marchandises transportant

de oorzaak? Kan Infrabel aansprakelijk worden gesteld? Hoeveel bedraagt de schade? Werden de slachtoffers vergoed?

Infrabel heeft de prestaties van ondernemingen waarvoor zij zelf de opdracht heeft gegeven, en de bijhorende kosten, geprefinancierd. Werd dat bedrag al gerecupereerd?

04.02 Minister **François Bellot** (*Nederlands*): Infrabel kan geen uitspraken doen zolang het gerechtelijk vooronderzoek nog loopt. Naast de kosten van de evacuatie van de buurtbewoners prefinanciert Infrabel alleen prestaties van ondernemingen waarvoor ze zelf de opdracht heeft gegeven en de facturen die voortvloeien uit haar plicht om als een goede huisvader op te treden.

De schade die Infrabel tot nu aan derden heeft vergoed, wordt begroot op 4.010.269,87 euro. De geprefinancierde bedragen werden nog niet gerecupereerd. Alle schade zal uiteindelijk worden verhaald op de verantwoordelijke voor het treinongeval.

Het incident is gesloten.

05 **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de poortjes in de stations" (nr. 11323)
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het installeren van poortjes en scanners in de stations in het kader van de strijd tegen het terrorisme" (nr. 11428)

05.01 **Inez De Coninck** (N-VA): De NMBS onderzoekt het nut van het plaatsen van toegangspoortjes in de stations uit veiligheidsoverwegingen. Het is echter hoogst twijfelachtig of dergelijke poortjes de stations wel veiliger maken en bovendien kunnen ze ook praktische problemen veroorzaken. De stationsgebouwen zijn op sommige plaatsen een toegangsweg tot de stad, een fietsverbinding of een commerciële ruimte. Het lijkt dan ook niet handig om deze af te sluiten met poortjes.

Kan de minister het onderzoek van de NMBS toelichten? Komen er poortjes voor nationaal of ook voor internationaal vervoer? Wat zou de kostprijs ervan zijn? Hoe zullen wachtrijen worden vermeden,

des produits chimiques? La responsabilité d'Infrabel peut-elle être mise en cause? À combien se montent les dégâts? Les victimes ont-elles été indemnisées?

Infrabel a préfinancé les prestations des entreprises qu'elle a elle-même chargées d'effectuer les opérations rendues nécessaires par l'accident, ainsi que les frais liés à ces interventions. Ce montant a-t-il déjà été récupéré?

04.02 **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): Infrabel n'est pas en mesure de se prononcer tant que l'enquête judiciaire est en cours. Outre les frais d'évacuation des riverains, le préfinancement par Infrabel se limite aux interventions des entreprises qu'elle a elle-même désignées et les factures qui découlent de son obligation d'intervenir en bon père de famille.

Les frais déjà indemnisés par Infrabel au bénéfice de tiers s'élèvent à 4 010 269,87 euros. Les montants préfinancés n'ont pas encore été récupérés. Tous les dommages seront au final récupérés auprès de ceux qui sont responsables de l'accident ferroviaire.

L'incident est clos.

05 **Questions jointes de**

- Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'installation de portiques dans les gares" (n° 11323)
- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'installation de portiques et de scanners dans les gares dans le cadre de la lutte contre le terrorisme" (n° 11428)

05.01 **Inez De Coninck** (N-VA): La SNCB examine l'utilité de l'installation, pour des raisons de sécurité, de portiques d'accès dans les gares. Il est hautement incertain que des portiques de ce genre ne renforcent la sécurité dans les gares et, de plus, ils peuvent constituer une source de problèmes supplémentaires. Les bâtiments des gares constituent, à certains endroits, un accès à la ville, un lieu où l'on peut prendre le vélo ou un espace commercial. Il ne semble donc guère pratique d'en réduire l'accès par le biais de portiques.

Le ministre peut-il commenter l'étude menée actuellement par la SNCB? Des portiques seront-ils installés, pour le trafic national mais aussi pour le trafic international? Quel en serait le coût?

die toch eveneens een veiligheidsrisico creëren? Hoe wordt er voor gezorgd dat de stations toegankelijk blijven voor niet-reizigers?

Comment les files d'attente seront-elles évitées, files d'attentes qui constituent, elles aussi, une source de risques? Comment veillera-t-on à ce que les gares restent accessibles pour les non-voyageurs?

05.02 David Geerts (sp.a): Ook ik ben van mening dat dergelijke veiligheidspoortjes niet veel zullen uithalen, maar de vorige minister van Mobiliteit was er zeer voor te vinden. Van de 400 miljoen euro extra middelen wilde zij 58,5 miljoen euro aanwenden voor deze poortjes.

05.02 David Geerts (sp.a): Je suis moi aussi d'avis que de tels portiques de sécurité ne serviront pas à grand-chose, mais la précédente ministre de la mobilité y était très favorable. Sur les 400 millions d'euros de moyens supplémentaires qui lui avaient été alloués, elle souhaitait en affecter 58,5 à l'installation de ces portiques.

De poortjes hebben de aanslag in de metro ook niet kunnen tegenhouden. Een aantal buurlanden haalt de poortjes weer weg, omdat de opstaptijd te veel verhoogd werd. Wat is de mening van de minister? Blijft hij net als zijn voorganger hiervoor 58,5 miljoen euro vragen aan de regering?

Les portiques n'ont pas pu empêcher l'attentat dans le métro. Et plusieurs États membres sont en train de les retirer, parce qu'ils augmentent le temps d'accès aux voitures. Quelle est l'opinion du ministre à ce sujet? Emboîtera-t-il le pas à Mme Galant et demandera-t-il lui aussi au gouvernement 58,5 millions d'euros pour l'installation de ces portiques?

05.03 Minister François Bellot (Nederlands): Toegangspoortjes hebben vooral een commerciële functie, maar verhogen de veiligheid niet en staan haaks op het open concept van de stations. Detectieportieken, die enkel metaal detecteren, zijn ook geen optie omdat ze een te sterke impact zouden hebben op de reizigersstroom.

05.03 François Bellot, ministre (en néerlandais): Les portiques d'accès ont surtout une fonction commerciale, mais ils ne renforcent pas la sécurité et sont contraires au concept des gares ouvertes. Les portiques de détection, qui détectent uniquement du métal, ne constituent pas non plus une option parce qu'ils auraient un impact trop important sur le flux de voyageurs.

Samen met de minister van Binnenlandse Zaken werk ik aan een oplossing die rekening houdt met de veiligheid, een vlotte doorstroming van de reizigers en de eigenheid van het station als openbare ruimte.

Avec le ministre de l'Intérieur, je planche sur une solution qui tienne compte de la sécurité, de la fluidité du flux de voyageurs et de la spécificité des gares en tant qu'espace ouvert.

Voorzitter: mevrouw Goedele Uyttensprot.

Présidente: Mme Goedele Uyttensprot.

De NMBS onderzoekt welke oplossingen er realistisch zijn. Samen met de minister van Binnenlandse Zaken overweeg ik een werkgroep met veiligheids- en politieverantwoordelijken op te richten om de expertise te bundelen.

La SNCB étudie la faisabilité des diverses solutions. Avec le ministre de l'Intérieur, j'envisage de créer un groupe de travail réunissant des responsables de services de sécurité et de la police en vue de mettre en commun leurs compétences respectives.

Een budget kan pas bepaald worden als alle opties bestudeerd werden en er een keuze werd gemaakt. Dat gebeurt op basis van benchmarking en consultatie van leveranciers. De ervaringen in Zaventem tonen aan dat het van belang is dat de risico's niet eenvoudigweg verplaatst worden. Het uiteindelijke gekozen model zal daarmee rekening moeten houden.

Un budget ne pourra être fixé que lorsque l'ensemble des options auront été examinées et qu'un choix aura été opéré. Cette décision sera prise sur la base d'une comparaison entre les fournisseurs et d'une consultation de ceux-ci. L'expérience de Zaventem montre qu'il est important de ne pas se contenter de déplacer les risques. Le modèle choisi *in fine* devra intégrer cette dimension.

05.04 Inez De Coninck (N-VA): TreinTramBus merkte al op dat de poortjes de miljoenen

05.04 Inez De Coninck (N-VA): L'association flamande TreinTramBus a déjà fait remarquer que

investeringen die gedaan werden om de reistijd te doen dalen, teniet zouden doen. Ik stel vast dat de minister alleszins de nodige afwegingen maakt.

05.05 David Geerts (sp.a): Ik heb hier een minister gehoord die veel genuanceerder antwoordt dan zijn voorganger en ook vraagtekens plaatst bij de besteding van een groot budget, met slechts beperkte resultaten maar wel een grote impact op de reizigers.

Het incident is gesloten.

06 Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het advies van het RGCT over de heffing van de spoorweginfrastructuur" (nr. 11324)

06.01 Inez De Coninck (N-VA): De infrastructuurvergoeding in ons land is zeer hoog, wat de NMBS ervan weerhoudt het treinaanbod te verhogen. Het Raadgevend Comité van de Treinreizigers stelt voor om Infrabel een hoger gedeelte van de totale exploitatie te geven, waardoor de rijpadvergoedingen omlaag kunnen.

In het regeerakkoord staat dat een verlaging van de infrastructuurvergoeding niet mag leiden tot een consolidatie van de schuld van Infrabel met die van de overheid. Daarom vraagt het Raadgevend Comité ook dat de NMBS, in afwachting van een nieuwe berekening van de rijpadvergoeding, het treinaanbod alvast mag verhogen zonder daarvoor een merkbaar hogere vergoeding te betalen.

In welke mate zal er worden ingegaan op deze voorstellen?

06.02 Minister François Bellot (Nederlands): Wij hebben de adviezen nog maar net ontvangen. Ze worden nu door alle betrokken partijen onderzocht, waarna wij ze zullen bespreken in het kader van de voorbereiding van de nieuwe beheerscontracten.

06.03 Inez De Coninck (N-VA): De rijpadvergoeding zal een essentieel element uitmaken van de beheersovereenkomsten.

Het incident is gesloten.

les portillons anéantiraient les investissements de plusieurs millions d'euros réalisés dans le but de réduire les temps de parcours. Je constate que le ministre met en balance ce qui doit être mis en balance.

05.05 David Geerts (sp.a): J'entends ici un ministre dont le ton est nettement plus nuancé que celui de sa devancière. Il remet également en question la pertinence d'un investissement considérable dont les résultats sont limités mais dont l'impact sur les voyageurs est énorme.

L'incident est clos.

06 Question de Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'avis de la CCVF à propos de la tarification de l'infrastructure ferroviaire" (n° 11324)

06.01 Inez De Coninck (N-VA): Le montant de la redevance d'infrastructure est extrêmement élevé en Belgique, ce qui empêche la SNCB d'augmenter l'offre de trains. Le Comité consultatif pour les voyageurs ferroviaires suggère d'octroyer une plus large part de l'exploitation totale du réseau à Infrabel et de réduire ainsi les redevances d'utilisation des sillons.

L'accord de gouvernement stipule qu'une baisse de la redevance d'infrastructure ne peut pas déboucher sur une consolidation de la dette d'Infrabel avec celle de l'État. Le Comité consultatif pour les voyageurs ferroviaires demande dès lors qu'en attendant un nouveau calcul de la redevance d'utilisation des sillons, la SNCB puisse déjà accroître l'offre de trains, sans devoir pour autant payer une redevance d'infrastructure nettement plus élevée.

Dans quelle mesure ces propositions seront-elles mises en œuvre?

06.02 François Bellot, ministre (en néerlandais): Nous venons tout juste de recevoir les avis, qui sont à présent étudiés par les différentes parties concernées. Ils seront ensuite discutés dans le cadre de la préparation des nouveaux contrats de gestion.

06.03 Inez De Coninck (N-VA): La redevance pour l'utilisation des sillons constituera un élément clé des contrats de gestion.

L'incident est clos.

07 **Samengevoegde vragen van**

- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de integratie van Securail bij de spoorwegpolitie en de veiligheidsmaatregelen in de stations in het kader van de strijd tegen het terrorisme" (nr. 11242)
- mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toekomst van de spoorwegpolitie en Securail" (nr. 11452)
- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de beveiliging van stations in het algemeen en de integratie van Securail-personeel in de spoorwegpolitie in het bijzonder" (nr. 11463)

07.01 **David Geerts** (sp.a): Op 27 april 2016 verklaarde minister Jambon in de commissie Binnenlandse Zaken dat hij met de minister van Mobiliteit had overlegd over de integratie van Securail in de politiestructuur. Minister Jambon werkt aan een nieuwe Directie Beveiliging en Bewaking. Securail werd opgericht om de specifieke veiligheidsproblematiek op het spoorwegdomein aan te pakken, maar kreeg ondertussen ook bijkomende taken.

Welke toekomst wordt er voor Securail uitgestippeld? Is zo een integratie een realistisch denkspoor? Hoe verhoudt het personeelsbestand van Securail zich tegenover dat van de spoorwegpolitie?

07.02 **Inez De Coninck** (N-VA): Volgens minister Jambon zou de integratie van de spoorwegpolitie en Securail meerdere voordelen hebben, zoals minder versnippering van middelen en minder samenwerkingsproblemen.

Wat is de mening van de minister van Mobiliteit? Wat zijn de alternatieven voor Securail? Waarom wil de NMBS haar Securailagenten met een wapen uitrusten? Wat is de mening ter zake van de minister?

07.03 **Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): Begin 2016 deed de NMBS een aantal voorstellen om de veiligheid in onze stations te vergroten. Heeft de minister hierover al iets beslist?

Wat vindt de minister van de integratie van Securailpersoneel in de spoorwegpolitie?

07 **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 de Securail au sein de la police des chemins de fer et les mesures de sécurité prises dans les gares dans le cadre de la lutte contre le terrorisme" (n° 11242)
- Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'avenir de la police des chemins de fer et de Securail" (n° 11452)
- Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la sécurisation des gares en général et l'intégration du personnel de Securail dans la police des chemins de fer en particulier" (n° 11463)

07.01 **David Geerts** (sp.a): Le 27 avril dernier, le ministre Jambon a déclaré en commission de l'Intérieur qu'il s'était concerté avec le ministre de la Mobilité au sujet de l'intégration de Securail dans la structure de police. Le ministre Jambon est en train d'élaborer une nouvelle direction Sécurité et Gardiennage. Securail a été créé dans le but d'appréhender les problèmes spécifiques de sécurité dans le domaine ferroviaire, mais d'autres tâches lui ont entre-temps été confiées.

Quel avenir se dessine-t-il pour Securail? Cette intégration constitue-t-elle une piste de réflexion réaliste? Comment le personnel de Securail se comporte-t-il à l'égard du personnel de la police des chemins de fer?

07.02 **Inez De Coninck** (N-VA): D'après le ministre Jambon, l'intégration de Securail à la police des chemins de fer présenterait plusieurs avantages, comme la réduction du morcellement des moyens et la raréfaction des problèmes de coopération.

Qu'en pense le ministre de la Mobilité? Quels autres choix s'offrent-ils à Securail? Pourquoi la SNCB veut-elle équiper ses agents Securail d'une arme? Quelle est la position du ministre à cet égard?

07.03 **Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): Début 2016, la SNCB a formulé plusieurs propositions visant à améliorer la sécurité dans nos gares. Le ministre a-t-il déjà pris une décision à ce propos?

Que pense le ministre de l'intégration de membres du personnel de Securail dans la police des chemins de fer?

Hoeveel mensen werken er bij Securail en hoeveel bij de spoorwegpolitie?

07.04 Minister **François Bellot** (Nederlands): De regering bestudeert inderdaad een mogelijke toenadering tussen Securail en de spoorwegpolitie. Uiteraard moet er voorafgaandelijk overleg zijn met alle betrokken partijen. Ik vind wel dat Securail haar link met de spoorsector moet behouden. Ook al moeten de politiediensten en de diensten van Securail complementair werken, hun prioriteiten en zelfs hun opdrachten zijn niet noodzakelijk dezelfde.

De diensten van Securail tellen 540 voltijds equivalenten. Voor de cijfers over de spoorwegpolitie verwijs ik naar de minister van Binnenlandse Zaken.

07.05 **David Geerts** (sp.a): Securail moet bepaalde specifieke taken kunnen behouden.

07.06 **Inez De Coninck** (N-VA): Ik denk dat er ook problemen kunnen opduiken eens de markt van het binnenlands spoorvervoer geliberaliseerd wordt en er veiligheidsagenten zullen komen die aangeworven werden door een van de spoorwegexploitanten.

07.07 **Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): De minister antwoordde niet op mijn vraag over het algemene veiligheidsbeleid in de stations, waarover de NMBS aangaf dat dit nog beter kan.

Het incident is gesloten.

08 **Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het beheerscontract NMBS en de assistentie aan personen met beperkte mobiliteit" (nr. 11325)**

08.01 **Inez De Coninck** (N-VA): Op 2 juli 2015 keurde het Parlement een resolutie goed over de dienstverlening van de NMBS voor personen met een beperkte mobiliteit. De NMBS verlaagde sindsdien de reservatietijd voor assistentie aan personen met een beperkte mobiliteit in een aantal stations van 24 uur naar 3 uur op voorhand. Dat is een stap in de goede richting, maar in Nederland is de reservatietijd overal slechts 1 uur.

Er was ook kritiek van de reizigersvereniging op de nieuwe M7-rijtuigen, die niet geschikt zijn voor personen met een beperkte mobiliteit.

Quels sont les effectifs respectifs de Securail et de la police des chemins de fer?

07.04 **François Bellot**, ministre (en néerlandais): Le gouvernement étudie en effet la possibilité d'un rapprochement entre Securail et la police des chemins de fer. Il va de soi que cette question doit préalablement faire l'objet d'une concertation avec l'ensemble des parties impliquées. J'estime cependant que Securail doit conserver son lien avec le secteur ferroviaire. Même si les services de police et de Securail doivent se compléter, leurs priorités, voire leurs missions ne sont pas nécessairement identiques.

Les services de Securail comptent 540 équivalents temps plein. En ce qui concerne les chiffres relatifs à la police des chemins de fer, je vous renvoie au ministre de l'Intérieur.

07.05 **David Geerts** (sp.a): Securail doit pouvoir conserver certaines tâches spécifiques.

07.06 **Inez De Coninck** (N-VA): Je pense que des problèmes pourraient aussi apparaître quand le marché du transport ferroviaire intérieur sera libéralisé et que des agents de sécurité qui auront été recrutés par un des exploitants du chemin de fer entreront en scène.

07.07 **Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): Le ministre n'a pas répondu à ma question sur la politique générale en matière de sécurité dans les gares, dont la SNCB a déclaré qu'elle peut être améliorée.

L'incident est clos.

08 **Question de Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le contrat de gestion SNCB et l'assistance aux personnes à mobilité réduite" (n° 11325)**

08.01 **Inez De Coninck** (N-VA): Le 2 juillet 2015, le Parlement a approuvé une résolution relative aux services de la SNCB aux personnes à mobilité réduite. Depuis, dans certaines gares, l'entreprise ferroviaire a réduit de 24 à 3 heures à l'avance le délai de réservation pour l'assistance aux personnes à mobilité réduite. C'est un progrès, mais aux Pays-Bas, ce délai est d'une heure dans toutes les gares.

L'association des voyageurs a également critiqué les nouvelles voitures M7 qui ne sont pas adaptées aux personnes à mobilité réduite.

Hoe ver staat het met het implementeren van de aanbevelingen van de resolutie? Zullen er ter zake nieuwe maatregelen in het beheerscontract worden opgenomen? Zal de NMBS de aanbevelingen over de M7-rijtuigen volgen?

08.02 Minister **François Bellot** (*Nederlands*): De onderhandelingen over het beheerscontract zijn nog aan de gang. In het ontwerp werden maatregelen opgenomen voor de begeleiding van personen met een beperkte mobiliteit en voor de uitrusting van de stations.

In Nederland beschikt men bijna overal over hoge perrons, vandaar de kortere reservatietijd. Dat blijft een langetermijndoelstelling van de NMBS.

Er wordt gewerkt aan de automatisering van de aanvraag van een kaart voor kosteloze begeleider. De NMBS vraagt dat de Nationale Hoge Raad voor Personen met een Handicap haar unieke aanspreekpunt blijft.

De nieuwe M7-dubbeldekvoertuigen zullen aan de recentste Europese regelgeving voldoen en maximaal tegemoetkomen aan de behoeften van reizigers met een beperkte mobiliteit, ook voor wat betreft de opstaphoogte.

Het incident is gesloten.

09 **Vraag van mevrouw Stéphanie Thoron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de prioriteiten op het stuk van verkeersveiligheid en de zware voet van de Belgische chauffeurs" (nr. 11167)**

09.01 **Stéphanie Thoron** (MR): Uit een recente studie van het BIVV blijkt dat de Belgische automobilisten geneigd zijn op dagen met minder druk verkeer sneller te rijden. Het probleem doet zich vooral voor op hoofdwegen waar de snelheid beperkt is tot 90 km/u.

Verkeersveiligheid is in grote mate een geregionaliseerde materie, maar ik wil u toch vragen welke verkeersveiligheidsdossiers u in eerste instantie zal aanpakken. Welke preventieve en repressieve maatregelen zult u prioritair nemen? Hebt u uw collega's van de Gewesten al ontmoet?

09.02 **François Bellot**, ministre (*Frans*): Mijn administratie bekijkt prioritair vijf maatregelen ter bevordering van de veiligheid: de beperking van de alcoholimiet voor onervaren autobestuurders tot 0,2 gram per liter bloed; de meer systematische

Quel est l'état d'avancement de la mise en œuvre des recommandations formulées dans la résolution? Le nouveau contrat de gestion contiendra-t-il de nouvelles mesures à ce propos? La SNCB va-t-elle suivre les recommandations relatives aux véhicules M7?

08.02 **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): Les négociations du contrat de gestion ne sont pas terminées. Le projet de texte inclut des dispositions concernant l'assistance des personnes à mobilité réduite et l'équipement des gares.

Aux Pays-Bas, on dispose partout de quais surélevés, d'où le temps de réservation plus court. Cela reste un objectif à long terme de la SNCB.

On travaille à l'automatisation de la demande d'une carte d'accompagnateur gratuit. La SNCB demande que le Conseil national des personnes handicapées reste son unique point de contact.

Les nouvelles voitures à deux étages M7 répondront à la réglementation européenne la plus récente, et satisferont au plus haut degré les besoins des voyageurs à mobilité réduite, y compris en ce qui concerne le marche-pied.

L'incident est clos.

09 **Question de Mme Stéphanie Thoron au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les priorités en matière de sécurité routière et de la vitesse excessive des Belges sur la route" (n° 11167)**

09.01 **Stéphanie Thoron** (MR): Une récente étude de l'IBSR montre que le conducteur belge a tendance à accélérer les jours de trafic routier moins dense. Le problème concerne surtout les axes majeurs limités à 90 km/h.

Bien que la sécurité routière soit majoritairement régionalisée, quels sont les premiers dossiers de sécurité routière sur lesquels vous comptez agir? Quelles sont les mesures prioritaires de prévention et de répression? Avez-vous déjà rencontré vos collègues régionaux?

09.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): Mon administration examine en priorité cinq mesures pour accroître la sécurité: limitation du taux maximal d'alcool à 0,2 grammes par litre de sang pour les conducteurs inexpérimentés; recours plus

installatie van een alcoholslot voor recidivisten; het doorrekenen van de kosten voor alternatieve straffen aan de overtreeders; beter gecoördineerde en meer doelgerichte controles op fraude in de transportsector; en de creatie van een overlegplatform voor ongevalpreventie.

Er wordt aan verscheidene projecten gewerkt: oprichting van een databank voor de onmiddellijke inningen om recidivisten te kunnen opsporen; opstellen van een *Code of Practice* voor de omkadering van de implementatie van autonome en semi-autonome voertuigen; kruising van de databanken van de FOD Mobiliteit en de FOD Justitie om de bestuurders van wie het rijbewijs werd ingetrokken te kunnen identificeren; steun voor de nieuwe technologieën die de voertuigen veiliger maken; modernisering van de wegcode en systematisch gebruik van ANPR-camera's.

Tot slot werkt mijn administratie aan de oprichting van een instituut voor de omkadering van de grondige analyse van de verkeersongevallen, opdat er adequate preventie maatregelen zouden kunnen worden genomen. Die projecten worden in nauwe samenwerking met de Gewesten uitgevoerd.

Het incident is gesloten.

10 Vraag van de heer Benoit Hellings aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de evaluatie van de gevolgen van de nieuwe RNP-procedure voor de landingen op baan 07L op Brussels Airport" (nr. 11347)

10.01 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): We maken ons zorgen over de nieuwe RNP-route voor de landingen op baan 07L en meer bepaald over de impact daarvan op Dilbeek, Jette, Laken, Ganshoren en Schaarbeek. Op 27 april antwoordde u in dat verband dat het niet om een nieuwe route gaat, maar om de toepassing van een nieuwe technologie op een bestaande landingsas, en dat er geen milieu-effectenstudie of verregaand overleg nodig was, gelet op het voorlopige karakter van de situatie.

In een nota die het DGLV op 8 maart aan uw voorgangster richtte, is het directoraat nochtans van mening dat die procedure 'wettelijke risico's' inhoudt, aangezien de aanvliegeroute in het verlengde van baan 07L ligt, terwijl er voordien van opzij op die baan werd aangevlogen, wat er dus eigenlijk op neerkomt dat men een nieuwe vliegroute invoert. Er zou bijgevolg openbaar overleg moeten plaatsvinden en er zou een impactstudie moeten worden uitgevoerd. Het DGLV

systematique à l'éthylotest anti-démarrage pour les récidivistes; répercussion des coûts des peines alternatives sur les contrevenants; contrôles mieux coordonnés et plus ciblés des fraudes en transport routier et création d'une plate-forme de concertation pour la prévention des accidents.

Divers projets sont en cours de réalisation: création d'une banque de données des perceptions immédiates pour identifier les récidivistes; élaboration d'un code de bonnes pratiques afin de créer les conditions permettant l'implémentation de véhicules autonomes et semi-autonomes; coordination des banques de données des SPF Mobilité et de la Justice pour identifier les conducteurs déçus du permis; soutien aux nouvelles technologies rendant les véhicules plus sûrs; modernisation du code de la route et systématisation de l'usage des caméras ANPR.

Enfin, mon administration vise à créer un institut encadrant la recherche approfondie sur les accidents de la circulation pour envisager les mesures nécessaires. Ces projets sont menés en étroite collaboration avec les Régions.

L'incident est clos.

10 Question de M. Benoit Hellings au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'évaluation des incidences de la nouvelle procédure RNP pour les atterrissages en piste 07L à Brussels Airport" (n° 11347)

10.01 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): La nouvelle route RNP pour les atterrissages en piste 07L nous inquiète en raison de son impact sur Dilbeek, Jette, Laeken, Ganshoren et Schaerbeek. Vous nous avez répondu le 27 avril qu'il ne s'agissait pas d'une nouvelle route mais de l'application d'une nouvelle technologie sur un axe d'atterrissage existant et qu'il n'y avait besoin d'évaluation d'incidences environnementales ni de concertation poussée vu le caractère provisoire de la situation.

Dans une note du 8 mars dernier à votre prédécesseure, la DGTA estimait pourtant que cette procédure impliquait des "risques légaux", le tracé d'approche s'effectuant dans l'axe de la piste 07L alors qu'il était auparavant oblique, ce qui revenait à mettre en place une nouvelle route. Une concertation publique et une étude d'impact seraient donc nécessaires. La DGTA recommandait à votre prédécesseure de ne mettre en place cette procédure qu'à la triple condition que Belgocontrol

raadde uw voorgangster aan die procedure enkel in te voeren op drie voorwaarden: Belgocontrol moest het bewijs leveren dat de RNP-procedure om redenen van luchtvaartveiligheid meteen moet worden ingevoerd; er moet worden aangetoond dat de procedure bij wijze van tijdelijke maatregel wordt gebruikt; het DGLV moet toegang krijgen tot de gegevens van Belgocontrol om te kunnen nagaan of het om een uitsluitend subsidiaire procedure gaat.

Blijft u bij uw antwoord dat het DGLV van oordeel is dat er voor die procedure geen impactstudie nodig is? Heeft Belgocontrol het bewijs geleverd dat de procedure om dwingende redenen van luchtvaartveiligheid onmiddellijk moet worden ingevoerd? Bevestigt u dat het om een tijdelijke maatregel gaat? Op welke manier krijgt het DGLV toegang tot de gegevens van Belgocontrol?

10.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): Ik bevestig dat het DGLV in een nota d.d. 8 maart heeft aangegeven dat de RNP-procedure voor baan 07L wordt toegestaan voor zover ze tijdelijk wordt toegepast, wat het geval is.

Die nota van 8 maart moet samen met de nota van 22 januari 2016 over de eventuele toepassing van de wet van 2006 worden gelezen. Bovendien werd ons standpunt bekrachtigd door de uitspraak van 6 april 2016 van de rechtbank van eerste aanleg te Brussel, waarin er werd bevestigd dat de instructies voor de vliegroutes niet onder de verplichtingen van de wet van 13 februari 2006 vallen.

Tijdens de werken aan baan 01/19 kan baan 07L meer worden gebruikt bij oosten- en noordoostenwind. Het is dan ook wenselijk dat men op die baan beschikt over landingsprocedures die de beste garanties bieden voor de luchtvaartveiligheid.

In de zogenaamde aanvullende instructie die we hebben gegeven, wordt het gebruik van de RNP-procedure beperkt tot de duur van de werken aan baan 01/19, die eind juli zullen starten. De overlast in de Noordrand en in het noorden van Brussel – die daar dus totaal los van staat – is het gevolg van weersomstandigheden waardoor er meerdere vliegtuigen op baan 07L moesten landen.

Belgocontrol werd in een instructie van 15 maart 2016 gevraagd om het DGLV een lijst te bezorgen van de vluchten die deze procedure zullen volgen gedurende de werken.

10.03 **Benoit Hellings** (Ecolo-Groen): Ik heb deze nota van januari niet, kan ik deze krijgen?

établisser la preuve que la procédure RNP doit être mise en place immédiatement pour des raisons de sécurité aérienne; que soit prouvé le caractère temporaire de la procédure et que la DGTA soit assurée d'avoir accès aux données de Belgocontrol pour veiller à son caractère strictement subsidiaire.

Maintenez-vous votre réponse indiquant que la DGTA estimait qu'il n'y avait pas lieu de soumettre la procédure à une évaluation d'incidences? Belgocontrol a-t-il fourni la preuve que la procédure doit impérativement être mise en place immédiatement pour des raisons de sécurité aérienne? Confirmez-vous son caractère strictement temporaire? Comment la DGTA a-t-elle accès aux données de Belgocontrol?

10.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): Je confirme que la DGTA a indiqué, dans une note du 8 mars, que la procédure RNP en piste 07L est autorisée dès lors qu'elle est temporaire, ce qui est le cas.

Cette note du 8 mars doit être lue en relation avec celle du 22 janvier 2016 sur l'application éventuelle de la loi de 2006. De plus, notre position a été confirmée par le jugement du 6 avril 2016 du tribunal de première instance de Bruxelles, qui confirme que les instructions relatives à des routes de vols ne sont pas soumises aux obligations de la loi du 13 février 2006.

Pendant les travaux sur la piste 01/19, la piste 07L peut être davantage utilisée en cas de vents d'est et de nord-est, il est donc préférable de disposer sur cette piste de procédures d'atterrissage offrant les meilleures garanties de sécurité aérienne.

L'instruction dite "*supplément*" que nous avons donnée indique que l'utilisation de la procédure RNP est limitée à la période des travaux sur la piste 01/19, qui démarreront fin juillet. Les nuisances constatées dans le *Noordrand* et le nord de Bruxelles – qui y sont donc totalement étrangères – sont le fait de conditions météorologiques qui ont imposé plusieurs atterrissages sur la piste 07L.

Dans une instruction du 15 mars 2016, il a été demandé à Belgocontrol de transmettre à la DGTA la liste des vols qui opéreront cette procédure pendant la durée des travaux.

10.03 **Benoit Hellings** (Ecolo-Groen): Je ne dispose pas de la note de janvier, pourrais-je la

recevoir?

Het probleem met dit dossier is dat Belgocontrol de gegevens, die het DGLV nodig heeft voor de controle, niet aan het DGLV bezorgt. Het komt er zo ongeveer op neer dat Belgocontrol kan doen wat het wil.

Het installeren van een technisch systeem om de veiligheid te verzekeren van het gebruik van baan 07L kan ertoe leiden dat deze baan meer gebruikt wordt. U hebt het potentiële gebruik van deze baan dus de facto uitgebreid, wat de omwonenden en de groenen zorgen baart.

De vluchten over het noordwesten van Brussel gedurende het voorbije lange weekend geven een voorsmaakje van wat de Brusselaars zullen moeten verdragen tijdens de werken aan de andere landings- en startbaan, of ook later als Belgocontrol zou beslissen dat baan 07L intensiever zal gebruikt worden.

Het incident is gesloten.

11 Vraag van de heer Stéphane Crusnière aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de voltooiing van het GEN in Waals-Brabant" (nr. 11382)

11.01 Stéphane Crusnière (PS): Naar aanleiding van de verwarring omtrent het GEN-dossier heb ik mevrouw Galant in een brief gevraagd dringend een vergadering met alle verkozenen uit Waals-Brabant te beleggen om ze op de hoogte te stellen van het budgettair kader en het precieze tijdpad.

Die vergadering zou op 18 april plaatsvinden, maar ze is dus niet kunnen doorgaan. Daarom zou ik u willen vragen wanneer ze dan wel zal worden georganiseerd.

11.02 Minister François Bellot (*Frans*): Ik wil ervoor zorgen dat het baanvak zoals gepland op vier sporen wordt gebracht. Momenteel worden alle financieringsopties onderzocht. Ze zullen de komende dagen bij de ministerraad worden ingediend.

Op 30 mei volgt er een vergadering met de gouverneur en de parlementsleden van Waals-Brabant.

In samenwerking met Infrabel en de NMBS zal er een overzicht van de situatie worden gegeven. Ik hoop dat ik op alle vragen zal kunnen antwoorden, en dat de voorstelling van het programma voor de

Le problème de ce dossier est que Belgocontrol n'envoie pas les données nécessaires à la DGTA pour que celle-ci puisse exercer son contrôle et Belgocontrol finit par faire à peu près tout ce qu'elle veut.

Aussi, installer un système technique pour garantir la sécurité de l'usage de la piste 07L peut engendrer comme conséquence l'utilisation accrue de cette piste. Vous avez donc *de facto* augmenté l'usage potentiel de cette piste, ce qui inquiète les riverains et les écologistes.

Enfin, le survol du nord-ouest de Bruxelles au cours de ce long week-end donne un avant-goût de ce que les Bruxellois subiront pendant les travaux de l'autre piste voire plus tard, si une exploitation plus intensive de cette piste 07L devait être décidée par Belgocontrol.

L'incident est clos.

11 Question de M. Stéphane Crusnière au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la finalisation des travaux RER en Brabant wallon" (n° 11382)

11.01 Stéphane Crusnière (PS): Suite à l'imbroglio autour du dossier RER, j'avais écrit à Mme Galant pour lui demander la tenue urgente d'une réunion regroupant l'ensemble des élus brabançons wallons pour avoir connaissance d'un cadre budgétaire et d'un calendrier précis.

Cette réunion avait été programmée le 18 avril. Cette réunion n'a donc jamais pu avoir lieu. Je me permets donc de revenir vers vous pour savoir quand elle se tiendra.

11.02 François Bellot, ministre (*en français*): Mon objectif est d'assurer la finalisation de la mise à quatre voies. Actuellement, toutes les solutions de financement sont étudiées et seront déposées dans les prochains jours au Conseil des ministres.

Une réunion avec le gouverneur du Brabant wallon et les parlementaires du Brabant wallon est fixée le 30 mai.

Une présentation de l'état global de la situation sera donnée avec l'aide d'Infrabel et de la SNCB. J'espère pouvoir répondre à toutes les questions et vous rassurer en vous présentant le programme de

afwerking van de viersporige uitbouw de ongerustheid zal wegnemen.

la finalisation de la mise à quatre voies.

11.03 Stéphane Crusnière (PS): Ik wil u vragen de parlementsleden alsook de burgemeesters en provincieraadsleden die dat wensen op die bijeenkomst uit te nodigen. Iedereen in Waals-Brabant is vragende partij voor informatie.

11.03 Stéphane Crusnière (PS): Je vous invite à associer à cette réunion les parlementaires mais aussi les bourgmestres et conseillers provinciaux qui le souhaitent. Dans notre province, tous sont demandeurs d'informations.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

12 Vraag van mevrouw Karin Temmerman aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de timing met betrekking tot de verkoop van gronden van Infrabel aan het station van Drongen" (nr. 11291)

12 Question de Mme Karin Temmerman au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le timing concernant la vente de terrains appartenant à Infrabel aux abords de la gare de Drongen" (n° 11291)

12.01 Karin Temmerman (sp.a): Sinds jaren werkt men in het station van Drongen aan de verdubbeling van de spoorwegcapaciteit. Het is nog wachten tot 2025 op de voltooiing van de infrastructuurwerken. De stationsomgeving blijft echter onafgewerkt. Op sommige plaatsen leidt dit tot verloederende en sluikstorten.

12.01 Karin Temmerman (sp.a): Depuis plusieurs années, on s'emploie à doubler la capacité ferroviaire de la gare de Tronchiennes. Les travaux d'infrastructure ne seront achevés qu'en 2025. Les alentours de la gare demeurent toutefois inachevés. Cela entraîne à certains endroits dégradation urbaine et dépôts clandestins.

Wanneer zal Infrabel de procedure tot verkoop van de gronden achter de rij huizen in de Bildekensstraat opstarten? Voor welke procedure zal men opteren? Kan de stad een schattingsverslag ter beschikking stellen aan potentiële kopers? Zal de overdracht van de gronden worden voltooid binnen de planning die Infrabel heeft opgesteld?

Quand Infrabel lancera-t-elle la procédure de vente des terrains situés derrière la rangée de maisons de la Bildekensstraat? Quelle procédure sera-t-elle choisie? La ville peut-elle fournir un rapport d'expertise à des acheteurs potentiels? La cessation des terrains sera-t-elle terminée dans le délai imparti par Infrabel?

12.02 Minister François Bellot (Nederlands): De verkoopprocedure van deze gronden kan slechts starten na het beëindigen van de werken. Volgens de planning van Infrabel zullen de werken eind 2017, medio 2018 beëindigd zijn. De verkoop zal worden onderhandeld op basis van een prijs, vastgesteld in een schattingsverslag van het aankoopcomité.

12.02 François Bellot, ministre (en néerlandais): La procédure de vente de ces terrains ne pourra débuter qu'après la fin des travaux. Selon la planification d'Infrabel, les travaux se termineront fin 2017, voire mi-2018. La vente sera négociée sur la base d'un prix fixé dans un rapport d'expertise du comité d'acquisition.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter:** De vragen van de heren Devin en Piedboeuf worden uitgesteld.

La **présidente:** Les questions de M. Devin et de M. Piedboeuf sont reportées.

13 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vermindering van het aantal fietspunten en de criteria van de openbare aanbesteding voor het onderhoud van de fietspunten" (nr. 11429)

13 Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la diminution du nombre de points vélo et les critères d'adjudication publique pour l'entretien des points vélo" (n° 11429)

13.01 David Geerts (sp.a): Er werd met betrekking

13.01 David Geerts (sp.a): Un contrat relatif aux

tot de fietspunten een contract via een openbare aanbesteding gelanceerd, waarbij 50 punten naar de prijs gingen, 20 naar de openingsuren, 20 naar het serviceniveau en 10 naar het aspect van de sociale tewerkstelling. Dat laatste vind ik erg weinig. Voor de lokale overheid, die in het verleden geregeld hierin heeft geïnvesteerd, valt het moeilijk om dit verder te zetten.

Wat besteedt de NMBS jaarlijks aan een fietsbeleid? Wat is de impact van de geplande besparing? Wat is de kostenefficiëntie tussen een parkeerplaats voor een auto en die voor een fiets? Waarom worden slechts 10 punten gegeven aan sociale tewerkstelling? Kon een en ander niet via een kaderovereenkomst geregeld worden?

13.02 Minister **François Bellot** (*Nederlands*): De dienstovereenkomsten zullen lopen voor een periode van vier jaar. Er wordt nagegaan hoe het fietsbeleid in combinatie met de trein ook door de Gewesten en de gemeenten ondersteund kan worden.

Er zijn geen exacte cijfers over de kosten van het fietsbeleid. De NMBS investeert jaarlijks in meer dan 2.000 bijkomende fietsplaatsen, de kostprijs van de fietspunten in 36 stations wordt geraamd op jaarlijks 1.500 euro en daarnaast zijn er ook nog de kosten van dagelijks onderhoud, infrastructuur en elektriciteit.

De huidige kosten van de contracten met de fietspunten bedragen 2 miljoen euro per jaar, bij het nieuw contract wordt dat geraamd op 1,5 miljoen euro.

Het is geen taak van de NMBS om sociale tewerkstelling te stimuleren. Bovendien kan de opdracht niet voorbehouden worden voor de sociale economie, waardoor dit dus ook geen doorslaggevende factor kan zijn.

Het incident is gesloten.

14 **Vraag van mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vakbondstoelagen" (nr. 11394)**

14.01 **Gwenaëlle Grovonius** (PS): Naar verluidt zullen de vakbondstoelagen worden verminderd, misschien zelfs met 45 procent.

points vélo a été passé par le biais d'une adjudication publique qui a accordé 50 points au prix, 20 aux heures d'ouverture, 20 au niveau de service et 10 à l'aspect emploi social. Cette dernière notation est selon moi très faible. Les pouvoirs locaux, qui par le passé ont régulièrement investi dans l'emploi social, éprouveront des difficultés à poursuivre cette expérience.

Quel montant la SNCB consacre-t-elle annuellement à sa politique cycliste? Quelle incidence auront les économies prévues? Quelle est l'efficacité des coûts d'une place de stationnement pour voiture par rapport à un emplacement pour vélo? Pourquoi n'a-t-on attribué que 10 points à l'emploi social? Tous ces aspects n'auraient-ils pu être réglés par le biais d'un accord-cadre?

13.02 **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): Les contrats de service seront conclus pour une durée de quatre ans. Nous étudions comment les Régions et les communes peuvent soutenir la politique de transport combinant le vélo et le train.

Il n'existe pas de chiffre précis sur le coût de la politique en faveur de la bicyclette. Chaque année, la SNCB investit dans la création de plus de 2 000 emplacements pour vélo supplémentaires; le coût annuel des points vélo de 36 gares est estimé à 1 500 euros, auxquels il faut encore ajouter les coûts de l'entretien quotidien, de l'infrastructure et de l'électricité.

Pour l'heure, le coût annuel des contrats signés avec les points vélo s'élève à 2 millions d'euros et il est estimé à 1,5 million d'euros pour le nouveau contrat.

La SNCB n'a pas vocation à stimuler l'emploi social. De plus, la mission ne peut pas être réservée au secteur de l'économie sociale et ce facteur ne peut dès lors pas être déterminant.

L'incident est clos.

14 **Question de Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les dotations syndicales" (n° 11394)**

14.01 **Gwenaëlle Grovonius** (PS): On annonce des réductions des dotations syndicales jusqu'à 45 %.

Is dat inderdaad zo? Zo ja, hoeveel zullen de vakbonden minder ontvangen? Bestaat er een gedetailleerd en gemotiveerd besparingsplan? Hoeveel bedroeg die toelage de voorbije drie jaar?

14.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): In 2013 bedroeg de toelage 5.574.155 euro. In 2014 was dat 5.580.895 euro en in 2015 5.586.355 euro. De besparingen op de vakbondstoelagen zullen in de lijn liggen van die bij de NMBS, Infrabel en HR Rail. De toelage zal worden verminderd in functie van de inkrimping van het personeelsbestand. De directie onderhandelt met de vakbonden over een nieuwe vakbondsovereenkomst die met terugwerkende kracht vanaf 1 januari 2016 in werking zal treden. Om het overleg alle kansen op slagen te bieden, zullen we niet in detail treden.

14.03 **Gwenaëlle Grovonijs** (PS): Ik hoop dat u als minister van Overheidsbedrijven op het overleg zult toezien.

Het incident is gesloten.

15 **Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de veiligheidsmaatregelen op overwegen" (nr. 11430)**

15.01 **David Geerts** (sp.a): Vorig jaar vielen er helaas elf dodelijke slachtoffers aan overwegen te betreuren. Het nieuwe belsignaal, waarin 3 miljoen euro is geïnvesteerd, heeft blijkbaar geen enkele impact gehad op het aantal overwegongevallen. Infrabel overweegt nu de installatie van flitspalen. Wat vindt de minister daarvan? Hoeveel zou dat kosten? Worden er nog andere maatregelen overwogen,

In het actieplan Spoorwegen 2008-2015 staat dat 200 overwegen zouden worden afgeschaft, eind 2015 waren er daarvan slechts 119 daadwerkelijk afgeschaft. Wanneer komt er een aangepast actieplan?

15.02 Minister **François Bellot** (*Nederlands*): In september 2014 werd gestart met het installeren van het nieuwe belgeluid aan alle 1.550 overwegen in ons land. Op 2 mei 2016 werd die opdracht voltooid. Het is vandaag nog te vroeg voor een evaluatie.

Op 1 oktober 2015 heeft Infrabel een nieuwe multidisciplinaire werkgroep Overwegen opgericht, met vertegenwoordigers van de spoorwegpolitie, de lokale politie, het BIVV, het Agentschap Wegen en

Est-ce le cas? Si oui, à quelle hauteur? Un plan détaillé et motivé d'économies existe-t-il? Quel a été le montant de cette dotation pour les trois dernières années?

14.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): En 2013, la dotation s'est élevée à 5 574 155 euros; en 2014, à 5 580 895 euros et en 2015, à 5 586 355 euros. Les économies réalisées sur les allocations syndicales reflèteront celles réalisées à la SNCB, Infrabel et HR Rail. La dotation sera réduite en fonction de la diminution des effectifs. La direction négocie avec les syndicats une nouvelle convention syndicale qui entrera rétroactivement en vigueur le 1^{er} janvier 2016. Pour donner ses chances à la concertation, nous n'entrerons pas dans les détails.

14.03 **Gwenaëlle Grovonijs** (PS): J'espère qu'en tant que ministre de l'entreprise publique, vous veillerez à la concertation.

L'incident est clos.

15 **Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les mesures de sécurité aux abords des passages à niveau" (n° 11430)**

15.01 **David Geerts** (sp.a): L'an passé, onze personnes ont hélas perdu la vie sur des passages à niveau l'an passé. Les nouveaux signaux sonores, qui ont nécessité un investissement de 3 millions d'euros, n'ont manifestement eu aucun effet sur le nombre d'accidents survenant aux passages à niveau. Infrabel envisage à présent l'installation de radars fixes. Quelle est la position du ministre par rapport à cette idée? Quel en serait le coût? D'autres mesures sont-elles envisagées?

Alors que le plan Passages à niveau 2008-2015 prévoyait la suppression de 200 passages à niveau, seulement 119 d'entre eux avaient été supprimés fin 2015. Quand un plan d'action adapté verra-t-il le jour?

15.02 **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): Le nouveau signal sonore a été installé sur les 1 550 passages à niveau de notre pays à partir de septembre 2014. Cette opération s'est achevée le 2 mai 2016. Il est encore trop tôt pour procéder à une évaluation.

Le 1^{er} octobre 2015, Infrabel a mis une nouvelle équipe de travail Passages à niveau sur pied, avec des représentants de la police des chemins de fer, de la police locale, de l'IBSR, de l'Agence flamande

Verkeer, de onderzoeksinstantie en de FOD Mobiliteit. Tijdens deze vergadering heeft Infrabel zijn actieplan voorgesteld. Met wegmarteringen zal het slalommen tussen de slagbomen worden ontraden. Er worden notificatiestickers aangebracht aan de spoorwegovergangen en er komen waarschuwingsborden over filevorming op spoorwegovergangen.

De financiering van roodlichtcamera's is afhankelijk van een aantal factoren. Voor sommige overwegen zal een cofinanciering tussen de politie, het Gewest en Infrabel mogelijk zijn.

Het is nu aan de gewestministers van Verkeer om verdere stappen ter verduidelijking te nemen.

Infrabel heeft nog geen cijfers voor 2015. In 2014 waren er in Nederland 13 overwegongevallen, in Duitsland 67 en in Frankrijk 51.

In het actieplan Interface Spoor en Weg heeft Infrabel in 2015 een veiligheidsbeleid uitgestippeld voor overwegen die niet – of uit budgettaire redenen voorlopig niet – worden afgeschaft.

De onderhandelingen over het meerjareninvesteringsplan zijn nog lopende.

15.03 David Geerts (sp.a): Hoewel de absolute cijfers niet dalen, moeten we onze sensibiliseringsinspanningen volhouden. Daarzonder zou het aantal ongevallen zelfs nog stijgen.

Het incident is gesloten.

16 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het vastzitten van 500 reizigers op een snikhete trein" (nr. 11431)

16.01 David Geerts (sp.a): Vorige week zaten 500 reizigers 3 uur lang vast in een snikhete trein ter hoogte van Wetteren. Op 27 juni 2011 deed er zich een gelijkaardig incident voor. Daarover werden in de Kamer tal van vragen gesteld. Een en ander resulteerde in een zogenaamd warmterapport en 21 aanbevelingen.

Waarom werden de mensen niet geëvacueerd? Wat was de precieze oorzaak van de breuk in de bovenleiding? Hoe oud is die bovenleiding??

des Routes et de la Circulation, de l'organisme d'enquête et du SPF Mobilité. Au cours de cette réunion, Infrabel a proposé son plan d'action. Le slalom entre les barrières sera déconseillé par des marquages au sol. Des autocollants informatifs seront disposés sur les passages à niveau et des panneaux avertissant de la possibilité de files sont prévus.

Le financement de radars aux feux rouges dépend de plusieurs facteurs. Pour certains passages à niveau, un co-financement par la police, la Région et Infrabel sera possible.

Il revient désormais aux ministres régionaux des Transports de prendre des mesures complémentaires pour informer le public.

Infrabel ne dispose pas encore de chiffres pour 2015. En 2014, il y a eu 13 accidents à des passages à niveau aux Pays-Bas, 67 en Allemagne et 51 en France.

En 2015, dans son plan d'action Interface Rail-Route, Infrabel a élaboré une politique de sécurité pour les passages à niveau qui ne seront pas supprimés ou qui ne le sont provisoirement pas pour des raisons budgétaires.

Les négociations du plan d'investissement pluriannuel ne sont pas achevées.

15.03 David Geerts (sp.a): Bien que les chiffres absolus ne diminuent pas, nous ne devons pas relâcher nos efforts de sensibilisation. Sans ces efforts, le nombre d'accidents augmenterait encore.

L'incident est clos.

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 "les 500 passagers bloqués dans un train surchauffé" (n° 11431)

16.01 David Geerts (sp.a): La semaine dernière, cinq cents voyageurs sont restés coincés pendant trois heures dans un train et dans une chaleur caniculaire, à hauteur de Wetteren. Le 27 juin 2011, un incident analogue s'était produit, suscitant quantité de questions à la Chambre. Un rapport dit "de la canicule", comportant 21 recommandations, avait alors été établi.

Pourquoi les voyageurs n'ont-ils pas été évacués? Pour quelle raison précise une rupture de la caténaire s'est-elle produite? De quand date cette

Wanneer was het laatste onderhoud? Wat is de gemiddelde cyclus voor het onderhoud van bovenleidingen? Welk vertragingenpercentage is te wijten aan een gebroken bovenleiding? Welke van de 21 aanbevelingen zijn reeds van kracht?

16.02 Minister **François Bellot** (*Nederlands*): De precieze oorzaak van de breuk is hoogstwaarschijnlijk een luchtaardingskabel die te dicht bij de hoofddraagkabel van de bovenleiding was gemonteerd. Door de temperatuur zette de luchtaardingskabel uit en die maakte daardoor contact met de hoofddrager. Door de daaropvolgende kortsluiting braken beide kabels.

Er was geen station dichtbij de plaats van het voorval. De trein stond geblokkeerd zonder stroom. De enige oplossing om deze trein weg te halen was het sturen van een DSL-locomotief.

Eerst moest een treinbestuurder opgeroepen worden die de locomotief moest ophalen in Merelbeke. Pas na het toepassen van de nodige veiligheidsprocedures kon de diesellocomotief tot tegen de trein rijden.

Het gaat om een zes maand oude bovenleiding die nog geen onderhoud heeft gehad. De onderhoudscyclus voor deze lijn bedraagt vijftien maanden. Halverwege deze periode wordt ook nog een lijnschouwing uitgevoerd.

Gebroken bovenleidingen waren in 2014 verantwoordelijk voor 1,83 procent van de vertragingen, in 2015 voor 1,08 procent en in de eerste 6 maanden van 2016 voor 3,29 procent van de vertragingen.

Infrabel houdt permanent rekening met de weersomstandigheden – onder meer met grote hitte – bij het beheer van het spoorwagennet. Men heeft lessen getrokken uit het verleden en een aantal aanbevelingen uit het rapport van 2011 geïmplementeerd. Er zijn steeds voldoende prioritaire voertuigen en bestuurders ter beschikking. Bij averij worden meerdere personen ter plaatse gestuurd, ook vanwege de veiligheid. Wanneer slechts een persoon aanwezig is, wordt deze alvast naar de averij gestuurd, al was het maar om de situatie reeds in te schatten en geen tijd te verliezen. De standaardisering van het type van de bovenleiding en van de benodigde onderdelen en de gereedschappen werd vastgelegd.

16.03 **David Geerts** (sp.a): In het plan van 2011 staat onder punt 17: “Het herbekijken van de

caténaire? À quand remonte son dernier entretien? Quel est le cycle moyen pour l'entretien des caténaires? Quelle est la part, en pourcentage, des retards imputables à des ruptures de caténaires? Lesquelles, parmi les 21 recommandations formulées, sont déjà d'application?

16.02 **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): La rupture est plus que probablement due au fait qu'un câble de protection aérien avait été monté trop près du câble porteur principal. Du fait de la chaleur, le câble de protection aérien s'est dilaté et a fait contact avec le câble porteur principal. Le court-circuit qui s'en est suivi a entraîné la rupture des deux câbles.

Aucune gare ne se trouve à proximité du lieu de l'incident. Le train était bloqué sans alimentation électrique. La seule solution était dès lors d'envoyer une locomotive diesel pour remorquer le train.

Il a d'abord fallu appeler un conducteur de train pour qu'il aille chercher la locomotive à Merelbeke. Ce n'est qu'après que les procédures de sécurité nécessaires ont été appliquées que la locomotive diesel a pu rejoindre le train.

Il s'agit d'un caténaire installé il y a six mois, qui n'a encore subi aucun entretien. Le cycle d'entretien est de quinze mois sur cette ligne. Un contrôle de la ligne est en outre effectué à mi-parcours.

Les ruptures de caténaires sont à l'origine de 1,83 % des retards enregistrés en 2014, 1,08 % en 2015 et 3,29 % au cours des six premiers mois de 2016.

Infrabel tient toujours compte des conditions météorologiques – notamment les jours de canicule – dans le cadre de la gestion du réseau ferroviaire. On tire des leçons du passé et certaines recommandations formulées dans le rapport 2011 ont été mises en application. Le nombre de véhicules prioritaires et de conducteurs à disposition est toujours suffisant. En cas d'avarie, plusieurs personnes sont envoyées sur le terrain, notamment pour des raisons de sécurité. Quand une seule personne est présente, elle est directement envoyée sur place, ne fût-ce que pour faire un premier état de la situation et éviter de perdre du temps. Enfin, on a déterminé l'uniformisation du type de caténaire ainsi que des éléments et outils nécessaires.

16.03 **David Geerts** (sp.a): Le point 17 du plan de 2011 précise: “Révision des procédures pour

procedures tot het openen van de deuren bij warm weer bij een stilstaande trein". Het is problematisch dat mensen nog steeds drie uur vast kunnen zitten in een trein.

Het incident is gesloten.

17 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de schuldsituatie van onze spoorwegen" (nr. 11436)

17.01 David Geerts (sp.a): Volgens *L'Echo* is de schuld van de NMBS opgelopen tot meer dan 6 miljard. In 2012 zei het Rekenhof dat dit vooral ging over commerciële schulden van ABX, consultancy en andere. Onder CEO Descheemaecker is blijkbaar veel geld van openbare middelen naar de commerciële activiteiten gegaan, ook al beschrijft hij het in zijn boek zelf anders.

Die schuld heeft natuurlijk een impact op de operationaliteit en de toekomst van het bedrijf.

Welke maatregelen zal de minister in samenspraak met de CEO's van de NMBS en van Infrabel nemen om die stijging van de schuld te keren?

Voor mij is het ook essentieel te weten wat de Service Level Agreements (SLA) kosten en hoeveel er werden afgesloten.

17.02 Minister François Bellot (*Nederlands*): Het schuldbedrag van 6,3 miljard euro uit de krant is niet representatief voor de werkelijke schuld van de spoorwegen. Het is de optelsom van de economische schuld van de NMBS, 3,2 miljard euro, en van de brutoschuld op lange termijn van Infrabel, zoals aangegeven in haar passiefrekeningen.

Onder economische schulden wordt verstaan: de financiële schulden, aangevuld met het nettosaldo van de handelsvorderingen en andere schulden en met het niet aangewende saldo van de staatstoelagen.

Door meer kwaliteit te bieden, bijvoorbeeld stiptere treinen, en door bepaalde exploitatiekosten te verminderen laat de onderneming de globale economische schuld dalen.

Op de vraag over de kostprijs van de wederzijdse prestaties die de NMBS en Infrabel in 2014 en 2015 hebben geleverd in het kader van de SLA's, kan ik

l'ouverture des portes en cas de chaleur pour un train à l'arrêt". Il est anormal que des voyageurs restent aujourd'hui encore bloqués trois heures dans un train.

L'incident est clos.

17 Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'endettement de nos sociétés nationales des chemins de fer" (n° 11436)

17.01 David Geerts (sp.a): Selon le quotidien *L'Echo*, la dette de la SNCB dépasserait les 6 milliards d'euros. En 2012, la Cour des comptes indiquait qu'il s'agissait essentiellement de dettes commerciales d'ABX, de frais de consultants et autres. Sous la direction de M. Descheemaecker, il semble qu'une large part des moyens d'origine publique ait été allouée aux activités commerciales, même si dans son livre, l'ancien CEO donne une version différente des faits.

Cette dette pèse évidemment sur la capacité opérationnelle de la SNCB et sur son avenir.

Quelles seront les mesures prises par le ministre en concertation avec les CEO de la SNCB et d'Infrabel pour inverser la courbe de la dette?

Je pense qu'il est également fondamental de connaître le coût des Service Level Agreements (SLA), ainsi que leur nombre.

17.02 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): Le montant de 6,3 milliards d'euros cité dans *L'Echo* n'est pas représentatif de la dette réelle des chemins de fer. Il correspond à l'addition de la dette économique de la SNCB, soit 3,2 milliards d'euros et de la dette brute à long terme d'Infrabel, telle que mentionnée dans les comptes de passif de l'entreprise.

Par dettes économiques, on entend les dettes financières, complétées par le solde net des créances commerciales et les autres dettes, ainsi que par le solde non-utilisé de la subvention publique.

En offrant une qualité supérieure, notamment par le biais de trains plus ponctuels, et en réduisant certains coûts d'exploitation, l'entreprise réduit sa dette économique globale.

Je ne puis répondre aujourd'hui à la question relative au coût des prestations réciproques fournies par la SNCB et Infrabel en 2014 et 2015

niet antwoorden vandaag, aangezien ik van beide zeer uiteenlopende cijfers kreeg. Een harmonisatie is aan de gang. Zodra die oefening afgerond is, zal ik het resultaat daarvan meedelen.

17.03 David Geerts (sp.a): De minister bood heel wat verduidelijking. Misschien moet de top van de NMBS en Infrabel ons eens rustig toelichting verschaffen bij de schuldpositie, zodat niet alles op één hoop wordt gegooid. Ook kan men met de huidige zeer gunstige rentevoeten veel doen aan de herschikking van de schuld. Laten we de CFO dus uitnodigen.

Het incident is gesloten.

18 Vraag van mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de sociale situatie bij Belgocontrol" (nr. 11451)

18.01 Karine Lalieux (PS): Werd het sociaal akkoord dat op 12 april jongstleden bij Belgocontrol werd gesloten, bekrachtigd?

18.02 Minister François Bellot (*Frans*): Het sociaal akkoord dat op 12 april werd gesloten, heeft niet enkel betrekking op de regeling inzake beschikbaarheid en het verlof voorafgaand aan het pensioen van de luchtverkeersleiders, maar ook op een dynamischer humanresourcesbeheer.

Het koninklijk besluit van 14 september 1987 is de huidige wettelijke basis voor de beschikbaarheidsregeling van de luchtverkeersleiders. Maar de gevolgen van de pensioenhervorming die in 2011 werd doorgevoerd, verplichten ons om de reglementaire grondslag te herzien, omdat 89 procent van de luchtverkeersleiders die op 1 januari 2014 in beschikbaarheid worden gesteld, op 1 januari 2024 anders onvoldoende loopbaanjaren zou hebben om in aanmerking te komen voor vervroegd pensioen.

Op 27 juni 2014 werd een eerste sociaal protocolakkoord met een corrigerende bepaling ondertekend voor de periode van 1 januari 2014 tot 31 december 2016. Dit akkoord geldt voor zes luchtverkeersleiders.

Volgens een juridische analyse van PDOS vervalt dat deel van het akkoord krachtens de wet van 6 januari 2014, die bepaalt dat uitzonderingsregimes slechts in aanmerking worden genomen op voorwaarde dat de bepaling werd goedgekeurd bij een in Ministerraad overlegd

dans le cadre des SLA, car les chiffres que m'ont transmis les deux entreprises divergent fortement. Une harmonisation est en cours. Dès que cet exercice sera terminé, j'en communiquerai le résultat.

17.03 David Geerts (sp.a): Le ministre a fourni de nombreuses clarifications. La direction de la SNCB et d'Infrabel devrait peut-être venir nous entretenir posément de l'endettement pour éviter les amalgames. Par ailleurs, les taux d'intérêt actuels, très avantageux, pourraient permettre une importante restructuration de la dette. Je propose donc que nous invitons le CFO.

L'incident est clos.

18 Question de Mme Karine Lalieux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la situation sociale chez Belgocontrol" (n° 11451)

18.01 Karine Lalieux (PS): Où en est l'entérinement de l'accord social conclu au sein de Belgocontrol le 12 avril dernier?

18.02 François Bellot, ministre (*en français*): L'accord social conclu le 12 avril porte non seulement sur le régime de disponibilité et de congés préalables à la pension des contrôleurs aériens mais aussi sur une gestion plus dynamique des effectifs.

La base légale actuelle concernant le régime de disponibilité des contrôleurs aériens est l'arrêté royal du 14 septembre 1987. Mais les conséquences de la réforme des pensions entreprise en 2011 nous obligent à revoir la base réglementaire car 89 % de contrôleurs de la circulation aérienne partant en disponibilité du 1^{er} janvier 2014 au 1^{er} janvier 2024 n'auront, sinon, pas suffisamment d'années de carrière pour bénéficier d'une retraite anticipée.

Un premier protocole d'accord social comportant un dispositif correcteur a déjà été signé le 27 juin 2014 pour la période du 1^{er} janvier 2014 au 31 décembre 2016. Cela concernait six contrôleurs.

Selon une analyse juridique du PDOS, cette partie de l'accord devient caduque en vertu de la loi du 6 janvier 2014 qui dit que des régimes d'exception ne sont pris en considération qu'à la condition que la disposition ait été approuvée par arrêté royal délibéré en Conseil des ministres.

koninklijk besluit.

Er werd dus in het paritair comité onderhandeld over een nieuw definitief sociaal akkoord om de periodes van verlof voorafgaand aan het pensioen na de einddatum van de periode van beschikbaarheid zoveel mogelijk te beperken. Ik heb dat akkoord voorgelegd aan het kernkabinet. De ministerraad zou daarover binnenkort een beslissing moeten nemen.

18.03 Karine Lalieux (PS): Belangrijk is dat het koninklijk besluit eindelijk aan de ministerraad wordt voorgelegd. Niemand wil dat de luchthavens weer eens worden lamgelegd. Het wordt tijd dat de regering haar verantwoordelijkheden opneemt. Zij is aan zet.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.03 uur.

Un nouvel accord social définitif en vue de limiter au maximum les périodes de congé préalable à la pension après la date finale de disponibilité a donc été négocié au sein de la commission paritaire, que j'ai présenté au kern. Le Conseil des ministres devrait prochainement statuer.

18.03 Karine Lalieux (PS): L'important est qu'enfin cet arrêté royal passe en Conseil des ministres. Personne n'a envie d'aéroports qui s'arrêtent à nouveau. Il est temps que le gouvernement prenne ses responsabilités. La balle est dans son camp.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 16 h 03.