

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 5 NOVEMBER 2014

Namiddag

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

du

MERCREDI 5 NOVEMBRE 2014

Après-midi

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

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

La **présidente**: Mme Katrin Jadin a demandé le report de ses questions n^{os} 6, 9, 12 et 15.

Je crois que l'Open Vld aura la première vice-présidence de cette commission. Je pense qu'il s'agira de Mme Sabien Lahaye-Battheu. Puis-je vous demander de bien vouloir présider la séance car je dois poser une question?

Voorzitter: Sabien Lahaye-Battheu.

Présidente: Sabien Lahaye Battheu.

01 Questions jointes de

- M. Benoît Hellings à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, sur "le chapitre relatif à l'aéroport de Bruxelles-National dans l'accord de gouvernement" (n° 19)
- M. Hans Bonte à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, sur "les vols de nuit à Zaventem" (n° 110)
- Mme Karine Lalieux à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, sur "le contenu de l'instruction de la ministre de la Mobilité relative à l'adaptation des routes aériennes survolant Bruxelles" (n° 186)
- M. Georges Dallemagne à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, sur "la décision du gouvernement de reconcentrer les décollages sur l'Est de Bruxelles" (n° 206)
- M. Olivier Maingain à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, sur "l'application du moratoire en matière de survol aérien" (n° 285)
- Mme Sonja Becq à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, sur "les routes aériennes de Brussels Airport" (n° 305)

01 Samengevoegde vragen van

- de heer Benoît Hellings aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het hoofdstuk over Brussels Airport in het regeerakkoord" (nr. 19)
- de heer Hans Bonte aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de nachtvluchten op Zaventem" (nr. 110)
- mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de inhoud van de instructie van de minister van Mobiliteit inzake de aanpassing van de vliegroutes boven Brussel" (nr. 186)
- de heer Georges Dallemagne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de regeringsbeslissing om vliegtuigen opnieuw voornamelijk boven het oosten van Brussel te doen opstijgen" (nr. 206)
- de heer Olivier Maingain aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de implementatie van het moratorium inzake de

spreiding van de vliegroutes" (nr. 285)

- mevrouw Sonja Becq aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vliegroutes van Brussels Airport" (nr. 305)

De **voorzitter**: De heer Maingain en mevrouw Becq zijn nog niet aanwezig. Ik geef eerst het woord aan de heer Bonte.

01.01 Hans Bonte (sp.a): Mevrouw de voorzitter, ik voel mij vereerd om als eerste vraagsteller in de commissie voor de Infrastructuur, waarvan ik geen effectief lid ben, het woord te krijgen. Ik wil u op mijn beurt feliciteren voor uw functie van ondervoorzitter, wat ook nog niemand heeft gedaan.

Ik wil echter vooral proberen wat wijzer te worden over de plannen en de daden van de federale regering op het vlak van de nachtvluchtenproblematiek rond Zaventem en Brussel.

Mevrouw de minister, ik lees in het regeerakkoord dat de regering op korte termijn – ik onderstreep “op korte termijn” – een moratorium afkondigt op de wijzigingen die door uw voorganger op het departement zijn aangebracht. Hij heeft effectief de vluchtroutes aangepast. Indien ik het goed begrijp, is het de intentie van de regering om zijn aanpassingen *on hold* te zetten.

Tegelijkertijd lees ik dat de regering de ambitie heeft op lange termijn een structurele en definitieve oplossing uit te werken, door de luchthavenakkoorden van 2008 en 2010 als uitgangspunt te nemen, hoewel u andere mogelijke pistes niet uitsluit.

Dat is wat ik in het federale regeerakkoord lees.

Mevrouw de minister, u zal ongetwijfeld ook zijn geïnformeerd over de plannen van de Brusselse regering. Ook zij heeft immers recent een regeerakkoord gesloten. Daarin staat dat de geluidshinder als gevolg van het luchtverkeer boven Brussel aanzienlijk dient te verminderen. Ter zake heeft de Brusselse regering ook een langetermijnvisie. De Brusselse regering wil namelijk de beëindiging van alle nachtvluchten boven haar grondgebied.

Ik zou de citaten daaromtrent uitvoerig naar voren kunnen brengen. Ik heb in mijn vraagstelling echter enkel verwezen naar wat minister-president Vervoort daarover zegt. In diens regeerverklaring staat immers dat het vooropgestelde moratorium onvoldoende is.

Mevrouw de minister, het voorgaande komt boven op een grote ongerustheid, die u ook niet onbekend zal zijn. Het betreft een grote ongerustheid bij inwoners en besturen van de Rand, zowel van de Oost- als van de Noordrand, over de hele spreidingsproblematiek en de hele problematiek rond een eerlijke verdeling tussen het Vlaamse grondgebied en Brussel. Ook daar is het thema nooit uit de lucht, niet letterlijk en niet figuurlijk.

Mevrouw de minister, daarom heb ik voor u de volgende vragen.

Ten eerste, tijdens het debat over de regeringsverklaring hebt u verklaard dat u op maandag 20 oktober zou beschikken over een juridische analyse in verband met het moratorium. Hebt u die analyse intussen? Kunnen wij daarover beschikken? Wat zijn de krachtlijnen ervan? Ik meen dat het aan het Parlement toekomt om daarover volledig geïnformeerd te worden.

Ten tweede, u verklaarde dat er dertig weken nodig zijn om het moratorium effectief in te stellen. Vanaf 15 november, nog zo'n tien keer slapen, kunnen er dwangsommen opgelegd worden wegens het overtreden van de huidige regels. Wat is uw oplossing? Hoe zult u dat vermijden? Hoe kunt u daar onderuit raken?

Een derde en laatste vraag is of de nieuwe federale regering van plan is om met de Brusselse en Vlaamse instanties rond de tafel te gaan zitten om daarover akkoorden te sluiten. Ik volg dit dossier al jarenlang en ik meen dat het absoluut de conclusie van eenieder moet zijn dat wij hier alleen uit geraken als er ook sluitende akkoorden tussen de verschillende beleidsniveaus gesloten worden. De vraag is dus hoever u daarmee staat.

01.02 Karine Lalieux (PS): Madame la présidente, madame la ministre, comme l'a rappelé notre collègue, vous avez donné instruction à Belgocontrol, le 23 octobre dernier, de revenir à la situation antérieure. Le

moratoire va permettre de soulager une partie des Bruxellois, c'est notamment le cas des riverains du canal de Bruxelles. Cependant, il va aussi générer des nuisances sonores plus intenses pour les habitants du sud-est de Bruxelles.

Comme l'a dit mon collègue, il faut donc, madame la ministre, travailler à une réduction structurelle des nuisances sonores au bénéfice de l'ensemble des populations survolées. À ce titre, il est notamment nécessaire de travailler à une extension de la nuit, à une interdiction des avions les plus bruyants et à l'évitement des zones les plus densément peuplées.

Dans ce cadre, j'ai trois questions précises à vous poser, madame la ministre.

1) Belgocontrol a indiqué dans son communiqué du 23 octobre que votre instruction implique la création de 3 nouvelles routes et l'adaptation de 17 routes existantes. Pouvez-vous détailler le contenu de votre instruction?

2) En ce qui concerne la route du canal, jugez-vous opportun de la définir en P-RNAV? Ce système implique une hyper-concentration de tous les vols – et donc de leurs nuisances sonores – puisque là où les avions disposaient de 4 kilomètres, ils ont maintenant 300 mètres. Si vous voulez définir la route du canal dans ce système, alors qu'elle ne l'était pas avant le 6 février 2014, il me semble nécessaire de bien évaluer l'impact que peut avoir ce système sur les riverains du canal.

3) Enfin, pouvez-vous transmettre à la commission votre instruction du 23 octobre dernier à Belgocontrol afin de permettre à la Chambre de mieux comprendre celle-ci?

01.03 Georges Dallemagne (cdH): Madame la présidente, madame la ministre, je me joins à ces questions relatives à la décision prise par le gouvernement, à votre initiative, le 23 octobre dernier, de concentrer tous les décollages à gauche en provenance de la piste 25 droite de l'aéroport de Bruxelles-National sur l'est de Bruxelles et l'est de sa périphérie. Je ne reviendrai pas sur tout le débat, mais il existait d'autres alternatives. Le gouvernement a en réalité décidé de remettre sur pied le plan Anciaux.

Cette décision va à l'encontre de l'arrêt en cessation environnementale de la cour d'appel de Bruxelles du 9 juin 2005. Cette décision a, à ma connaissance, été signifiée par la Région bruxelloise à l'État fédéral le 15 juillet 2005 et elle est assortie d'astreintes qui peuvent être réclamées par la Région bruxelloise. Ainsi, au regard de l'arrêt précité, la décision du gouvernement serait illégale.

Par ailleurs, la loi du 13 février 2006 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement et à la participation du public dans l'élaboration des plans et programmes relatifs à l'environnement s'applique à la décision que vous avez prise. L'ordonnance rendue le 31 juillet 2014 par le tribunal de première instance de Bruxelles le rappelle.

Sans reprendre tous les éléments de l'ordonnance, je citerai trois articles de la loi de 2006.

Elle prévoit que "l'évaluation des incidences sur l'environnement des plans et programmes susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement et la participation du public à l'égard de plans et programmes relatifs à l'environnement s'effectue pendant leur élaboration – soit maintenant – et avant qu'ils ne soient adoptés". Cela a été souligné par le tribunal dans son ordonnance du 31 juillet 2014.

L'article 6 de la loi de 2006 indique que "l'évaluation des incidences sur l'environnement est requise lorsque ces plans sont susceptibles d'avoir des incidences sur des sites qui concernent la conservation des habitats naturels". C'est notamment le cas de la vallée de la Woluwe et de la forêt de Soignes, pour ce qui concerne l'est de Bruxelles.

L'article 7 de la même loi dispose qu'"une participation du public est requise non seulement lors de l'élaboration mais aussi lors de la modification ou du réexamen de plans et programmes relatifs à l'environnement".

Donc, sauf erreur de ma part, nous nous trouvons bien dans ce cas de figure par la décision que vous avez prise.

J'aurai donc trois questions à vous poser.

Pouvez-vous confirmer que l'arrêt du 9 juin 2005 a bien été adressé à l'État fédéral le 15 juillet 2005?

Pouvez-vous nous rappeler le montant des astreintes imposées par cet arrêt?

Le cas échéant, comment le gouvernement fédéral compte-t-il échapper à ces astreintes en cas de retour à ces anciennes routes qui n'existent plus?

Comment comptez-vous respecter la loi du 13 février 2006 concernant la route aérienne que vous recréez, puisqu'elle n'existe plus, comme en témoigne le délai de 30 semaines nécessaire à sa mise en route et qui impose une enquête publique et une étude d'incidence?

Enfin, comme mes collègues, je souhaiterais savoir à quelles solutions structurelles vous travaillez pour soulager tous les riverains, selon quelle méthodologie et quel calendrier?

M. Bonte a insisté sur le fait qu'il s'agissait d'un dossier très ancien et très difficile. Sans doute s'agira-t-il de se montrer très créatif d'un point de vue méthodologique pour arriver à une solution qui, si elle ne satisfait pas tous les riverains, aura au moins l'avantage d'être équitable et de nous permettre de sortir de ce dossier.

01.04 Sonja Becq (CD&V): Mevrouw de minister, mijn vragen liggen in dezelfde lijn als die van de collega's.

Er werd immers een moratorium afgekondigd op de wijzigingen van 6 februari aan de routes vanuit de luchthaven Brussel-Nationaal. Tegelijkertijd stelt het regeerakkoord dat de routes die op 9 januari en op 6 maart in gebruik werden genomen, ook zullen worden geëvalueerd en aangepast waar nodig.

De opstijgroute die op 6 maart in gebruik werd genomen, wordt gemakshalve de route "Leuven-rechtdoor" genoemd. De opstijgroutes op de bocht naar rechts vanaf startbaan 25R die op 9 januari in gebruik werden genomen, zijn eigenlijk een verschuiving naar het zuiden of zuidwesten en naar het westen over de Noordrand.

Er is een evaluatie gepland. In overleg met de Gewesten zou worden gewaakt over de oprichting van een onafhankelijk orgaan voor controle van de lawaaihinder.

Wij hebben steeds gezegd dat het belangrijk is dat de principes van het vroeger gesloten luchthavenakkoord worden gehandhaafd, onder andere prioriteit aan de veiligheid, rechtdoor vliegen en de windnormen. Ik veronderstel dat die principes ook aan de orde zullen zijn in uw vergadering – zo heb ik toch gelezen in de krant – met de collega's van de Gewesten om tot een duurzame en veilige oplossing te komen, waarin de hinder wordt gespreid zodat hij niet geconcentreerd wordt op bepaalde regio's, tijdens de dag of de nacht.

Naast het moratorium dient u ook de evaluatie mee te nemen.

Welk standpunt zult u in het overleg met de Gewesten innemen met betrekking tot de opstijgroutes die op 9 januari en 6 maart in werking zijn getreden?

Hoe zult u het moratorium combineren met de evaluatie van de opstijgroutes? Door het moratorium zullen de routes immers moeten worden gewijzigd. Hoe neemt u dat mee?

Zult u zorgen voor nog meer concentratie boven de Noord- of Oostrand? Op welke wijze wilt u dat meenemen?

Welke stappen zult u op korte of lange termijn nemen om een bijkomende concentratie te vermijden?

Hoe zult u omgaan met de dwangsommen, of veronderstelt u dat die van de baan zullen zijn na het overleg met de Gewesten?

01.05 Jacqueline Galant, ministre: Madame la présidente, j'ai le plaisir de transmettre aux honorables membres les éléments de réponse aux questions groupées sur le survol de Bruxelles. Conformément à l'ordonnance du tribunal de première instance de Bruxelles du 31 juillet dernier et à la suite de l'accord de gouvernement prévoyant la mise en œuvre d'un moratoire, j'ai donné instruction à Belgocontrol, le 23 octobre 2014, de réintroduire les anciennes routes, c'est-à-dire de revenir à la situation d'avant le 6 février 2014. Cette instruction peut évidemment être mise à la disposition des membres de la commission.

Belgocontrol mettra tout en œuvre pour finaliser la procédure pour le 2 avril 2015. Je suivrai de près les différentes étapes de cette procédure; Belgocontrol doit disposer de 30 semaines afin d'exécuter l'instruction pour des questions de respect des règles internationales de publication et de normes de sécurité. Je vous tiendrai informés des délais. Monsieur Bonte, ce n'est donc pas moi qui impose ces 30 semaines mais c'est

la loi qui les prévoit, surtout pour des raisons de normes de sécurité.

Nous disposons d'une analyse juridique qui conforte et valide l'instruction du 23 octobre 2014. En effet, l'ordonnance consiste à imposer de cesser d'utiliser les routes litigieuses mais l'ordonnance se réfère aussi au pouvoir discrétionnaire de l'État, en ce sens que l'État bénéficie d'une liberté d'appréciation qui lui permet de déterminer lui-même les modalités d'exercice de ses compétences. C'est entre autres la raison pour laquelle, ni étude d'incidence, ni enquête publique ne sont nécessaires.

Les astreintes dont les montants sont de 50 000 euros par jour calendrier de retard - trois mois à dater de la signification de l'ordonnance avec un maximum de 36,5 millions d'euros -, seront dues à partir du 1^{er} novembre 2014, monsieur Bonte et non du 15. Je me suis entretenue avec la ministre Céline Frémault pour connaître les intentions de la Région bruxelloise, compte tenu de l'instruction envoyée à Belgocontrol. Nous avons convenu ensemble de la mise sur pied d'un groupe de concertation qui va, entre autres, suivre les travaux de Belgocontrol. La Région bruxelloise dispose de six mois pour réclamer le paiement de ces astreintes; la ministre bruxelloise a indiqué vouloir respecter un délai avant de demander la perception de ces astreintes.

À côté de la mise en œuvre du moratoire, nous espérons que l'élaboration d'un plan durable associant les Régions permettra d'éviter la perception de ces astreintes. Ainsi, je travaille sur les solutions structurelles en privilégiant la concertation. Concertation que j'aurai avec les trois Régions mais aussi avec les autorités de Belgocontrol, les autorités de l'aéroport, les compagnies aériennes et toutes les associations des riverains. J'entends mener ces concertations le plus rapidement possible. Elles ont déjà commencé. Reconnaissez que ce dossier fait partie de mes priorités depuis que je suis en fonction: premier kern, premier Conseil des ministres et première décision sur le moratoire.

Alvorens verder in te gaan op deze eventuele structurele oplossingen, lijkt het mij belangrijk te herhalen dat de uitwerking van een duurzaam plan in de allereerste plaats moet berusten op het gebruik van een robuuste methodologie, namelijk de noodzaak om de huidige en de historische toestand te objectiveren, de aanwijzing van duidelijke richtlijnen en een totale transparantie van de werkzaamheden, zowel bij de uitwerking als met betrekking tot de tenuitvoerlegging. Deze structurele maatregelen zullen er vooral op gericht moeten zijn het totale hindervolume uitgaande van de luchthaven, tot een minimum te herleiden en daarbij de economische activiteit ervan maximaal te vrijwaren.

En termes de principe directeur, elles devront veiller à épargner les zones les plus densément peuplées, comme préconisé par la réglementation internationale, tout en respectant les équilibres historiques.

Par le passé, l'élaboration de plans de survol s'est trop souvent basée sur des marchandages politiques plutôt que sur des analyses factuelles et rationnelles des problèmes posés et à résoudre. C'est cette dynamique qui doit être changée si l'on veut développer un plan accepté par le plus grand nombre et qui ne dresse pas les citoyens les uns contre les autres.

Il est actuellement trop tôt pour parler de timing de finalisation. Vu la gravité de la situation héritée de mes prédécesseurs, il est important de faire diligence mais aussi de prendre le temps afin de bien faire les choses.

En ce qui concerne l'opportunité d'équiper ces routes anciennes d'un système P-RNAV, cette question est en cours d'examen au sein du SPF Mobilité avec Belgocontrol. Permettez-moi de revenir vers vous dans les prochaines semaines. Ce dossier mérite une approche technique.

Pour ce qui est de l'arrêt du 9 juin 2005, il n'a pas été signifié. Belgocontrol, l'État belge, BIAC et l'Institut bruxellois pour la gestion de l'environnement (IBGE) se sont pourvus en cassation contre cet arrêt. Par son arrêt du 21 décembre 2006, la Cour de cassation a rejeté tous les pourvois. Notons par ailleurs que le plan Anciaux de 2004 concernait l'aggravation des nuisances subies du fait des atterrissages en piste 01 et les décollages en piste 19. L'État belge a depuis lors pris toute une série de mesures destinées à corriger ce plan Anciaux avec le retour de la piste préférentielle 25R en février 2009, les modifications des normes de vent pour la piste 01, le retour de la moyenne historique des décollages en piste 19 en février 2009 et les modifications du tracé de la route de décollage en piste 19 en 2013, dite route Ikea.

Au final, on constate que l'État belge a, en pratique, obtempéré aux décisions de justice de 2005. Si on y ajoute la diminution des nuisances dues à l'amélioration des performances acoustiques des avions depuis

2004, on constate que les infractions causées à l'arrêté "bruit" par le plan Anciaux sont devenues marginales et ne justifient plus d'invoquer l'arrêt de la cour d'appel de juin 2005.

En conclusion, cet arrêt ne peut sérieusement servir de prétexte à la non-application de l'ordonnance du 31 juillet 2014, d'autant que si le retour à la situation d'avant le 6 février 2014 contrevient encore à l'interdiction faite par la cour d'appel de violer l'arrêté "bruit" de la Région bruxelloise, le plan Wathelet condamné le 31 juillet 2014 y contrevenait encore davantage.

01.06 Hans Bonte (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, ik heb drie bemerkingen, maar vooraf stel ik toch wel een merkwaardige gang van zaken vast.

Ik heb een reeks vragen gesteld, waarbij een aantal collega's zich hebben aangesloten, ook een collega uit de meerderheid. Als ik goed geteld heb, heeft die collega uit de meerderheid welgeteld zestien vragen gesteld en is ze vijf keer haar vraag begonnen met "ik hoop dat...". We zullen het eens natellen in het verslag, mevrouw Becq. Dat wijst erop dat er nog heel veel onduidelijkheid is over hetgeen de regering blijkbaar heeft afgesproken. Nog heel veel zaken zijn niet goed uitgeklaard. Als ik het lijstje vragen van collega Becq hoor, dan is de rode draad daarin een zeer grote ongerustheid over de verschuivingen die blijkbaar bezig zijn en volgens mij ook gepland zijn. Ik kom daarop nog terug.

Ten eerste, u hebt verwezen naar de appreciatievrijheid. Er moet geen rapportering zijn van de nieuwe ingestelde routes. Dat moet niet, maar ik denk dat het wenselijk is voor het debat dat zo iets wel gebeurt. Die appreciatievrijheid, mevrouw de minister, is misschien wel de kern van het probleem van de voorbije decennia inzake het nachtvluchtenakkoord. Die appreciatievrijheid werd door de minister gebruikt, geïnterpreteerd en soms misbruikt. Dat verklaart gedeeltelijk waarom er altijd discussie gebleven is over elk akkoord. Daarom zou ik ermee opletten om die te gebruiken. Ik heb in dat verband een suggestie, waarop ik straks zal terugkomen.

Ten tweede, ik noteer dat er geen akkoord is over de dwangsommen. Er is blijkbaar wel een akkoord om ze niet direct te innen. Ondertussen gaat het toch over een bedrag van 36 miljoen euro, een teller die loopt en een bedrag dat alsnog groter wordt. Dat dreigt het dossier dag na dag explosiever te maken.

Ten derde, mevrouw de minister, ben ik helemaal ongerust als ik u hoor zeggen dat die akkoorden vroeger werden gesloten op basis van politieke argumenten en politieke akkoorden. Het is evident dat er politieke akkoorden werden gesloten. Het plan-Schouppe is een politiek akkoord, waarin eenieder zijn compromis gevonden heeft. Als u nu zegt dat u uw tijd gaat nemen om een nieuw akkoord te zoeken, met als richtlijn de meest bevolkte gebieden te ontzien, dan weet ik waar dat eindigt. Mevrouw Becq, ik hoop dat u het goed hebt genoteerd. Het akkoord waarnaar men streeft, is een akkoord waarin men de meest bevolkte gebieden zal ontzien.

Dat is iets anders dan het plan-Schouppe, denk ik.

Mevrouw de ondervoorzitter, ik zou een suggestie willen doen omdat ik weet dat dit dossier altijd voor veel vragen zorgt: ik zou graag met een zekere regelmaat, misschien in een soort van werkgroep met Parlementsleden, de technische kant bekijken. Anders vrees ik dat we hier week na week opnieuw met vragen over de nachtvluchten zullen worden geconfronteerd. Als ik hoor dat er een appreciatievrijheid zal worden gebruikt, vind ik dat een reden te meer om het Parlement nauwlettend te laten toezien op wat er effectief gebeurt.

01.07 Karine Lalieux (PS): Madame la présidente, madame la ministre, le système P-RNAV est une option qui n'est pas uniquement d'ordre technique ou technologique. Il peut effectivement constituer une aide en termes de sécurité. Mais si on opte pour ledit système, la vie de ceux qui habitent le long de la route du canal deviendra un enfer. En effet, au lieu de quatre kilomètres, la répartition se fera sur trois cents mètres de large. Il n'est donc pas seulement question de technologie, il s'agit également d'un choix politique. C'est la raison pour laquelle nous suivons cette question.

Par ailleurs, puisque vous allez consulter les Régions, je vais, comme je l'avais fait en séance plénière, me référer à la Région bruxelloise – Région d'ailleurs où il y a des partis néerlandophones au pouvoir: sp.a, CD&V, Open Vld. Là, avec trois partis néerlandophones, ils sont arrivés à un accord.

Je vais peut-être en contredire certains. L'accord, c'est d'abord la sécurité pour l'ensemble de la population,

mais c'est aussi éviter les zones densément peuplées. C'est écrit tel quel dans l'accord de gouvernement. C'est aussi la prolongation de la nuit.

Une piste que vous devriez envisager, que vous n'avez pas du tout évoquée et qui ne figure pas dans la déclaration gouvernementale, serait un institut indépendant pour l'analyse de l'ensemble des données, notamment le bruit, le nombre de vols, etc., pour que ce ne soient plus les instituts de l'une ou l'autre Région ou des associations qui disent si les seuils ont été dépassés.

Pour nous, il s'agit de points fondamentaux. J'espère qu'ils seront sur la table du gouvernement fédéral et pas seulement sur celle de la Région bruxelloise.

01.08 Georges Dallemagne (cdH): Madame la présidente, madame la ministre, en ce qui concerne ce fameux virage à gauche serré, vous nous dites que la décision de justice du 31 juillet dernier impose de cesser d'utiliser les routes litigieuses mais n'indique pas la manière de procéder. En effet, il n'appartient pas à la justice d'indiquer les routes à utiliser. C'est un élément important, car certains ont toujours dit que seul le moratoire s'imposait et que cela faisait partie d'une décision de justice. Et c'est ce que vous nous dites aussi! C'est important pour l'avenir du débat. Cela confirme que le moratoire était probablement l'une des pistes les plus difficiles, car des décisions de justice datant de 2005 interdisent l'utilisation de cette route qui, à mon sens, est illégale et la plus longue, puisque vous confirmez qu'il faut 30 semaines, alors que d'autres pistes étaient possibles pour soulager le trafic, notamment les routes existantes.

Vous en déduisez – c'est très étonnant sur le plan de l'argumentation juridique – qu'aucune enquête environnementale ni publique n'est nécessaire. Alors là, le lien entre le fait qu'il n'appartient pas à la justice mais à l'État de décider comment procéder et le fait qu'il ne faille donc pas d'enquête environnementale ni publique, même si je ne suis pas juriste, je ne le vois pas! Plusieurs bourgmestres concernés par cette décision ont annoncé qu'ils ne laisseront pas faire cela à tout le moins sans enquête publique et environnementale.

Pour le surplus, vos déclarations apparaissent contradictoires. Vous dites qu'il n'y aura plus de marchandage politique mais en même temps qu'il faudra tenir compte des équilibres historiques. S'il y a bien une contradiction, c'est bien celle-là! C'est bien cela qui a été fait dans le passé! Effectivement, la Région flamande et la Région bruxelloise notamment ont toujours bataillé pour que les avions aillent survoler l'autre Région. Cette difficulté majeure a toujours été présente dans ce dossier, car la densité de population est plus importante sur la Région bruxelloise. Mais vous nous dites qu'il faudra quand même tenir compte de ces équilibres historiques. À cet égard, lorsque nous en débattons, j'aimerais avoir une clarification.

Vous nous dites également que l'arrêt du 9 juin n'a pas été signifié. Voilà qui m'étonne! Le collègue Maingain, qui n'était pas là pour poser sa question, disposait de la même information que moi: cet arrêt a été signifié le 15 juillet 2005.

Pour le reste, je me réjouis de votre proposition de concertation: elle est indispensable.

À l'avenir, il serait d'ailleurs intéressant d'inviter l'ensemble des parties autour de la table. En fait, chacune prétend détenir à elle seule la vérité. Le jour où tous les riverains présenteront des propositions communes, ils seront plus forts.

Vous n'êtes pas revenue sur une des propositions communes: l'extension de la notion de nuit pour l'interdiction des vols de nuit. Mon collègue Bonte l'a rappelé et c'est important.

Un deuxième élément est l'observatoire indépendant, tel que cité par ma collègue Lalieux. C'est aussi important.

Enfin, il reste les normes de vent, notamment les normes historiques sur la piste 01; c'est capital. Je ne vois pas pourquoi, pendant des décennies, les normes de vent maximales étaient de 10 nœuds sur les pistes principales et que nous en soyons aujourd'hui à 7 nœuds. Voilà qui constitue une nuisance importante pour l'est de Bruxelles.

01.09 Olivier Maingain (FDF): Madame la présidente, madame la ministre, veuillez excuser mon absence au moment de poser les questions.

Si vous le permettez, à cet instant des répliques, je voudrais rappeler ce que j'avais développé lors de ma question d'actualité la semaine dernière.

Premièrement, la notion de moratoire est erronée au plan juridique. Je ne parle pas encore du contenu de ce qu'on défend derrière la notion de moratoire, mais un moratoire, c'est suspendre la mesure administrative que représente le plan Wathelet. Il n'y a pas lieu de suspendre ce qui a été déclaré illégal par le tribunal de première instance, ce qui a aujourd'hui force de chose jugée puisqu'il n'y a pas eu d'appel. Le fait de suspendre ce qui est déclaré illégal n'a pas de sens! Je dis à tous mes interlocuteurs de cesser d'employer sémantiquement un terme impropre. Une fois que nous avons réglé ce problème sémantique, nous arrivons au cœur du débat.

Deuxièmement, plusieurs décisions de justice ont été rendues et vous ne pouvez en ignorer aucune. Vous me direz que les arrêts de la cour d'appel de Bruxelles n'ont pas reçu l'exécution que ceux qui en ont été les bénéficiaires auraient pu en tirer. Il n'en demeure pas moins que ces arrêts de 2005 sont fondés exactement sur le même type d'action qu'une action en cessation d'infraction environnementale. Donc, je redis clairement, en tant que bourgmestre d'une commune qui connaît toujours les mêmes inconvénients, qu'il s'agisse du plan Wathelet ou des plans antérieurs, que vous serez tôt ou tard à nouveau confrontée à des actions en cessation environnementale. Dès qu'il y a infraction à l'arrêté dit Gosuin, vous êtes confrontée à des actions en cessation environnementale! Le retour pur et simple à la situation antérieure à celle du 6 mai ne vous fera pas échapper aux actions en cessation environnementale dès que l'on constatera, sonomètres de l'IBGE à l'appui, que des infractions à l'arrêté Gosuin sont commises.

Pour vous priver de toute envie de ce point de vue sur le plan politique, car c'est un vieux fantasme qui est poursuivi depuis longtemps, vous ne trouverez pas un Bruxellois responsable pour remettre en cause l'arrêté Gosuin et tenter d'en atténuer la portée. Aujourd'hui, c'est la seule arme juridique qui permette de combattre le survol intensif de Bruxelles et d'obtenir satisfaction grâce aux actions en cessation environnementale menées successivement à la suite de quelque plan que ce soit.

Enfin, vous n'échapperez pas à la question des mesures structurelles. La première mesure structurelle, c'est l'extension de la nuit européenne. Si vous ne voulez pas entrer dans ce débat, vous aurez une vraie fronde des Bruxellois, qu'ils défendent un point de vue ou un autre. Il va donc falloir très vite que le gouvernement fédéral accepte d'entrer dans le débat sur l'extension de la nuit européenne.

01.10 Sonja Becq (CD&V): Ik denk inderdaad dat het belangrijk blijft dat er met de drie Gewesten kan worden overlegd. Ik hoor ook dat de boetes niet onmiddellijk zullen worden uitgevoerd.

Mijnheer Bonte, ik kan voor mijzelf spreken. Dat moet u niet voor mij doen. Wij komen uit dezelfde regio.

Mevrouw de minister, voor ons is het belangrijk dat men naast het moratorium – of hoe men het ook wil noemen – van de maatregelen die worden genomen, tegelijkertijd ook oog heeft voor de routes, waarvan wij trouwens een evaluatie vragen. Wij hopen dat u niet naar een versterking van de concentratie naar de Oostrand of de Noordrand zult gaan om een aantal maatregelen te vermijden. Die routes moeten nog worden uitgetekend. Ik hoop dat daar geen verdere belasting komt.

In het verleden is het al gezegd en ook nu zeg ik dat de veiligheid voor ons belangrijk is. Dat is voor elke regio belangrijk. De kortste weg nemen en rechtdoor vliegen is met het oog op de veiligheid ook een belangrijk element. De windnormen moeten ook op een gelijke manier worden gehanteerd. De wind waait niet uit alle richtingen even veel of even hard, maar als men bij tegenwind vliegt is het logisch dat er gelijkaardige windnormen zijn. Als men hiernaar een objectief onderzoek doet, zou dat meer duidelijkheid moeten geven. Dat men probeert te vermijden om de concentratie in sterk bewoonde gebieden te leggen is ook een evidentie.

Voor ons blijft het belangrijk dat de principes uit het verleden ook worden meegenomen. Die mogen objectief worden meegenomen. Dat is geen probleem.

Mevrouw de minister, u hebt het over transparantie en duidelijkheid. Ik denk dat dit voor alle leden van de commissie belangrijk is.

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

Voorzitter: Karine Lalieux.
Présidente: Karine Lalieux.

La **présidente**: Chers collègues, comme de nombreuses questions sont posées au sein de cette commission, je vous demande de respecter le Règlement. C'est ainsi qu'un temps de parole de dix minutes sera accordé en cas d'interpellation. Sinon, je vous rappelle que l'intervenant dispose de trois minutes pour sa question, que le ministre dispose du même temps de parole et que deux minutes sont prévues pour la réplique. Si je ne fais pas respecter le Règlement, je crains que nous y passions la nuit. Comme je viens de le démontrer, il est tout à fait possible de ne pas dépasser son temps de parole.

01.11 Georges Dallemagne (cdH): Madame la présidente, le Règlement prévoit dix minutes par interpellation et cinq minutes par question.

La **présidente**: Nous allons vérifier ce que prévoit le Règlement. Mais en tout cas, le temps nécessaire pour une interpellation ou une question n'est pas aussi long que certains le prétendent. Si je ne fais pas respecter le Règlement, nous n'arriverons pas au bout de notre agenda, et sachez que je ne compte pas passer mes nuits avec vous pour des questions!

02 Vraag van mevrouw Karin Temmerman aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de noodprocedure op passagierstreinen van de NMBS" (nr. 31)

02 Question de Mme Karin Temmerman à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, sur "la procédure d'urgence dans les trains de voyageurs de la SNCB" (n° 31)

02.01 Karin Temmerman (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, mijn vraag betreft de noodprocedure voor passagierstreinen.

In maart deed zich een incident voor op een passagierstrein. Een passagier werd onwel en men drukte op de noodknop, maar de trein reed gewoon voort en de treinbegeleider kwam pas in het volgende station ter plaatse. Bovendien kwam het incident pas zes maanden later aan het licht, precies de tijd dat de reiziger moest wachten op een antwoord van de NMBS op zijn klacht in verband met het noodsignaal.

De NMBS heeft zich hiervoor verontschuldigd. Een van de redenen zou zijn dat jongeren de treinbegeleider al een aantal keren hadden opgeroepen via de noodknop. Ik kan begrijpen dat zo iets voor frustratie zorgt bij de treinbegeleiders, maar er kan zich echter ook een ernstig incident voordoen.

Mevrouw de minister, ik heb de volgende vragen. Zijn er op passagierstreinen inderdaad dagelijks zoveel noodsignalen, die eigenlijk geen noodgeval zijn maar die het gevolg zijn van spelende jongeren? Over hoeveel noodsignalen gaat het?

Welke procedure moeten de treinbegeleiders en de machinisten volgen bij een noodsignaal? Kan men zomaar doen alsof er niets is gebeurd?

Werden er naar aanleiding van dit incident initiatieven genomen om zo iets in de toekomst te vermijden?

Ten slotte, waarom heeft het zes maanden geduurd om een antwoord te geven op die klacht?

02.02 Minister Jacqueline Galant: Mevrouw de voorzitter, de NMBS laat mij weten te veronderstellen dat de vraag gaat over de noodassistentieknop die op modern materieel aanwezig is. De NMBS beschikt niet over cijfermateriaal over het gebruik van de noodassistentieknop. Zij stelt echter vast dat deze knop wordt gebruikt voor allerlei situaties, bijvoorbeeld voor het inwinnen van bijkomende informatie betreffende aansluitingen en vervoerbewijzen, of inlichtingen van de boordchef over abnormale situaties zoals de aanwezigheid van zieke reizigers of kwaadwillige daden.

De NMBS heeft mij de procedure die treinbegeleiders moeten volgen, overgemaakt en ik zal u deze schriftelijk bezorgen.

De NMBS heeft mij bovendien laten weten dat de klacht waarover het geachte lid het heeft, werd ingediend op 21 maart en definitief werd beantwoord op 24 juni, dus niet na zes, maar na drie maanden! De onderzoeken die werden gevoerd, hebben wel langer geduurd dan voorzien.

De treinbestuurder wordt over de ernst van de situatie geïnformeerd door de betrokken treinbegeleider of door Traffic Control. Naargelang de situatie dient hij onmiddellijk te stoppen of moet hij een bijkomende stilstand in acht nemen.

Bij het bedienen van een hulpknop moet de boordchef de maatregelen nemen zoals beschreven in de procedure die ik u zal bezorgen. Wanneer blijkt dat de hulpknop zonder aanleiding werd bediend, kan de boordchef dit enkel vaststellen, de alarmtonen uitschakelen en de betrokken hulpknop resetten. Een herziening van deze procedure is volgens de NMBS niet noodzakelijk.

02.03 Karin Temmerman (sp.a): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord, al verbaast het antwoord van de NMBS mij enigszins. Als die knop inderdaad zo vaak wordt gebruikt — het gaat niet over misbruik — eenvoudigweg om informatie te krijgen, dan schort er iets aan de informatie van de NMBS, dat is duidelijk. Dan moet er iets worden gewijzigd aan de noodprocedure. Nogmaals, als er zich echt een noodgeval voordoet en de treinbestuurder en de trein reageren niet, dan kan dit ernstige gevolgen hebben.

Ik wacht met spanning af op de procedure die u mij zult meedelen.

Ik vind dit echt geen manier van werken en daarover zal ik het zeker nog hebben.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

La **présidente**: Chers collègues, je vous signale que, selon l'article 48 du Règlement, le temps de parole par question est de cinq minutes au total - pour la question, la réponse et la réplique. Nous pouvons être un peu larges, mais nous allons essayer de respecter cela.

03 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Karin Temmerman aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de implementatie van het ISA-systeem" (nr. 33)
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het ISA-systeem" (nr. 313)

03 Questions jointes de

- Mme Karin Temmerman à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, sur "la mise en oeuvre de l'ISA" (n° 33)
- M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, sur "le système ISA" (n° 313)

03.01 Karin Temmerman (sp.a): Mevrouw de minister, op 18 april 2013 werd in de Kamer de resolutie goedgekeurd ter bevordering van de intelligente snelheidsaanpassing. De resolutie past in de Europese ITS-richtlijn en de aanbevelingen van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid.

In de tekst vraagt het Parlement aan de regering om actief te werken aan een verdere ontwikkeling van de besluitvorming rond ISA en zegt het dat de regering binnen de zes maanden een plan ter goedkeuring aan het Parlement moet voorleggen dat, in samenspraak met de Europese instanties en de Gewesten, een strategie bepaalt ter bevordering van het gebruik van ISA.

Ik wil bij u als nieuwe minister van Mobiliteit er nog eens de aandacht op vestigen dat de grootste doodsoorzaken in het verkeer snelheid en alcohol zijn. Alle onderzoeken hebben uitgewezen dat ISA het aantal verkeersdoden serieus naar beneden kan halen.

Ik heb uw voorganger hierover een paar keer ondervraagd en hij zei steeds dat de instanties bezig waren met het opmaken van het plan. We zijn nu ondertussen reeds meer dan een jaar verder.

Mevrouw de minister, kunt u mij een stand van zaken geven betreffende het plan?

Wanneer zult u het plan komen toelichten in het Parlement?

Deelt u mijn mening, en eigenlijk de mening van de vorige assemblee, dat ons land het voortouw moet nemen in de implementatie van ISA?

03.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de minister, om wat tijd te besparen, kan ik mij volmondig aansluiten bij de vraag van collega Temmerman, die ik ook ten volle ondersteun. Wij hebben in de vorige legislatuur samen aan een resolutie gewerkt. Het is belangrijk dat er een signaal komt dat de commissie die handhaaft.

03.03 Minister Jacqueline Galant: Het plan werd door de administratie aan mijn voorganger bezorgd. Men zal het mij nu bezorgen na een eventuele actualisatie. Ik verwacht dat ik begin volgend jaar een toelichting zal kunnen verschaffen.

Mijn antwoord hierop is niet enkel afhankelijk van de inhoud van het plan, maar ook van het standpunt van de Gewesten. België kan enkel het voortouw nemen in de implementatie van ISA mits een gezamenlijke benadering.

03.04 Karin Temmerman (sp.a): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Wij zullen het dossier zeker gezamenlijk opvolgen, met dank voor de steun van de heer Van den Bergh.

Ik noteer dat het plan nog geactualiseerd moet worden, wat ik niet goed begrijp, want er valt niet veel te actualiseren in het plan, en dat u er begin volgend jaar mee naar de commissie wil komen.

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

04 Vraag van mevrouw Karin Temmerman aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het DIV-kantoor te Gent" (nr. 34)

04 Question de Mme Karin Temmerman à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, sur "le guichet DIV de Gand" (n° 34)

04.01 Karin Temmerman (sp.a): Mevrouw de voorzitter, om de tijd te beperken, zal ik mijn vraag heel kort houden.

Mevrouw de minister, u kent het dossier. Het DIV-kantoor in Gent is ingeplant in een heel volkrijke wijk, zelfs in een fietsstraat en op een plek waar het absoluut niet thuishoort.

De vorige minister heeft stappen ondernomen om het DIV-kantoor mogelijk te verplaatsen.

Volgt u het dossier verder op? Zijn er reeds vorderingen gemaakt in het zoeken naar een nieuwe locatie?

Mevrouw de minister, ik wil u ook uitnodigen om eens naar Gent te komen – de vorige minister heeft dat ook gedaan – en te bekijken welke problemen het DIV-kantoor in kwestie 's morgens tussen zeven uur en negen uur in een smalle weg, in een fietsstraat, veroorzaakt.

04.02 Minister Jacqueline Galant: Op 20 maart 2013 heeft er een vergadering plaatsgevonden met de FOD Mobiliteit en Vervoer, met mijn voorganger, de heer Melchior Wathelet, toenmalig staatssecretaris voor Mobiliteit, en de heer Daniël Termont, burgemeester van de stad Gent in aanwezigheid van de firma SBAT. Het is immers de firma SBAT die de provinciale DIV-antenne te Gent gratis huisvest op basis van artikel 12 van het koninklijk besluit tot vaststelling van de erkenningsvoorwaarden en de regeling van de administratieve controle van de instellingen belast met de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen. Het is tevens de firma SBAT die de kosten heeft betaald voor de inrichting van de door hen gehuurde locatie op de Visserij en tevens de exploitatiekosten draagt voor de uitbating van de DIV-antenne te Gent.

Sinds 1 juli 2014 is ten gevolge van de zesde staatshervorming het toezicht op de naleving van de technische federale voorschriften voor voertuigen met betrekking tot hun inverterstelling en de technische keuring van voertuigen in toepassing van de federale normen een gewestelijke bevoegdheid geworden. Een

eventuele verhuis van de DIV-antenne te Gent zal dus dienen te worden besproken met het Vlaamse Gewest dat sinds 1 juli 2014 belast is met de administratieve controle van de instellingen belast met de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen.

Gelet op het antwoord op de eerste en tweede vraag, heeft de FOD Mobiliteit momenteel geen alternatieve locatie op het oog. Mijn administratie zal een vergadering organiseren met het Vlaamse Gewest, vertegenwoordigers van de stad Gent en de firma SBAT om te bekijken of een verhuis van het kantoor overwogen kan worden.

Mevrouw Temmerman, ik ga met plezier in op uw uitnodiging.

04.03 Karin Temmerman (sp.a): Mevrouw de minister, ik dank u omdat u ingaat op de uitnodiging, maar uw antwoord is totaal onbevredigend. Neemt u het mij niet kwalijk. Alles wat u in het begin voorgelezen hebt, heb ik een jaar geleden van de heer Wathelet gehoord. In het licht van de oproep van de voorzitter van de commissie om de spreektijden te respecteren, was het niet nodig om dat allemaal nog eens te herhalen.

Op dat moment zijn er door de stad Gent alternatieve locaties voorgesteld aan uw administratie en het kabinet van minister Wathelet. Ik neem aan dat er toch enige communicatie is bij het overmaken van de dossiers. Er zijn alternatieve locaties besproken met uw diensten. Het is nog altijd de DIV die daarin dwarsligt. U zult hiervoor vroeg moeten opstaan, maar ik nodig u uit – ik zal dat samen met de burgemeester doen – om de situatie te komen bekijken. Vanaf zeven uur worden de mensen in de omgeving wakker gebeld en worden er fietsers van de weg gereden, omdat u en uw administratie willen dat het DIV-kantoor daar blijft bestaan.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

05 Samengevoegde vragen van

- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de impact van het afschakelplan voor de NMBS en Infrabel" (nr. 49)

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het treinverkeer bij stroomafschakeling" (nr. 312)

05 Questions jointes de

- M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, sur "les conséquences du plan de délestage pour la SNCB et Infrabel" (n° 49)

- M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, sur "le trafic ferroviaire en cas de coupure de courant" (n° 312)

05.01 David Geerts (sp.a): Mevrouw de minister, het is bekend dat er problemen dreigen op te duiken op het moment dat het afschakelplan daadwerkelijk in werking zal treden, met name bij de organisatie van ons spoorverkeer maar ook bij de organisatie van de seininstallaties, de treinwissels en zeker en vast de overwegen.

De NMBS is een van de grootste stroomafnemers in ons land. Op het moment dat de NMBS haar piek kent, is er ook een piek in het elektriciteitsverbruik, met name 's morgens, als de mensen naar hun werk gaan en 's avonds, als zij terug naar huis gaan. Daar rijst dus een probleem.

Ik meen begrepen te hebben dat er al enige tijd overleg wordt gepleegd tussen Infrabel, de FOD Economie, de NMBS, het departement Energie en uzelf, uw kabinet en uw administratie, maar dat tot op heden weinig oplossingen naar voren zijn gebracht.

Voor ons is het zeer belangrijk dat wij op voorhand weten waar wij aan toe zijn en dat er een duidelijke communicatie en een duidelijke planning is.

Mevrouw de minister, wij weten dat men met de voorbereidingen bezig is, maar zeer concreet zou ik willen weten welke maatregelen kunnen worden genomen. Is er een scenario waarbij de NMBS en Infrabel gevrijwaard worden? Zo ja, wat is dat scenario? Kunt u daarover meer duidelijkheid geven? Hoe zal dat gebeuren? Zal dat gebeuren met communicatiesystemen, zoals GSM-R en de veiligheidssystemen ETCS en

TBL1+, om toch de veiligheid op het spoor te kunnen garanderen? Quid met slagbomen, verkeerslichten enzovoort? Hoe zal met de gemeentes worden gecommuniceerd? De gemeentes zijn ter zake immers de belangrijkste partners volgens mij.

Welke communicatie zult u voeren? Bent u bereid om, zodra alle mogelijkheden zijn onderzocht, in een duidelijke communicatie en op tijd te zeggen dat er geen treinen zullen rijden, zodat de mensen weten waarop ze zich kunnen voorbereiden?

05.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de minister, ik sluit mij aan bij de vragen van de heer Geerts.

Ik denk dat het belangrijk is dat in deze zaak zo snel mogelijk duidelijkheid wordt geboden, zowel voor de reizigers, voor de gebruikers van het goederenvervoer als voor de weggebruikers. Bij een stroomuitval zullen de overwegen immers sluiten en worden hele gebieden via de weg onbereikbaar.

Het treinverkeer wordt niet rechtstreeks getroffen, want de bovenleidingen worden rechtstreeks door Elia gevoed. Zij worden niet gevat door de vraag om de stroomafname stop te zetten.

Natuurlijk wordt aan alle gebruikers in een bepaald stadium gevraagd om vraagbeperkende maatregelen te nemen. Dat is dan ook mijn eerste vraag. In welk opzicht kan Infrabel of de NMBS ingaan op de vraag om beperkende maatregelen te nemen? Dat kan gaan van minder licht, minder comfort op de treinen tot het aanpassen van de treindiensten in een weekenddienst. Dat zijn mogelijke maatregelen.

In een volgend stadium van het afschakelplan zullen bepaalde zones worden afgeschakeld. Op dat moment komen de perifere installaties in het gedrang, namelijk de overwegen, de seinen, de wissels, de elektriciteitsvoorziening in de stations en de aankondigingsborden. Op dat moment hebben wij een heel goed uitgewerkt plan nodig, zodat de reizigers voldoende worden geïnformeerd over het feit of er al dan niet een aanbod voor hen is.

Mevrouw de minister, hoe zal men hiermee omgaan? Er doet een scenario de ronde als zou er de hele dag geen treinverkeer zijn op die dagen waarop het afschakelplan van kracht zou gaan. Daar zijn misschien wel redenen voor, maar die redenen zouden wij dan willen kennen. Het is zeer belangrijk dat daarover voldoende informatie wordt verstrekt, in het belang van de transportmogelijkheden van de gebruikers maar zeker ook in het belang van de veiligheid van het hele treinnet.

Mevrouw de minister, wat zal er gebeuren met het treinverkeer bij een eventuele afschakeling? Zal de NMBS bepaalde stappen ondernemen om een verstoring van het treinverkeer zoveel mogelijk te voorkomen? Wordt in een alternatief vervoer voorzien als er geen treinen zouden rijden? Welke gevolgen heeft een afschakeling voor het goederenvervoer?

Wat zal er gebeuren met de overwegen, die sowieso sluiten bij stroomuitval? Na tien minuten gaan die over naar een noodtoestand. Men zal dan toch de bereikbaarheid van de hulpdiensten moeten kunnen garanderen.

05.03 Minister Jacqueline Galant: Mevrouw de voorzitter, ik heb het probleem onmiddellijk bestudeerd en ik heb gisteren een werkvergadering gehad met het kabinet van de minister van Energie, Elia, Infrabel, de NMBS en de FOD Mobiliteit.

Zowel de NMBS als Infrabel is zich zeer bewust van de mogelijke risico's van een eventuele afschakeling voor het verkeer en de veiligheid van de treinen.

Sedert enkele weken zijn er regelmatige contacten tussen Infrabel, de NMBS, de elektriciteitsleveranciers en het departement Energie, teneinde een evaluatie te maken van de risico's voor het spoorwegvervoer en de spoorwegveiligheid en om samen te zoeken naar maatregelen die kunnen worden genomen om deze risico's zoveel mogelijk te voorkomen.

Bij een afschakeling zou de tractie-energie niet worden aangetast, maar het is anders gesteld met de seinsystemen, wat betekent dat verschillende scenario's moeten worden uitgetekend op basis van precieze kaarten en plannen.

Infrabel en de NMBS hebben een aantal bijkomende maatregelen op een rijtje gezet die deze winter kunnen

worden toegepast, bijvoorbeeld in verband met de verwarming, de verlichting in de kantoren, het sensibiliseren van het personeel enzovoort. Het doel is vooral om alles in het werk te stellen om de afschakeling te voorkomen.

De samenwerking tussen Elia, Infrabel en de NMBS zal de komende weken worden voortgezet, teneinde tot een lijst van maatregelen te komen die zullen moeten worden genomen naargelang de mate waarin de elektriciteitsaanvoer wordt verzorgd en om de methode te bepalen met betrekking tot het meedelen van deze maatregelen aan de operatoren en aan het brede publiek.

05.04 David Geerts (sp.a): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik vind het al zeer goed dat u zich bewust bent van de risico's. Een van de resultaten van de vergaderingen van de werkgroep waarover u het had, betreft de maatregelen met betrekking tot de verwarming en de verlichting in de kantoren. Mijn essentiële vraag is echter wat er effectief zal gebeuren met betrekking tot het scenario over de veiligheid van het spoorverkeer, en welke timing ter zake zal worden gehanteerd. Mij gaat het er niet om dat in de kantoren de verwarming een graad lager wordt gedraaid en de verlichting wordt uitgezet. Voor mij is het belangrijk te weten wat men zal doen inzake de veiligheid van de overwegen. Hoe zal dat worden georganiseerd? Of kan dat niet worden georganiseerd? Dat is de meest essentiële vraag, maar u antwoordt alleen over de verwarming en de verlichting.

05.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de voorzitter, ook ik dank de minister voor haar antwoord, al bevatte het niet veel nieuwe elementen, wat ik enigszins betreurt.

Mevrouw de minister, het is van groot belang dat over deze aangelegenheid tijdig en duidelijk wordt gecommuniceerd. Als er daadwerkelijk geen treinen kunnen rijden op de dagen dat het afschakelplan van kracht zou zijn, dan zou er naar verluidt voldoende stroom worden bespaard om de betrokken zones niet zonder elektriciteit te zetten. Dat lijken mij toch wel belangrijke elementen om mee rekening te houden in alle noodplannen die vandaag worden opgesteld, zowel op nationaal niveau als in de verschillende provincies.

Zo zijn ook de overwegen voor heel wat gemeentebesturen een belangrijke zorg. Het zou goed zijn mocht daarover snel duidelijkheid komen, en hiermee bedoel ik niet binnen een termijn van weken maar van dagen.

La **présidente**: En ce qui concerne la problématique du plan de délestage, je voudrais juste rappeler qu'il y a eu énormément de travail fait en commission de l'Économie. Si nous en avons le temps, je pense que nous devrions avoir, ici aussi, une réunion sur toute la problématique des conséquences du plan de délestage sur la SNCB et les déclarations de l'administrateur délégué de ce matin. Madame la ministre, si vous le voulez bien, nous prendrons contact avec votre cabinet. Cela permettra d'avoir un échange de vues sur cette question si la commission et la ministre sont d'accord. Je pense que cela est important vu les réponses.

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

06 **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw Karin Temmerman aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de nieuwe dienstregeling op de lijn Gent-Aalst en de gevolgen voor de pendelaars in Merelbeke en Melle" (nr. 32)
- de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de wijziging van het treinaanbod tussen Merelbeke en Aalst" (nr. 215)

06 **Questions jointes de**

- Mme Karin Temmerman à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, sur "les nouveaux horaires de la ligne Gand-Alost et les répercussions pour les navetteurs à Merelbeke et Melle" (n° 32)
- M. Stefaan Van Hecke à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, sur "la modification de l'offre des trains entre Merelbeke et Alost" (n° 215)

06.01 Karin Temmerman (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, op 14 december treedt de nieuwe dienstregeling van de NMBS in werking. Daarover werd reeds heel wat vergaderd, maar toen men de zaken online zette op de website, vond men toch nog elementen die vooraf slecht of niet werden

gecommuniceerd.

Zo werd zeer drastisch gesnoeid in het treinaanbod op de lijn Gent-Aalst. Dat gebeurde voornamelijk in de ochtend- en de avondspits, op het moment waarop de meeste mensen de trein nemen. Het geldt ook voor de spreiding. Nu heeft men een IC-trein en een P-trein met een interval van vijf minuten, wat betekent dat er tussen 7 u 00 en 8 u 30, midden in het spitsuur, nog maar één trein is. Deze lijn en de gemeenten Merelbeke en Melle liggen naast de opritten van de autostrade E40. Dat betekent dat heel veel pendelaars opnieuw de auto zullen nemen naar, hopelijk, het nabije station of om ermee naar Brussel te rijden.

Plant de NMBS nog wijzigingen aan het vervoersplan? Zijn er cijfers van het aantal pendelaars dat deze trein neemt? Als het plan wordt doorgevoerd, zal daarna worden geëvalueerd hoeveel pendelaars er nog overblijven? Zullen er gevolgen aan de evaluatie worden gekoppeld om deze lijn opnieuw de frequentie te geven die ze daarvoor had?

06.02 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, ik sluit mij aan bij de inleiding van collega Temmerman. Er werden op voorhand wel informatievergaderingen georganiseerd op provinciaal niveau, maar nadien werden wijzigingen aangebracht die op voorhand niet duidelijk waren meegedeeld.

Wanneer men de website raadpleegt, stelt men vast dat het toch wel om forse wijzigingen gaat. Onder andere op die lijn gaat men in een tijdspanne van anderhalf uur van vier naar twee treinen en dan nog met slechts vijf minuten ertussen, waardoor er eigenlijk maar één mogelijkheid is om de trein te nemen.

Het gaat om een lijn naar Aalst, waar veel mensen werken en waar een grote overheidsinstelling is gevestigd, waar heel veel mensen met het openbaar vervoer naartoe gaan.

Mevrouw de minister, Ik heb een aantal concrete vragen. Om welke redenen werd beslist de dienstregeling tussen Merelbeke, Melle en Aalst af te bouwen en het aantal treinen in de piekuren zo fors te herleiden?

Waarom werden slechts twee treinen gepland, en dan nog met een interval van slechts vijf minuten, waardoor de mensen zo goed als geen keuze hebben? Dat is absoluut niet logisch. De logica van de hervorming was immers om ook met een cadans te werken, om ervoor te zorgen dat de treinen, wanneer er een of twee per uur rijden, mooi verspreid zijn binnen het uur. Men heeft deze logica hier absoluut niet toegepast.

Is de NMBS bereid het aanbod op die lijn op korte termijn ter herbekijken? Dat zou kunnen door ofwel opnieuw extra treinen te laten stoppen, of door het interval van vijf minuten te laten oplopen, zodat er meer keuze is.

Wanneer zal er een evaluatie gebeuren van het nieuwe vervoersplan en specifiek voor die specifieke lijn?

06.03 Minister Jacqueline Galant: De NMBS is volop bezig met de praktische voorbereidingen van het nieuwe vervoersplan en plant geen wijzigingen meer in het aanbod voor de aanvang van het plan. Dit plan werd door de vorige regering, met de partij van mevrouw Temmerman, goedgekeurd.

De technische voorwaarden voor het aanbod blijven in de nieuwe dienstregeling bestaan. Een herziening is niet zonder meer mogelijk. Omdat in het nieuwe vervoersplan in een bijkomende gecadanceerde verbinding op de lijn 50a is voorzien en door de aangepaste regelgeving voor rijpaden op de Brusselse Noord-Zuidverbinding, bleven er niet veel rijpaden over om P-treinen in te leggen, zowel op de snelle lijn 50a Gent-Brussel als op de lijn 50 Gent-Brussel via Merelbeke en Aalst. Van de vijf P-treinen die vandaag in de ochtendpiek vanuit Gent via Merelbeke naar Aalst rijden, kon daardoor slechts één enkele trein behouden blijven. In de avondpiek zijn er geen P-treinen meer die Aalst rechtstreeks met Merelbeke verbinden, terwijl er vandaag vier P-treinen zijn.

Wat uw vraag over het interval betreft, laat de NMBS mij weten dat er weinig keuzevrijheid was bij de positionering van P-treinen. Van de ongeveer 850 reizigers in Merelbeke wenst 40 % naar Brussel te reizen. Gent volgt met 19 % en Aalst is de derde keuze met slechts 3,4 % van de opstappende reizigers. Melle heeft ongeveer 700 reizigers per dag op werkdagen. De belangrijkste bestemmingen daar zijn: 35 % Gent, 20 % Brussel, 4,3 % Zottegem en 3,8 % Aalst. Voor Merelbeke en Melle samen gaat het dus over ongeveer zestig reizigers die een verbinding met Aalst nodig hebben.

De evaluatie van het vervoersplan begint op 14 december 2014. De NMBS is evenwel bereid een eventuele aanpassing van het aanbod Merelbeke-Aalst opnieuw te onderzoeken, samen met Infrabel, als nieuwe mogelijkheden zich voordoen.

06.04 Karin Temmerman (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, het is alvast een positieve zaak dat men bereid is om het te herbekijken. Ik vind het een beetje flauw dat u zegt dat mijn partij dit mee goedgekeurd heeft. Ik heb in het verleden ook andere zaken goedgekeurd waarvan achteraf bleek dat er om een of andere reden toch wel gevolgen waren; dan moet men ook bereid zijn om te kunnen zeggen dat het niet oké is en dat het herzien zal worden. Ik weet dat dit uw standaardantwoord is en het zal ook mijn standaardantwoord aan u zijn, telkens u zegt dat wij het mee hebben goedgekeurd. Er kunnen altijd feiten zijn waardoor een vroegere beslissing misschien moet herzien worden; alleen de mensen die altijd geloven in hun eigen gelijk veranderen nooit iets.

In elk geval, de NMBS zegt dan toch, in tegenstelling tot u, dat ze wel bereid is om de zaken te bekijken en, als er problemen zijn, een en ander toch te veranderen. U zegt dat het over nul komma zoveel procent gaat. Dat verwondert mij. Als wij cijfers vragen, kan de NMBS die niet zo geven; alleen als het een beetje in haar kraam past, krijgen wij die cijfers. Ik zou ook willen vragen dat wij de cijfers die de NMBS bewaart, online kunnen bekijken. U vindt zestig reizigers niet zo veel, maar als die zestig reizigers allemaal in een auto kruipen, zijn er zestig auto's meer op de baan. Dat wil ik nog maar eens herhalen.

Ik houd het positief. Ik sta erop dat de zaken geëvalueerd worden, dat er ook tellingen zullen zijn van de mensen die nu de trein gebruiken en van de mensen die na 14 december nog deze trein zullen gebruiken.

06.05 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, ik vond uw antwoord ook vrij ontgoochelend, maar natuurlijk krijgt u die uitleg ook maar van de NMBS en kunt u daaraan geen andere interpretatie geven.

Men argumenteert niet waarom men die wijzigingen heeft gedaan, men heeft die wijzigingen ook niet op voorhand gecommuniceerd in de provinciale rondes; men heeft dit mooi en netjes verzwegen, terwijl het toch wel een belangrijke verbinding is.

Het gaat om zestig mensen en die zijn wel vrij belangrijk. Velen zullen opnieuw met de wagen naar Gent moeten gaan of naar andere grote stations moeten gaan. Dit is dus absoluut geen oplossing voor de zware mobiliteitsproblemen rond die stad.

Het enige positieve element is inderdaad dat u bereid bent om de mogelijke aanpassingen te laten onderzoeken na 14 december. Ik hoop dat u zich dan niet zult baseren op tellingen van na 14 december maar wel op tellingen van voor 14 december, want anders kennen wij de uitslag uiteraard reeds.

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

07 Samengevoegde vragen van

- de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de evacuatie van passagiers na de bijna frontale botsing tussen twee treinen" (nr. 47)
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de bijna treinbotsing ter hoogte van Schaarbeek" (nr. 51)

07 Questions jointes de

- M. Stefaan Van Hecke à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, sur "l'évacuation des passagers à la suite d'une collision frontale entre deux trains évitée de toute justesse" (n° 47)
- M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, sur "la collision de trains évitée à hauteur de Schaerbeek" (n° 51)

07.01 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Mevrouw de minister, op de avond van 10 oktober 2014 werd in de buurt van Schaarbeek op het nippertje een frontale botsing tussen twee treinen vermeden. De treinen

waren op hetzelfde spoor terechtgekomen en reden naar elkaar toe. De oorzaak is tot op heden niet duidelijk.

Honderdvijftig passagiers van die treinen bleven na afloop urenlang vastzitten, tot een extra trein de reizigers toeliet over te stappen en hen terug naar Brussel-Zuid bracht.

Ten eerste, welke lessen trekt de NMBS uit het bijna-ongeval?

Ten tweede, hoe komt het dat de evacuatie van de passagiers zolang heeft geduurd?

Ten derde, bestaan er plannen, draaiboeken of scenario's om bij het stilvallen van treinen de passagiers zo snel en veilig mogelijk te evacueren? Zo ja, zijn die procedures bij het bewuste incident correct gevolgd?

Konden er naar aanleiding van de evacuatie verbeteringen worden aangebracht, teneinde die procedure bij een volgende gelegenheid sneller te laten verlopen?

Mevrouw de minister, indien er geen scenario's bestaan, bent u dan van plan om ze te laten opstellen, teneinde te vermijden dat reizigers urenlang op een trein vastzitten?

07.02 David Geerts (sp.a): Mevrouw de minister, de heer Van Hecke heeft al een toelichting gegeven. Bijkomend moet ik vaststellen dat de treinbestuurder blijkbaar een rood sein heeft genegeerd.

De bijzondere commissie voor de Spoorveiligheid heeft een aantal gezamenlijke aanbevelingen ingediend om het voorbijrijden van seinen tegen te gaan. Niet alleen het stopsysteem TBL1+ is belangrijk. Ook de veiligheidscultuur in het bedrijf zelf en factoren zoals de zichtbaarheid en de arbeidsdruk zijn belangrijk.

Ten eerste, op hoeveel meter van elkaar zijn de treinen tot stilstand gekomen? Ik heb daaromtrent in de pers verschillende verklaringen kunnen lezen.

Ten tweede, zijn er aan het sein in kwestie al eerdere voorbijrijdingen gebeurd? Die vraag is essentieel, omdat we moeten achterhalen of er al dan niet al maatregelen zijn genomen om er de zichtbaarheid te verbeteren.

Ten derde, waren voordien meldingen binnengekomen dat het sein slecht werkte of onduidelijk was?

Ten vierde, indien de eerste aanwijzingen kloppen dat de bestuurder het rode sein negeerde, rijst de vraag hoelang de bestuurder al op de lijn in kwestie reed. Was er dus voldoende lijnkennis? Hoeveel werkuren had de betrokken persoon al achter de rug?

Ten vijfde, wat is de stand van zaken inzake de rij- en rusttijden voor de treinbestuurders? Klopt het dat nog steeds niet in pauzes is voorzien voor treinbestuurders van nationale trajecten?

Ten zesde, wordt het onderzoeksorgaan ook bij dergelijke incidenten ingeschakeld?

Ten zevende, welke redenen heeft de bestuurder zelf aangegeven?

Ten achtste, waarom heeft de evacuatie zolang geduurd?

07.03 Minister Jacqueline Galant: Mijnheer Geerts, de twee treinen kwamen op 158 meter van elkaar tot stilstand. Infrabel laat mij weten dat het sein reeds tweemaal werd voorbijgereden. Op 9 juni 2005 werd het sein 40 meter voorbijgereden en op 4 oktober 2007 48 meter. Voor dat sein werd geen enkele melding van die aard gemaakt. De bestuurder was zeven maanden in dienst en beschikte wel degelijk over de vereiste lijnkennis om op die plaats te rijden. Op het ogenblik dat het incident zich voordeed, waren er vijf uur en veertig minuten verstreken sinds het begin van zijn prestatie. Alles wordt in het werk gesteld om ervoor te zorgen dat de bestuurders een pauze hebben tijdens hun dagprestatie. Die pauze wordt zoveel mogelijk halverwege de dienst ingepland.

Het onderzoeksorgaan voor de spoorwegveiligheid van de FOD Mobiliteit liet de NMBS in zijn brief van 16 oktober jongstleden weten dat het, met toepassing van artikel 11 van de spoorcodex, het voornemen heeft om een diepgaand onderzoek naar het incident in te stellen. In het raam van het onderzoek heeft de

treinbestuurder inderdaad een verklaring afgelegd. De inhoud daarvan wordt niet vrijgegeven, zolang het onderzoek loopt.

Mijnheer Van Hecke, tijdens de opleiding van de bestuurders moet onophoudelijk en blijvend aandacht worden besteed aan de omstandigheden die kunnen leiden tot het onregelmatig voorbijrijden van een gesloten sein, en moet de nadruk worden gelegd op het aanleren van preventiemaatregelen. Tijdens de opleiding op de simulator wordt nagegaan of de bestuurders de noodprocedures beheersen en of zij snel en doeltreffend reageren.

Het uitrusten van het rollend materieel en de infrastructuur met de technologie TBL1+ heeft zijn nut bewezen. Het is echter duidelijk dat de inspanningen snel moeten worden versterkt door ETCS uit te rollen. Dat systeem controleert de snelheid voortdurend en niet alleen wanneer de trein een sein nadert.

De opvang van de reizigers in dergelijke omstandigheden kan nog worden verbeterd en moet vooral een gedeelde bekommernis worden van de verschillende betrokken actoren op het terrein.

De gespecialiseerde veiligheidsdiensten van de NMBS en Infrabel voeren ook nog andere analyses uit. Daarnaast opent, zoals ik daarnet al zei, het onderzoeksorgaan voor de spoorwegveiligheid van de FOD Mobiliteit een onderzoek.

De evacuatie van de reizigers duurde inderdaad relatief lang door een ongunstige samenloop van omstandigheden. Het was al donker en de plaats van het incident was niet geschikt om de reizigers te voet te evacueren. Daarnaast waren er met het rollend materieel dat gebruikt zou worden om de reizigers te evacueren, plotseling technische problemen en diende rekening te worden gehouden met de prestatieoverschrijding van de bestuurder.

Er is echter een factor die aanzienlijk heeft bijgedragen tot de verlenging van de evacuatietermijn, namelijk de interventie van de federale Spoorwepolitie en vervolgens het parket van Brussel. Tussen 21 u 20 en 23 u 15 verboden zij een van de treinen die bij het ongeval betrokken was, te verplaatsen. Nochtans was dat de meest geschikte manier van evacuatie, omdat er geen gewonden waren en er ook geen schade was.

Er bestaat inderdaad een noodinterventieplan, dat bestaat uit verschillende instructies en procedures op het niveau van de operationele diensten van de NMBS. De procedures werden gevolgd, maar het is moeilijk om in die procedures alle mogelijke lokale omstandigheden en onverwachte wendingen voor 100 % in rekening te brengen.

Het spreekt voor zich dat de NMBS elke moeilijke situatie analyseert om hieruit lessen te trekken. Op dit ogenblik lopen er gesprekken met Infrabel over de verbeteringen die zouden kunnen worden aangebracht indien er zich in de toekomst een vergelijkbare situatie voordoet. Gelet op het verloop van de gebeurtenissen in Schaarbeek, zullen die gesprekken worden uitgebreid naar de federale Spoorwepolitie en het parket, opdat de vlotte evacuatie van de reizigers eveneens een van hun prioriteiten wordt.

Rekening houdend met het antwoord dat ik zopas heb gegeven, is het niet aangewezen om bijkomende maatregelen te nemen.

07.04 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw uitgebreid antwoord. Volgens mij moeten wij allemaal begrip opbrengen voor het werk dat parket en politie dienen uit te voeren, zeker wanneer het een ernstig ongeval had kunnen zijn. Ik begrijp dat bijvoorbeeld voertuigen gedurende een bepaalde periode niet verplaatst kunnen worden, maar er zijn nog wel andere mogelijkheden om reizigers snel te evacueren. In dit geval konden de reizigers na een tijd in alle veiligheid overstappen op een trein die ernaast stond.

Ik denk dat echt nagegaan moet worden hoe passagiers op een veilige en tegelijk snelle manier kunnen worden geëvacueerd. Uit uw antwoord heb ik begrepen dat een en ander nader en gedetailleerder zal worden bestudeerd, zodat de plannen bijgestuurd kunnen worden. Ik hoop dat vergelijkbare situaties zich niet meer zullen voordoen bij een volgend incident.

07.05 David Geerts (sp.a): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw zeer concrete antwoorden op mijn vragen. De spoorwegmaatschappijen moeten inderdaad bekijken welke afspraken er gemaakt kunnen

worden met de federale Spoorwegpolitie en met de verschillende parketten, zodat er sneller kan worden geëvacueerd.

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

08 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de besparingen bij de NMBS en Infrabel" (nr. 50)

08 Question de M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, sur "les économies prévues à la SNCB et Infrabel" (n° 50)

08.01 David Geerts (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, ik zal dit punt elke week op de agenda laten plaatsen om meer duidelijkheid te verkrijgen en een stand van zaken te krijgen omtrent het overleg met de verschillende spoorwegondernemingen, over waar u concreet meent te kunnen besparen.

08.02 Minister Jacqueline Galant: Mevrouw de voorzitter, het merendeel van de antwoorden heb ik al gegeven tijdens mijn interventie in de plenaire vergadering van 23 oktober.

Momenteel is alles voorlopig. Werkgroepen moeten de verdelingen en toekenningen van de uitgaven verfijnen op basis van de voorstellen van de NMBS en Infrabel. De besparingen zijn voor 53 % ten laste van de NMBS en voor 47 % ten laste van Infrabel. Concreet is er een besparing van 188 miljoen euro in 2015. De verdeling zal in de loop van het jaar worden verfijnd of aangepast, na verder overleg met de NMBS en Infrabel. De structurele besparingen waartoe werd beslist tijdens de vorige legislatuur ten bedrage van 150 miljoen per jaar, worden op dezelfde manier verdeeld.

08.03 David Geerts (sp.a): Mevrouw de minister, ik heb een nieuw element gekregen, met name de verdeling 53 % en 47 %. Dit laat ons toe vooraf in te schatten waar de verschillende maatschappijen zullen worden getroffen.

La **présidente**: Nous aurons un vrai débat à ce sujet dans le cadre de la discussion budgétaire qui est annoncée.

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

Ik geef het woord aan de heer Van den Bergh voor zijn vraag nr. 58 over de "identificatie van de bestuurder".

08.04 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de voorzitter, ik wil even het woord nemen over de orde van de werkzaamheden. Als wij de werkwijze van de vorige legislatuur kunnen handhaven, ben ik bereid een aantal van mijn vragen om te zetten in schriftelijke vragen, op voorwaarde dat wij nu een kopie van het antwoord krijgen.

La **présidente**: Ce sera le lendemain, puisqu'on totalise tout.

08.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Dan zet ik deze en een aantal andere vragen om in schriftelijke vragen.

08.06 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Mevrouw de voorzitter, ik wil dat ook gerust doen. Alleen is het bij mij een schriftelijke vraag die werd omgezet in een mondelinge vraag omdat de termijn verstreken was. Mag ik mijn vraag nr. 133 dan opnieuw omzetten in een schriftelijke vraag?

De **voorzitter**: Ja.

09 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de Thalysverbinding THA 9304 Oostende-Parijs" (nr. 64)

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale

Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de spookthalys" (nr. 314)

09 Questions jointes de

- **Mme Inez De Coninck à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, sur "la liaison Thalys THA 9304 Ostende-Paris" (n° 64)**

- **M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, sur "le Thalys fantôme" (n° 314)**

09.01 Inez De Coninck (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, deze vraag gaat over de Thalysverbinding Oostende-Parijs. Iedereen kent het verhaal. Deze trein wordt ook de "spookthalys" genoemd, althans wat het traject van Oostende tot Brussel betreft. Het lijkt wel elke dag Halloween bij de NMBS. De bezetting van deze treinverbinding is zeer laag, slechts 7 %. Bovendien vertrekt er enkele minuten na deze Thalys een gewone IC-verbinding waarmee de reizigers uit Oostende, Brugge en Gent op exact hetzelfde tijdstip arriveren in Parijs, net omdat de Thalys in Brussel wacht op de reizigers van de IC-verbinding.

De directe Thalysverbinding zou jaarlijks zowat 1,9 miljoen euro opsorpen uit de begroting van de federale overheid. De trein zou er gekomen zijn als compensatie voor een Thalys naar Namen. Gelet op de lage bezettingsgraad, de aanwezigheid van een volstrekt gelijkaardig en gelijkwaardig alternatief en de hoge kostprijs, lijkt een evaluatie ons dan ook hoogst noodzakelijk. Tot ieders verbazing staat de betrokken Thalysverbinding echter ongewijzigd in de nieuwe dienstregeling vanaf 14 december 2014. In het regeerakkoord staat echter wel dat men de publieke middelen wil concentreren voor de binnenlandse dienstverlening.

Ik heb dan ook enkele vragen. Wat is het standpunt van deze regering met betrekking tot de directe Thalysverbinding Oostende-Parijs? Wat is het precieze reizigersaantal? Kloppen de cijfers in de pers, met name een bezettingsgraad van 7 %? Indien de treinverbinding ongewijzigd blijft, welke zijn hiervoor dan de redenen?

09.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, ik sluit mij graag aan bij de vragen zoals verwoord door collega De Coninck. Het verhaal is voldoende bekend. Ik wil echter wel aangeven dat dit natuurlijk is opgenomen in het lopende beheerscontract. Wellicht zal het een discussie worden voor de volgende beheerscontracten als men een einde wil maken aan de spookthalys.

Hieraan wil ik ook de vraag naar de Waalse tegenhanger koppelen. Er was immers ooit een Vlaamse minister in de federale regering die stelde dat deze verbinding kon worden geschrapt, aangezien deze toch nauwelijks wordt gebruikt, maar dat dan ook de Waalse tegenhanger moest worden geschrapt. Wij moeten een en ander goed afwegen en nagaan hoeveel deze verbinding wordt gebruikt en welk rendement en verlies de tegenhanger oplevert. Ik zou er dus het element van de Thalysverbinding Namen-Brussel-Parijs aan willen toevoegen.

09.03 Minister Jacqueline Galant: Mevrouw de voorzitter, collega's, het internationaal verkeer per spoor is, net zoals de directe Thalysverbinding Oostende-Parijs, een geliberaliseerde activiteit waarbij spoorwegondernemingen vrij zijn om deze volgens eigen inzichten van rentabiliteit al dan niet uit te baten. Niettemin voorziet het beheerscontract in de mogelijkheid om een deel van de dotatie toe te kennen aan internationale treinen wanneer deze een functie van binnenlands medegebruik hebben voor de reizigers in het binnenverkeer.

Aangezien de treinen op deze verbinding tijdelijk niet reden tussen 1 januari en 31 maart 2013 en ook in 2012 een aantal treinen tijdelijk niet circuleerden, heeft de NMBS mij de reizigersaantallen bezorgd tussen 1 april 2013 en 31 maart 2014, om alzo toch een jaarcijfer te kunnen geven. In die periode hebben in totaal 44 821 reizigers gebruikgemaakt van deze verbinding, waarvan 715 reizigers in het binnenverkeer; het betreft reizigers met oorsprong of bestemming Oostende, Brugge of Gent.

Het behoud van deze treinverbinding zou erop wijzen, hetzij dat Thalys internationaal vertrouwen zou hebben in het winstgevend karakter van deze as, hetzij dat de aandeelhouders geld blijven toesteken omwille van de functie van binnenlands medegebruik, voor zover er daarvoor een voldoende dotatie is.

09.04 Inez De Coninck (N-VA): Mevrouw de minister, gaat het cijfer van 44 821 reizigers dat u aanhaalt, over de lijn van Oostende tot Brussel of zijn ook de reizigers die in Brussel opstappen inbegrepen? Dat is mij

niet helemaal duidelijk.

Voorts kijk ik uit naar het debat over de beheersovereenkomst en hoop ik dat wij daaraan constructief kunnen samenwerken, rekening houdend met de passage in het regeerakkoord om te focussen op de binnenlandse dienstverlening.

09.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. U hebt evenwel niet geantwoord op het tweede deel van mijn vraag in verband met de Thalysverbinding Namen-Brussel-Parijs, maar ik neem aan dat ook die geëvalueerd zal worden met het oog op het nieuwe beheerscontract?

09.06 Minister Jacqueline Galant: Mijn excuses, maar ik heb over het hoofd gezien dat de vragen samengevoegd waren.

Het is te vroeg om deze vragen te beantwoorden, aangezien de besprekingen over het beheerscontract nog moeten starten. Vandaag kent de Staat aan de NMBS een totaalbedrag toe voor de taken opgenomen in het beheerscontract, waaronder het binnenlandse medegebruik van internationale treinen.

09.07 Jef Van den Bergh (CD&V): Dat verandert uiteraard niet veel aan mijn repliek. Net als mijn collega kijk ik uit naar de discussie over de evaluatie van het nieuwe beheerscontract. Dit punt zal daarbij belangrijk zijn. Laat ik het snel uitrekenen: 715 binnenlandse gebruikers betekent amper twee reizigers per dag. Dat aantal lijkt mij niet van aard om de bedragen die erin geïnvesteerd worden, zeg maar op kosten van het binnenlands reizigersverkeer, te blijven uitgeven. Wij kijken uit naar het debat hierover, dat nog zal volgen.

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

10 Vraag van de heer Peter Vanvelthoven aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de IJzeren Rijn" (nr. 67)

10 Question de M. Peter Vanvelthoven à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, sur "le Rhin de fer" (n° 67)

10.01 Peter Vanvelthoven (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, de IJzeren Rijn is een dossier waarvan u de komende jaren ongetwijfeld zal merken dat het in de commissie voor de Infrastructuur regelmatig aan bod zal komen.

Tijdens de vorige legislatuur zijn verschillende ministers bevoegd geweest voor Mobiliteit en dus ook voor het dossier van de IJzeren Rijn.

Ik hoef u niet te vertellen dat de IJzeren Rijn voor de Antwerpse haven een bijzonder belangrijk dossier is. Over het dossier moest internationaal goed worden overlegd. Er is ter zake zelfs een uitspraak van het Internationaal Gerechtshof gekomen.

Een en ander heeft zowat drie jaar geleden tot een ministerieel overleg tussen België en Nederland geleid, waarbij toen een akkoord werd gesloten over het historisch tracé dat door beide landen als het definitieve tracé voor de IJzeren Rijn wordt beschouwd. Dat akkoord kwam er drie jaar geleden.

Toen werd ook afgesproken dat de administraties van beide landen een ontwerp zouden opstellen voor de verdeling van de kosten voor de heringebruikname van de IJzeren Rijn. Een deel van het tracé op Nederlands grondgebied moest immers opnieuw worden geactiveerd.

Het voorbereidend werk is sinds eind 2012 klaar. Er is een memorandum van overeenstemming waarin de concrete beleidsafspraken tussen beide landen zijn opgenomen. Het memorandum is – van eind 2012 tot vandaag – bijna twee jaar in het bezit van een regeringslid, zijnde eerst staatssecretaris Wathélet en vervolgens minister Labille.

Zij hebben hier in het Parlement steeds verklaard dat het memorandum aan de Ministerraad van – uiteraard – de vorige regering zou worden voorgelegd.

Op 12 maart 2014 heeft de minister hier in de commissie simpelweg verklaard dat het memorandum van

overeenstemming nog altijd niet ter goedkeuring aan de Ministerraad werd voorgelegd. Hij merkte toen ook op dat over het dossier door de volgende regering, zijnde dus de regering waarvan u deel uitmaakt, zou worden beslist.

Ik heb het regeerakkoord erop nageplozen. Ik lees nergens enige verwijzing of vermelding naar het dossier van de IJzeren Rijn. U begrijpt dat ik mij dus erg ongerust maak.

Ik had dus graag van u het volgende vernomen.

Ten eerste, impliceert of betekent de afwezigheid van de verwijzing naar de IJzeren Rijn in het regeerakkoord dat de huidige meerderheid niet langer overtuigd is van het economisch belang van de bewuste spoorverbinding naar het Duitse Ruhrgebied?

Ten tweede, bent u zinnens het memorandum van overeenstemming aan de Ministerraad voor te leggen?

Ten derde, bent u bereid het ontwerp van memorandum van overeenstemming ook aan het Parlement te bezorgen?

Ten vierde, is er verder overleg gepland met uw Nederlandse collega die voor dat dossier bevoegd is?

Ten vijfde, wat is de verdere procedure in dat dossier in de komende tijd?

10.02 Minister **Jacqueline Galant**: Het regeerakkoord beschrijft de grote lijnen van het mobiliteitsbeleid en kan bijgevolg niet beschouwd worden als een catalogus die een overzicht geeft van alle spoorprojecten die uitgevoerd moeten worden in de komende jaren. Het akkoord vermeldt daarentegen wel dat spoorinfrastructuurprojecten voor het goederenvervoer en de toegankelijkheid van de economische poorten bijzondere aandacht krijgen in het meerjareninvesteringsplan.

Aandacht voor de door de Gewesten voorgestelde prioritaire spoorinvesteringen in het raam van een geïntegreerd mobiliteitsplan zal daarbij een centraal element vormen. In het licht van die elementen zal de huidige regering erover waken dat het dossier van de IJzeren Rijn vooruitgang zal boeken. In de eerstkomende weken zal ik met mijn administratie overleggen over de mogelijke pistes om dat dossier te reactiveren.

Het ontwerp van *memorandum of understanding* is slechts een onderdeel van dat complex dossier. Dat document moet onder andere een meningsverschil trachten te regelen tussen België en Nederland omtrent de betaling van btw. Volgens de Nederlandse administratie moet België btw betalen op zijn bijdragen aan de investeringskosten op Nederlands grondgebied, maar volgens de FOD Mobiliteit is België die btw niet verschuldigd.

Andere, meer fundamentele vragen moeten nog beantwoord worden alvorens te kunnen verder gaan in dat dossier. Ik leid immers uit recente berichtgeving af dat Duitsland een alternatief tracé aan het onderzoeken is. In dat opzicht is het nodig om eerst klaarheid te scheppen omtrent dat alternatief tracé en is het op dit moment voorbarig om het *memorandum of understanding* aan de Ministerraad voor te leggen. Tot die tijd acht ik het niet wenselijk om het *memorandum of understanding* openbaar te maken, opdat de onderhandelingen in een zo sereen mogelijk klimaat zouden kunnen plaatsvinden. Het is nodig om eerst klaarheid te scheppen inzake de berichtgeving over de alternatieve tracés in Duitsland, alvorens opnieuw met Nederland rond de tafel te gaan zitten.

Ik kan u garanderen dat ik dat dossier in de komende weken verder zal bespreken, onder andere met de verantwoordelijken uit de betrokken buurlanden.

10.03 **Peter Vanvelthoven** (sp.a): Mevrouw de minister, ik zou willen voorstellen dat u niet te veel afgaat op de berichtgeving in de pers om het standpunt van buurlanden te vernemen.

Ik noteer dat u de volgende weken de tijd zult nemen om zowel met uw administratie als met de buurlanden overleg te plegen. Ik zal u uiteraard die tijd gunnen en daarom wil ik met u afspreken dat ik u in de loop van januari opnieuw over dat dossier ondervraag en dan een stand van zaken van u krijg. Het is absoluut belangrijk dat er stappen worden gezet. Het is niet oké dat nu weer eerst Duitsland gehoord moet worden, om dan opnieuw met Nederland te gaan spreken. Ik wil echt wel aandringen in dit economisch belangrijk

dossier. Deze regering heeft de economische groei als een van haar belangrijke doelstellingen naar voren geschoven. Welnu, dit dossier kan economische groei creëren en de Antwerpse haven is absoluut vragende partij. Over enkele weken, begin volgend jaar, zal ik u dus naar de stand van zaken vragen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

11 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de bevoegdheid vakbekwaamheid in het kader van de zesde staatshervorming" (nr. 73)

11 Question de M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, sur "la compétence relative à l'aptitude professionnelle dans le cadre de la sixième réforme de l'État" (n° 73)

11.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de minister, er lijkt wat discussie te bestaan tussen de verschillende federale en regionale administraties met betrekking tot de bevoegdheid over de vakbekwaamheid, de bijscholing die professionele bestuurders van vrachtwagens en autobussen moeten volgen. De tekst van het staatshervormingsakkoord lijkt ons evenwel duidelijk. De bevoegdheid met betrekking tot de reglementering inzake scholing en examens, met inbegrip van de erkenningsvoorwaarden van rij scholen en examencentra, is een gewestelijke bevoegdheid. Het bepalen van de kennis en de vaardigheden blijft een federale bevoegdheid. De wijze waarop deze kennis en vaardigheden worden verworven en nagegaan, wordt een gewestbevoegdheid. De bevoegdheid met betrekking tot het rijbewijs – de kaart zelf – blijft federaal.

De vakbekwaamheid wordt met andere woorden een gewestelijke bevoegdheid. Enkel de erkenning van de opleidingsmodules van de organisaties die de bijscholing voor vakbekwaamheid organiseren, gebeurt nog federaal. Blijkbaar zou de FOD Mobiliteit, tot ongenoegen van uw Vlaamse collega, die redenering tegenspreken. Dat is dan ook de reden waarom ik u deze vraag stel.

De Vlaamse minister gaat zelf dan weer heel ver door te stellen dat heel de rijopleiding een bevoegdheid is van de Gewesten. Ook dat is niet conform de goedgekeurde teksten.

Het lijkt mij belangrijk dat er duidelijkheid komt en dat u klaarheid schept in de situatie. Kunt u de zopas uiteengezette redenering over de bevoegdheden van de Gewesten met betrekking tot de vakbekwaamheid onderschrijven? Hoever staat het met de overdracht van die bevoegdheid naar de Gewesten? Voor de betrokken organisaties is het uiteraard belangrijk dat de overgang zo vlot mogelijk verloopt.

Er bestaat ongerustheid over de mate waarin de lessen vakbekwaamheid worden gevolgd. We zitten daar met een deadline van 2015. Professionele transportorganisaties zouden uitstelgedrag vertonen, omdat een opgeleide bestuurder naar de concurrentie zou kunnen vertrekken. Men laat bestuurders die opleiding om die reden nog niet volgen. Kleine vloten zouden hiervan onvoldoende op de hoogte zijn. Wat is de stand van zaken? Ziet u hierin een probleem? Acht u bijkomende maatregelen noodzakelijk?

11.02 Minister Jacqueline Galant: Mevrouw de voorzitter, de richtlijn 2003/59CE laat de leden van de Europese Unie toe om vrij te beslissen op welke manier de vakbekwaamheid wordt verworven. In België werd gekozen om daartoe een examen in te richten.

Het examen basiskwalificatie groep C of D werd ingericht. Dat examen laat elke persoon met een geldig rijbewijs voor respectievelijk categorie C, C1, C+E, C1+E of D, D1, D+E of D1+E toe om de vakbekwaamheid te behalen. Er gaat geen enkele verplichte opleiding vooraf aan het examen basiskwalificatie.

Naast het examen basiskwalificatie is een ander belangrijk onderdeel van de vakbekwaamheid de nascholing, die opgelegd werd teneinde de verlenging van de vakbekwaamheid te verkrijgen. De nascholing handelt over verschillende onderwerpen, waaronder rij- en rusttijden, vervoersdocumenten, boorddocumenten, economisch rijgedrag en communicatie met betrekking tot transport.

De vakbekwaamheid richt zich dus op de verkeersveiligheid. Het betreft de competenties die bijdragen tot wegverkeer met zo weinig mogelijk risico's voor bestuurders en andere weggebruikers. Inbegrepen zijn de

handelingen uitgevoerd door de bestuurder van een voertuig dat tot stilstand is gekomen. De bestuurder moet ook beschikken over een grondige kennis van het voertuig dat hij gebruikt, de lading van het voertuig, de wetgeving betreffende de sociale omgeving van het wegvervoer, de reglementering betreffende het goederen- en personenvervoer en alle aspecten betreffende de gezondheid, de verkeers- en milieuwetgeving en de logistieke en economische omgeving.

Ik ga dus niet akkoord met de interpretatie van minister Ben Weyts, aangezien alleen de rijopleiding door de bijzondere wet overgedragen wordt. De bijzondere wet bepaalt namelijk in artikel 25 dat de volgende competentie overgedragen is: "de reglementering inzake de scholing en examens betreffende de kennis en de vaardigheid die nodig zijn voor het besturen van voertuigen van elke categorie."

Aangezien het examen basiskwalificatie en de nascholing, die toelaat de vakbekwaamheid van de chauffeurs te verlengen, niet het voorwerp uitmaken van de overdracht door de bijzondere wet, blijven die een bevoegdheid van de federale overheid. De federale bevoegdheid geldt niet alleen voor de erkenning van de modules van de nascholing maar eveneens voor het examen basiskwalificatie. Er moet een akkoord vastgelegd worden betreffende het gecombineerd examen, gelet op de impact van de gemengde competenties, met het rijbewijs op regionaal niveau en de vakbekwaamheid op federaal niveau.

De desbetreffende organisaties zijn op de hoogte. Zij hebben die vraag reeds gesteld aan de administratie, die hen reeds heeft ingelicht.

De administratie maakt zich geen zorgen betreffende de opleidingsmodules. Honderdentien opleidingscentra zijn op dit ogenblik erkend om de nascholing te geven. Wij stellen de voorbije maanden ook een snelle stijging vast van het aantal bestuurders dat een nascholing volgt. Verschillende tijdschriften gespecialiseerd in transport, alsook de professionele federatie herinneren de bestuurders steeds aan de verplichting.

11.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de minister, ik dank u voor het uitgebreide antwoord, dat duidelijk is aangeleverd door de FOD Mobiliteit. Dat is heel begrijpelijk.

Ik lees echter duidelijk in de tekst over de staatshervorming dat de wijze waarop kennis en vaardigheden worden verworven en nagegaan, een gewestbevoegdheid wordt. Het interesseert mij eigenlijk niet op welk niveau de bevoegdheid nu juist ligt, maar het moet wel duidelijk zijn.

Het is dan ook van groot belang dat in een Interministeriële Conferentie, of weet ik veel waar, overeenstemming wordt bereikt over de interpretatie van de tekst en over de vraag wie nu bevoegd is. Wij mogen die onduidelijkheid niet lang met ons meedragen. Ik hoop dat de ministers er onderling uit geraken en dat er duidelijkheid wordt gecreëerd.

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

12 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de smartwatch" (nr. 83)

12 Question de M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, sur "la 'smartwatch'" (n° 83)

12.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, een smartwatch, ondertussen wellicht bekend, is een smartphone die men rond de pols draagt, zoals een horloge. Net zoals een gsm in het verkeer tot het nodige gevaar kan leiden, kan ook een smartwatch de aandacht afleiden van de weg. In Groot-Brittannië heeft men ondertussen stappen gezet om het gebruik van de smartwatch te bestraffen met een boete van 125 euro en drie strafpunten op het rijbewijs. Groot-Brittannië kent immers het gebruik van het rijbewijs met punten, een stichtend voorbeeld.

In ons land wordt het gebruik van de smartwatch, in tegenstelling tot de gewone gsm of smartphone, niet specifiek strafbaar gesteld in de Wegcode. In artikel 8.4 staat dat behalve wanneer een voertuig stilstaat of geparkeerd is, de bestuurder geen gebruik mag maken van een draagbare telefoon die hij in de hand houdt. Wij kunnen de smartwatch uiteraard niet onder die definitie catalogeren. Wel kan worden gezegd dat het gebruik van het horloge valt onder de toepassing van artikel 8.3 van de Wegcode. Wij menen dat het aangewezen zou zijn om artikel 8.4, speciaal geschreven voor het gebruik van de gsm of smartphone in

auto's in het verkeer, te verduidelijken en toestellen zoals de smartwatch mee onder de definitie te laten vallen. Dat wil ik graag suggereren.

Steunt u deze zienswijze? Overweegt u de Wegcode in deze zin aan te passen?

12.02 Minister **Jacqueline Galant**: Mevrouw de minister, volgens mijn informatie is het in Engeland, net als in België, verboden om in de wagen met een gsm in de hand te telefoneren. Een overtreding kost in Engeland 100 pond, of 127 euro, en drie strafpunten. Volgens mij is het gebruiken van een smartwatch, die dus aan de pols wordt gedragen, niet hetzelfde als bellen met een gsm in de hand. Een smartwatch wordt trouwens meestal gebruikt in combinatie met een smartphone, die precies daardoor handenvrij gebruikt kan worden.

Dat neemt niet weg dat er, zoals bij handenvrij bellen, een groter risico kan bestaan, aangezien men het toestel aan het bedienen kan zijn. Men kan ook verstrooid zijn door het gesprek dat men aan het voeren is. In die zin is het mogelijk dat men niet alle rijbewegingen kan uitvoeren of kan er een vermindering van de rijvaardigheid zijn, wat een overtreding is van artikel 8.3 van de Wegcode. In dat geval kan een boete van 110 euro opgelegd worden.

Gelet op wat ik reeds heb gezegd, zie ik niet in waarom de politie anders zou moeten optreden tegenover de smartwatch dan tegenover het gebruik van andere apparaten die de rijvaardigheid in het gedrang kunnen brengen, zoals het bedienen van een smartphone om mail te versturen, het gebruik van een tablet enzovoort.

Op dit ogenblik is alleen het telefoneren met de gsm in de hand verboden. De manipulatie van andere toestellen, bijvoorbeeld het versturen van een sms of mail terwijl men aan het rijden is, is op zichzelf niet verboden, maar wel wanneer de rijvaardigheid in het gedrang komt. Wij moeten inderdaad bestuderen of wij die manipulaties niet expliciet moeten verbieden.

12.03 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Het verbaast mij een beetje dat u stelt dat tekstberichten versturen vandaag niet expliciet strafbaar zou zijn. Ik lees het artikel in de Wegcode en er staat duidelijk dat de gebruiker geen gebruik mag maken van een draagbare telefoon die hij in de hand houdt. Ik meen dat het versturen van tekstberichten toch mee onder die definitie valt. Het zou mij dus verbazen, mocht een dergelijk gebruik in de wagen geen strafbaar feit zijn. Ik meen dat wij de definitie moeten uitbreiden, zodat een smartphone of gsm alleen handenvrij kan gebruikt worden. Dan kunnen alle bijkomende toestellen verbonden met zo'n toestel, zoals een smartwatch, mee onder de definitie vallen.

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

13 **Interpellatie van de heer Jan Penris tot de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen over "de recente treinstakingen" (nr. 1)**

13 **Interpellation de M. Jan Penris à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges sur "les récentes grèves dans les chemins de fer" (n° 1)**

13.01 **Jan Penris** (VB): Mevrouw de voorzitter, ik zal het kort houden, gelet op de collega's die ook bondig zijn en een aantal vragen al hebben omgezet in schriftelijke vragen. Ik kom uit een ander parlement waar men iets breedspakiger was. Ik heb begrepen dat in de Kamer heel snel *to the point* moet worden gekomen en dat de regering heel snel *to the point* antwoordt.

Mevrouw de minister, collega's, wij zijn allemaal gechoqueerd – u in het bijzonder, mevrouw de minister, want u was er een persoonlijk slachtoffer van – door een aantal wilde stakingsacties van enkele mensen bij de NMBS, voornamelijk in Wallonië. Zij hebben eigenlijk het hele land gegijzeld.

Ik ben een grote voorstander van sociale acties. Iedereen mag ageren op de manier waarop hij denkt dat er sociaal geageerd moet en mag worden. Respect voor de spelregels is echter noodzakelijk. In dezen zijn de spelregels niet gerespecteerd: er was geen stakingsaanzegging, geen aankondiging van wat er zou gebeuren. In Wallonië hebben een aantal mensen in het wilde weg enkele treinstellen bezet en geblokkeerd op de spoorwegen. Daardoor bleef een groot deel van het spoorwegennet onbenut.

Ik vind dat zoiets niet kan, mevrouw de minister. U zult mijn mening wellicht delen. U hebt die mensen immers laten bestraffen, op een eerder symbolische manier. Zij werden op de vingers getikt door de NMBS en er zullen wat centjes worden ingehouden. Wij steunen u als voogdijminister van de instelling wat dat betreft, maar de sancties gaan niet ver genoeg.

Beschikken wij over een sanctieapparaat om stoute ondernemingen zoals deze gepast te bestraffen? Als dat er niet is, wilt u dat dan uitbreiden? Wilt u ter zake initiatieven nemen?

Het is immers niet alleen de reiziger die met zulke acties wordt getroffen, maar ook en vooral de frontdeskmanagers van de NMBS. Zij worden geconfronteerd met de frustratie van de reiziger en moeten mee in de klappen delen. De mensen die de trein begeleiden, de mensen die in de stations de reizigers voorthelpen, de mensen die langs de spoorweg staan, letterlijk en figuurlijk: zij worden allen mee het slachtoffer van zulke wilde acties van enkelingen.

U en ik, mevrouw de minister, wij zijn immers tevreden gebruikers van de NMBS. Ik denk dat 95 tot 98 % van de NMBS-medewerkers doet wat gedaan moet worden, tot tevredenheid van de reizigers.

Er zijn echter een aantal stouteriken die het imago van deze openbaar vervoermaatschappij verpesten. Ik vind dat u die stouteriken, die rotte appels, moet kunnen aanpakken. Vandaar mijn interpellatie.

Mevrouw de minister, hebben we legale wapens om dit soort mensen te sanctioneren? Hoe gaan we daarmee om? Als we die wapens niet hebben, bent u dan bereid om het wapenarsenaal wat dat betreft verder uit te breiden? Tot daar mijn korte interpellatie.

13.02 Minister **Jacqueline Galant**: Ik begrijp de irritatie bij de klanten van de NMBS. Tevens betreur ik dat deze acties hebben plaatsgevonden vooraleer ik de gelegenheid had er met de vakbonden over te spreken. Ik wens nochtans echt te kunnen samenwerken, zowel met de directies van Infrabel en de NMBS als met alle vakbonden. Mijn deur zal altijd openstaan voor de vertegenwoordigers van de werknemers. Wij moeten samenwerken in het belang van de klanten van de NMBS, van de werknemers van de NMBS en Infrabel, en van alle belastingplichtigen die het spoorvervoer mee financieren.

Onder impuls van toenmalig minister Vervotte werd in 2008 een protocol inzake werkonderbrekingen afgesloten met de vakbonden. Op 27 maart 2013 werd in de Nationale Paritaire Commissie het akkoord herzien en goedgekeurd, waarbij door het invoeren van een alarmprocedure het overleg nog meer dan voorheen alle kansen krijgt. Het is mijn wens daar verder in te gaan. In dit stadium verwijs ik naar het regeerakkoord, waarin enerzijds wordt beoogd het protocol van sociaal akkoord om wilde stakingen te voorkomen op te nemen in de beheerscontracten en in de wet, en anderzijds de twee overheidsbedrijven voor het spoor te vragen in overleg met de sociale partners een voorstel te formuleren voor de organisatie van een gewaarborgde dienst in geval van stakingen.

Ik wil echter duidelijk zijn. Gelet op de ernstige budgettaire context kan ik begrip opbrengen voor de moeilijkheden. Iedereen moet inspanningen leveren. De voorrang gaat dus naar de sociale dialoog en de vermelde bepalingen zullen geenszins het stakingsrecht in vraag stellen.

13.03 **Jan Penris** (VB): Mevrouw de voorzitter, une fois n'est pas coutume, zegt men in het Vlaams. Pour une fois je serai galant, madame le ministre. Ik zal uw beleid een duwtje in de rug geven. Ik doe dat niet altijd en ook niet voor iedereen. Om uw politiek te ondersteunen, zal ik vanuit de oppositie een motie van aanbeveling indienen tot besluit van deze interpellatie, die – hoop ik – volledig tegemoetkomt aan de politieke visie van de minister.

Moties **Motions**

De **voorzitter**:

Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.
En conclusion de cette discussion les motions suivantes ont été déposées.

Een motie van aanbeveling werd ingediend door de heer Jan Penris en luidt als volgt:
"De Kamer,

gehoord de interpellatie van de heer Jan Penris

en het antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen,

- overwegende dat de recente wilde acties bij de NMBS duidelijk maken dat slechtwillende enkelingen grote delen van ons openbaar vervoer kunnen lam leggen,

- overwegende dat openbaar vervoer een basisrecht is dat te allen tijde gegarandeerd zou moeten worden,

- overwegende dat de overheid op dit moment over onvoldoende instrumenten beschikt om wilde acties die ons openbaar vervoersaanbod, in casu het reizigersvervoer per trein, verstoren, te sanctioneren,

vraagt de regering

de nodige maatregelen uit te werken om werknemers die in overheidsdienst overgaan tot acties die buiten de normale collectieve arbeidsverhoudingen vallen gepast te sanctioneren."

Une motion de recommandation a été déposée par M. Jan Penris et est libellée comme suit:

"La Chambre,

ayant entendu l'interpellation de M. Jan Penris

et la réponse de la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges,

- considérant que les récentes actions sauvages à la SNCB indiquent clairement que des individus de mauvaise volonté peuvent paralyser des pans importants de nos transports publics,

- considérant que les transports publics sont un droit fondamental qui devrait être garanti à tout moment,

- considérant que l'État ne dispose pas à l'heure actuelle d'instruments satisfaisants pour sanctionner les actions sauvages qui perturbent notre offre publique de transports, en l'occurrence le transport de voyageurs par train,

demande au gouvernement

de prendre les mesures qui s'imposent pour sanctionner de manière adéquate les travailleurs des services publics qui organisent des actions qui s'écartent des relations collectives de travail normales."

Een eenvoudige motie werd ingediend door de dames Inez De Coninck en Sabien Lahaye-Battheu en door de heren Gilles Foret en Veli Yüksel.

Une motion pure et simple a été déposée par Mmes Inez De Coninck et Sabien Lahaye-Battheu et par MM. Gilles Foret et Veli Yüksel.

Over de moties zal later worden gestemd. De bespreking is gesloten.

Le vote sur les motions aura lieu ultérieurement. La discussion est close.

14 Vraag van de heer Hans Bonte aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de investeringen in de stations van Vilvoorde en Machelen-Kerklaan" (nr. 112)

14 Question de M. Hans Bonte à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, sur "les investissements dans les gares de Vilvorde et Machelen-Kerklaan" (n° 112)

Ten gevolge van een technisch mankement ontbreekt een deel van de digitale geluidsopname. Voor vraag nr. 112 van de heer Bonte steunt het verslag uitzonderlijk op de teksten die de spreker heeft ingediend.

En raison d'un problème technique, une partie de l'enregistrement digital fait défaut. Pour la question n° 112 de M. Bonte, le compte rendu se base exceptionnellement sur le texte remis par l'orateur.

14.01 Hans Bonte (sp.a): Mevrouw de minister, ik heb in het verleden uw voorganger meermaals ondervraagd over de geplande investeringen aan het station van Vilvoorde. Niettegenstaande het station van Vilvoorde in de top 20 staat van best bediende treinstations van het land, staat het te verkommeren. Zo zijn de trappen naar de perrons amper nog begaanbaar en lekken de luifels, waardoor iedereen nat wordt als het regent.

Er is mij toen meermaals beloofd dat de renovatiewerken weldra van start zouden gaan. In het investeringsplan 2013-2025 van de NMBS zijn daarvoor ook de nodige budgetten vrijgemaakt. Zo liet de woordvoerder van de NMBS in augustus nog weten dat de werken dit najaar eindelijk van start zouden gaan.

Als burgemeester van Vilvoorde kan ik alleen maar vaststellen dat men, niettegenstaande de timing al verscheidene malen aangepast werd, nog geen aanstalten maakt om aan de werken te beginnen.

Ook het nieuw geplande station Machelen-Kerklaan is in hetzelfde bedje ziek. Nochtans was de ontsluiting van de site middels openbaar vervoer een van de randvoorwaarden voor de Vlaamse regering om het vastgoedproject Uplace goed te keuren. Het is ook een argument dat telkens weer door de gewestelijke milieuvergunningscommissie wordt gebruikt in het kader van Uplace.

De volgende vragen lijken mij relevant.

Kunt u mij een stand van zaken geven betreffende de vergunningsaanvragen voor de werken?

Welke ingrepen zijn er precies gepland aan het station van Vilvoorde?

Welke timing schuift Infrabel en/of de NMBS naar voren voor de realisatie van beide projecten? Welke budgetten worden daarvoor vrijgemaakt?

14.02 Minister **Jacqueline Galant**: De stedenbouwkundige vergunning werd verkregen op 25 februari 2014. In Vilvoorde werd het stationsgebouw al vernieuwd, maar ook de overige onthaalstructuur bestaande uit de onderdoorgang, de luifels, de perrons, de spoorbovenleidingen en de seininrichting dient nog te worden vernieuwd. Naast de vernieuwing van de bestaande infrastructuur is ook de bouw van de tweede onderdoorgang gepland. Op dit ogenblik kan geen concrete datum vooropgesteld worden: het onderzoek, waarbij rekening wordt gehouden met de budgettaire beperkingen, is bezig.

In het meerjareninvesteringsplan 2013-2025 van Infrabel waren de werken aan het station van Vilvoorde gepland tussen 2018 en 2023 voor een bedrag van 19,4 miljoen. Het gros van de middelen zal ten gevolge van de reorganisatie van 1 januari 2014 worden overgedragen aan de NMBS. De ingeschreven middelen uit het meerjarenplan dienen echter nog grondig herzien te worden ten gevolge van de recent door de federale regering opgelegde besparingen. Momenteel kunnen dus geen engagementen aangegaan worden.

Er werd tot op heden nog geen vergunning aangevraagd. In oktober 2013 werd wel reeds een inrichtingsplan voorgesteld aan de verschillende stakeholders. Onder het voorbehoud dat de nodige middelen worden gevonden, werd een indienstneming in 2018 vooropgesteld.

In het meerjareninvesteringsplan 2013-2025 waren de werken aan het station Machelen-Kerklaan niet ingeschreven. Momenteel kunnen dus geen concrete engagementen worden aangegaan.

14.03 **Hans Bonte** (sp.a): Mevrouw de minister, het koud zweet breekt mij uit.

Na tien jaar was er eindelijk een beslissing. Wij hadden een afspraak met de NMBS en Infrabel om vanaf 1 september 2014 een communicatie op te zetten naar de bevolking over de hinder tijdens de werken. Men moest daarmee nu eigenlijk al anderhalve maand bezig zijn.

Als ik u goed heb begrepen, kan men nu geen datum naar voren schuiven wat het station van Vilvoorde betreft en is er hoegenaamd geen perspectief voor Machelen.

Ik betreur dat ten zeerste. Men zou beter stoppen met zeveren over GEN-netwerken.

Ik zal de boodschap overbrengen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

15 **Samengevoegde vragen van**

- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "racisme op het openbaar vervoer" (nr. 108)

- de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de klacht wegens racisme bij de NMBS" (nr. 310)

15 **Questions jointes de**

- **M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, sur "le racisme dans les transports en commun" (n° 108)**
- **M. Emir Kir à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, sur "la plainte pour racisme contre la SNCB" (n° 310)**

15.01 David Geerts (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, op 17 oktober werd in de kranten een particulier incident gepubliceerd. Mijn vraag gaat niet alleen over dit particulier incident maar breder genomen over klachten met betrekking tot racisme bij de NMBS. Het viel mij op dat de NMBS in een reactie op dat incident meedeelde niet over cijfers te beschikken. Die incidenten zouden te zeldzaam zijn om in een aparte categorie onder te brengen. Het Centrum voor gelijkheid van kansen en voor racismebestrijding zegt echter dat er eigenlijk maandelijks klachten binnenkomen.

Ik heb dan ook enkele algemene vragen naar aanleiding van dit particulier incident. Kloppen de beweringen dat de NMBS effectief geen statistieken bijhoudt van de klachten? Is men bereid om dat in de toekomst wel te doen? Wat is het beleid van de NMBS ten aanzien van racisme bij haar werknemers? Wordt in de opleiding voldoende aandacht besteed aan diversiteit en multiculturaliteit bij de rekrutering van het personeel?

15.02 Emir Kir (PS): Madame la présidente, madame la ministre, M. Geerts a abordé le problème de manière générale. Pour ma part, je reviendrai sur l'incident à proprement parler.

Suivant ce que j'ai pu lire sur le site de la RTBF du mardi 21 octobre dernier, deux usagers belgo-congolais ainsi que l'écrivaine Saskia De Coster ont décidé de porter plainte contre la SNCB pour racisme.

Mme De Coster, dans sa lettre ouverte adressée à l'administrateur délégué, M. Jo Cornu - publiée sur le site du journal *De Morgen* du 18 octobre 2014 -, accuse le personnel de la SNCB et principalement l'accompagnatrice de train d'avoir réprimandé deux passagers noirs. Selon elle, ceux-ci auraient été expulsés du train et, par la même occasion, auraient écopé d'une amende pour avoir retardé le train en y montant tardivement alors que plusieurs voyageurs blancs, montés au même moment, s'en seraient sortis impunément.

Selon l'article du jeudi 16 octobre 2014, l'écrivaine Saskia De Coster aurait voulu prendre le train pour Gand-Saint-Pierre à la gare Centrale de Bruxelles. Elle serait montée à la dernière minute en compagnie d'un frère et d'une sœur belgo-congolais et de plusieurs autres passagers blancs. L'écrivaine aurait pu s'installer sans problème. En revanche, les deux passagers noirs auraient subi des insultes de la part de la contrôleuse.

Dans sa lettre ouverte, Mme De Coster affirme que l'accompagnatrice de la SNCB a menacé d'appeler la police des transports au moment où les deux passagers l'avertissaient qu'ils ne comprenaient pas le néerlandais. Toujours est-il qu'une fois le train arrivé à la gare suivante et après avoir annoncé un arrêt de dix minutes pour un problème technique, deux agents de Securail sont venus arrêter les deux passagers. Mme De Coster les a suivis en qualité de témoin.

Après avoir écouté leur version des faits, les agents de Securail leur auraient confié que cette accompagnatrice était coutumière de ce genre de problème. Néanmoins, une amende a été dressée aux deux passagers insultés, au motif que le train a bel et bien été retardé.

La SNCB a fait savoir, via son porte-parole, qu'une enquête interne serait menée et a conseillé aux intéressés de ne pas payer l'amende, mais d'introduire une plainte via le service client afin de pouvoir détailler au mieux le déroulement des événements.

Sur la base de ces informations, je voudrais vous poser plusieurs questions, madame la ministre. Ainsi, avez-vous eu connaissance de cet événement? Si oui, quelles ont été les conclusions de l'enquête diligentée par la SNCB? Quelles sont les mesures prises pour éviter ce genre d'incidents qui ternissent l'image de cette entreprise publique?

15.03 Jacqueline Galant, ministre: Monsieur le président, cher collègue, la SNCB est bien au courant de cet incident. Celui-ci a fait l'objet d'une enquête détaillée et l'accompagnatrice de train a été entendue.

Les conclusions sont les suivantes: l'enquête n'a dégagé aucun élément de racisme. Il s'agit ici d'un incident

"zone grise" typique au cours de la procédure de départ: le délai entre le moment où le signal de départ est donné et le départ effectif du train, lorsque l'accompagnateur du train veille à la sécurité à partir de la seule porte encore ouverte.

Étant donné que Mme Saskia De Coster s'est embarquée pratiquement simultanément avec l'accompagnatrice, après que la procédure de départ ait été démarrée, cet incident doit être considéré séparément de celui des deux autres voyageurs, qui eux se sont embarqués plus tard encore avec une valise et qui ont rendu une situation déjà dangereuse plus périlleuse encore.

L'embarquement après le signal de départ est une infraction aux conditions de transport, article 159, de la SNCB, et peut entraîner des conséquences graves – le fait que le train ait démarré de façon effective huit secondes après l'embarquement des deux derniers voyageurs en témoigne.

Que l'accompagnatrice de train réprimande par la suite ces deux voyageurs et leur demande leur carte d'identité est tout aussi compréhensible, étant donné qu'elle était en droit de leur infliger une amende sur la base de cette irrégularité.

Les formulaires de constat qui ont été établis par la suite à l'encontre des voyageurs concernés seront toutefois annulés, car l'accompagnatrice les avait établis pour les retards encourus alors que dans le cas des derniers passagers embarqués, elle aurait dû les établir pour embarquement après l'ordre de départ.

Les mesures à prendre sont les suivantes. L'accompagnatrice de train concernée est actuellement en vacances. Dès son retour, elle-même et ses chefs immédiats seront invités à analyser l'incident avec le responsable Securail et le responsable Accompagnement des trains. Cela sera suivi d'un *feed-back*. Un trajet de *coaching* sera prévu par le chef de zone. D'autres mesures correctives seront déterminées par sa hiérarchie.

Klachten over racisme worden door de NMBS wel degelijk onderzocht en opgevolgd. Die klachten worden enkel statistisch gezien in de klachtendatabank onder een bredere noemer gecatalogeerd. Klachten over racisme zijn echter veeleer zeldzaam en om die reden worden zij tot nu toe in een ruimere rubriek ondergebracht. Klachten naar aanleiding van een regeling in de trein of een onregelmatigheid worden momenteel apart in een andere databank gecatalogeerd volgens het type vervoerbewijs en het type inbreuk. In deze databank is het vandaag niet mogelijk om klachten over onregelmatigheden die met racisme gepaard gingen, te traceren. In de loop van 2015 zal dergelijk type klachten echter ook in de hierboven genoemde klachtendatabank worden opgenomen, waardoor de NMBS een globaal overzicht zal krijgen van de klachten over de houding van haar personeel.

Op het vlak van de werving van personeel voeren de Belgische spoorwegen een proactief beleid inzake diversiteit en multiculturaliteit. Zo worden bij de Belgische spoorwegen de hiernavolgende concrete acties op het vlak van diversiteit en multiculturaliteit ondernomen.

Er is, ten eerste, de samenwerking met de VDAB, Forem en Actiris, met specifieke aandacht voor de rekrutering van de technische profielen. Er is ook de telefonische screening van kandidaten die niet aan de diplomaverenissen voldoen maar die voldoende ervaring kunnen voorleggen, de opleiding van personen die in een selectiejury zetelen en het op peil brengen van de diversiteit binnen de Belgische spoorwegen via onze wervingscampagnes en getuigenissen op www.despoorwegenwervenaan.be.

15.04 David Geerts (sp.a): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord.

15.05 Emir Kir (PS): Madame la ministre, je m'étonne de la légèreté de votre réponse!

On a l'impression que vous voulez minimiser les événements; pourtant les faits sont là. On parle de deux poids deux mesures: pour les uns, l'amende n'arrive pas et pour les autres, elle est dressée.

Il faut souligner deux attitudes présentes dans le dossier: d'une part, la brigade de sécurité des transports indique à Mme De Coster qu'on est habitué à avoir des problèmes avec cette accompagnatrice. D'autre part, la SNCB, via son porte-parole, dit très clairement qu'il ne faut pas payer l'amende et qu'il faut introduire une plainte. C'est indirectement reconnaître une erreur commise dans le chef de l'accompagnatrice. Je m'attendais à une réponse plus tranchée de votre part.

Ceci étant, j'ai entendu parler de *coaching*. C'est très bien mais je pense que ce type de situation exige une réaction claire et sans équivoque. Nous resterons vigilants et nous reviendrons certainement sur cette question car vos réponses ne nous suffisent pas.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

16 Vraag van mevrouw Daphné Dumery aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de communicatie tussen de NMBS en de gemeenten bij infrastructuurwerken" (nr. 197)

16 Question de Mme Daphné Dumery à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, sur "la communication entre la SNCB et les communes lors de travaux d'infrastructure" (n° 197)

16.01 Daphné Dumery (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, dit is misschien een enigszins soortgelijke vraag als die van de heer Bonte van daarnet. Het gaat immers ook over de communicatie tussen de NMBS en de gemeente- en stadsdiensten wanneer er werken zijn.

In dit concrete geval gaat het over werken op de lijn tussen Brugge en Blankenberge. Het afgelopen herfstweekend was voor de kust een meevaller door het goede weer. Toeristisch profiteert de kust op zo'n moment van de vele treinreizigers die zich naar de kust begeven.

De stad Blankenberge kwam zeer toevallig te weten dat er een onderbreking zou zijn van het spoorverkeer in het weekend van 1 en 2 november, wat natuurlijk zeer hinderlijk is voor deze toeristische stad. De stad werd hiervan niet op de hoogte gebracht door de NMBS, maar door de administratie Wegenwerken.

Na aandringen bij de NMBS werd deze onderbreking van het treinverkeer pas op vrijdag 24 oktober aan de stad bevestigd. Ik stel mij hierbij onmiddellijk de vraag of dergelijke werken niet worden gecommuniceerd aan de getroffen steden. Hoe verloopt de communicatie ter zake bij de NMBS? Verwittigt men de betrokken stadsbesturen op voorhand? Zal er in de toekomst ruimte worden gemaakt om contact op te nemen met de betrokken stadsbesturen? Kan er eventueel ook worden gedacht aan het verlenen van inspraak ter zake? Het ging in dit concrete geval immers over een toeristisch topweekend.

16.02 Minister Jacqueline Galant: Mevrouw de voorzitter, mevrouw Dumery, Infrabel laat mij weten dat in het kader van de werken voor de aanleg van de A11 de oude spoorwegbrug bij Lissewege dient te worden afgebroken.

Aangezien dit specifiek werk een impact heeft op de spoorweginfrastructuur en op het treinverkeer werd er overleg gepleegd tussen de bouwheer, Infrabel en de NMBS. Het tijdstip van deze werken werd maanden geleden, in juli 2014, vastgelegd in onderling overleg met alle partners en na afweging van verschillende aspecten, zoals de voortgang van de werf, onafhankelijkheden in de planning en de impact op het treinverkeer.

De verantwoordelijkheden inzake de uitvoering en communicatie zijn bij dezen duidelijk. De uitvoering van de werken ligt in handen van AW, de werkfaciliteiten worden door Infrabel geleverd, de impact op het reizigersvervoer wordt opgevolgd door de NMBS, de communicatie en aankondigingen inzake de uitvoering van de werken behoort tot de verantwoordelijkheid van de bouwheer en de communicatie en aankondigingen inzake de impact van de werken op het treinverkeer behoort tot de verantwoordelijkheid van de NMBS.

Infrabel noch TUC RAIL komt effectief tussen in de werken. De NMBS zorgt inderdaad voor extra communicatie bij grootschalige werken, maar niet bij een onderbreking van twee dagen tijdens het weekend. Dan worden er werfinfoaffiches opgehangen en berichten geplaatst op sommige monitoren in de stations.

16.03 Daphné Dumery (N-VA): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Ik leid daaruit af dat er een goed overleg is tussen de partners ter plaatse, zoals de bouwheer en iedereen die bij de werken betrokken is. Men heeft zijn eigen prioriteiten en de werken moeten veilig verlopen. Er zal

inderdaad een affichering zijn in de stations, maar men vergeet soms dat de stations in een stad liggen en dat het stadsbestuur ook moet worden geïnformeerd.

Wat de communicatie betreft, verwees u naar de diensten die daarvoor moeten instaan. In dezen heeft het systeem gefaald. In de toekomst moet erover gewaakt worden dat de steden betrokken worden bij de communicatie.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

17 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "bellen en sms'en achter het stuur en de indeling van de overtredingen in graden" (nr. 169)

17 Question de M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, sur "les appels passés et les textos rédigés en conduisant, et la classification des infractions au code de la route en différents degrés" (n° 169)

17.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de minister, zonet verwees collega Temmerman naar de grootste risicofactoren op het vlak van verkeersveiligheid, namelijk snelheid en alcohol. Ik meen dat afleiding echter ook een belangrijk element is. We hadden het daarnet al over het gebruik van de smartwatch, maar ook het gebruik van de gsm *an sich* blijft een belangrijke bron van afleiding achter het stuur. Volgens bepaalde onderzoeken blijkt dat wie achter het stuur belt drie tot vier keer meer kans op een ongeval heeft. Bij sms'en is het risico zelfs 23 keer groter. Bestuurders hebben dan immers een tragere reactietijd, vertonen onaangepast rijgedrag, vertonen minder aandacht voor de omgeving en zijn mentaal te zwaar belast om alle rijtaken naar behoren te kunnen uitoefenen. Er zijn al herhaaldelijk sensibilisatiecampagnes over gevoerd, onlangs nog door het BIVV onder de slogan "Beep! Beep! Boem! Boem!". Volgens de verkeerswet is bellen achter het stuur een overtreding van de tweede graad, met andere woorden een overtreding die de veiligheid onrechtstreeks in gevaar brengt, wat bestraft wordt met een onmiddellijke inning van 110 euro. U gaf dat aan in uw antwoord op mijn vorige vraag over het gebruik van de smartwatch.

Mevrouw de minister, werd de campagne van het BIVV geëvalueerd? Wat waren de eventuele resultaten.

Ten tweede, acht u als minister bevoegd voor verkeersveiligheid de sanctie die vandaag bestaat voor bellen en sms'en achter het stuur voldoende zwaar? Die sanctie is gebaseerd op het onrechtstreeks in gevaar brengen, wat deze daad tot gevolg zou hebben.

Ten derde, plant u eventueel andere maatregelen om bellen en sms'en achter het stuur te ontmoedigen?

17.02 Minister Jacqueline Galant: De evaluatie van de campagne is volop bezig maar nog niet afgerond. Uit een eerste evaluatie door het BIVV blijkt evenwel dat na de campagne één op drie de intentie heeft zijn gsm minder te gebruiken achter het stuur. Het risicobesef dat bellen achter het stuur een negatief effect heeft op het rijgedrag bleek na de campagne opmerkelijk hoger dan ervoor.

Met de handen bellen achter het stuur kost op dit ogenblik 110 euro. Een aantal landen hebben hogere boetes, bijvoorbeeld het Verenigd Koninkrijk, Nederland en Frankrijk. Indien men voor de rechter wordt gebracht, kan de boete oplopen tot 1 500 euro en kan het verval van het recht tot sturen worden uitgesproken.

Volgens mij is 110 euro niet weinig, maar er kan over een verhoging gediscussieerd worden indien dit werkelijk afschrikt. Ik meen dat wij vooral werk moeten maken van een zwaardere straf bij recidive. Ik stel vast dat meer en meer auto's zijn uitgerust met een handenvrij systeem waarop de gsm zelfs draadloos kan worden aangesloten. Ik verwacht dan ook dat bij de vernieuwing van het wagenpark handenvrij bellen de algemene regel zal worden.

Tot slot moet de pakkans voldoende hoog zijn. De politie moet meer controles doen op bellen achter het stuur.

17.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de minister, dank u voor uw antwoord. Dit is een heel goed antwoord, volgens mij. Ik vind het een goede zaak dat hierover nagedacht wordt.

De discussie over het bedrag van de boetes moeten wij misschien los zien van deze over bellen aan het stuur. Misschien is de tijd gekomen om de indeling van overtredingen in vier categorieën en de daaraan gekoppelde bedragen onder de loep te nemen en te bekijken of deze indeling de toets van de actualiteit nog doorstaat. Ik pleit eerder voor een globale evaluatie van het systeem dat ondertussen toch al tien jaar bestaat.

U schuift de aanpak van recidive als belangrijk element naar voren. Ik beaam dat ten volle. Ik meen dat wij inderdaad moeten focussen op hardleerse chauffeurs en dat wij bijvoorbeeld moeten bekijken of een rijbewijs met punten daartoe een goede bijdrage kan leveren. Dat steun ik ten volle.

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

18 **Question de M. André Frédéric à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, sur "l'abandon du réseau secondaire en province de Liège" (n° 258)**

18 **Vraag van de heer André Frédéric aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de verwaarlozing van het secundaire net in de provincie Luik" (nr. 258)**

18.01 **André Frédéric (PS):** Madame la présidente, madame la ministre, je suis heureux de vous adresser ma première question de cette session, et ce ne sera pas la dernière!

Avec les annonces plus ou moins précises de restrictions budgétaires à la SNCB, un certain nombre d'informations circulent et m'interpellent, tout particulièrement dans la belle province de Liège dans laquelle je vis. L'information dont je dispose, mais qui est certainement fausse, précise qu'il y aurait à très court terme une volonté ou une décision de la SNCB de désinvestir dans l'entretien d'une série de lignes, voire de fermer une série de lignes classées C et D qui sont importantes dans le milieu rural.

Ainsi, à titre d'exemple, nous apprenons que les lignes 42 (Liège-Gouvy-Luxembourg), 43 (Liège-Jemelle), 44 (Pepinster-Spa), 49 (Welkenraedt-Eupen) et 37 au-delà de Welkenraedt vers l'Allemagne ne feront plus l'objet de dépenses tant en entretien qu'en investissement.

La ligne 43 est menacée car des travaux d'entretien et de remplacement sont nécessaires. De même, la ligne 37 au-delà de Welkenraedt doit faire l'objet de travaux.

Ces éléments montrent que le projet lancé par la SNCB, à savoir la prolongation d'un des deux IC de Bruxelles à Welkenraedt vers Aachen ou Cologne, serait remis en question. Seule la ligne à grande vitesse de Liège à Aachen permettrait de relier la Belgique à l'Allemagne par train ou, plus exactement, en empruntant le Thalys ou l'ICE dont les tarifs nettement plus élevés sont évidemment à charge des utilisateurs. Verviers ne disposerait donc plus de relation internationale et ne bénéficierait plus de relation ferroviaire directe vers l'Allemagne. Même le Spa-Aachen du nouveau plan de transport SNCB ne pourrait plus circuler.

Une autre source d'inquiétude relève de l'impossibilité de mettre en place un Réseau express liégeois, dont l'étude est pourtant inscrite dans l'accord gouvernemental, étant donné l'abandon de l'entretien et des investissements sur le réseau secondaire. C'est évidemment tout à fait compréhensible.

Enfin, je voudrais savoir – même si je me doute qu'il ne s'agit pas là de votre littérature préférée – si le gouvernement a pris connaissance des études de la Région wallonne – je suppose que oui – concernant les RER de Liège et de Charleroi ainsi que de la proposition de plan de circulation de trains régionaux sur l'ensemble de la province de Liège proposé par la CGSP Cheminots de Liège.

18.02 **Jacqueline Galant, ministre:** Monsieur Frédéric, la SNCB m'informe que le nouveau plan de transport prévoit toujours la desserte d'Aachen par des trains du service intérieur. La desserte actuelle, à savoir un train toutes les deux heures entre Liège et Aachen, sera remplacée par une relation cadencée circulant toutes les heures entre Spa, Verviers et Aachen. Des correspondances sont prévues à Welkenraedt pour la clientèle venant de Liège et désirent se rendre à Aachen.

En outre, des études à plus long terme sont toujours en cours avec Aachener Verkehrsverbund pour prolonger un train IC venant de Bruxelles vers Aachen.

En ce qui concerne le projet de RER à Liège et à Charleroi et le projet de plan de circulation de trains régionaux sur l'ensemble de la province de Liège proposé par la CGSP, ceux-ci sont toujours à l'étude dans le cadre des priorités wallonnes en matière d'investissement ferroviaire.

18.03 André Frédéric (PS): Madame la ministre, je vous remercie pour votre réponse bien que je n'aie pas tout entendu. Soit c'est dû à la surdité liée à mon âge, soit au bruit qui règne dans cette salle lié à la rapidité de vos propos. Je parcourrai donc le texte de votre réponse en détail. Néanmoins, je n'ai pas l'impression d'avoir obtenu des réponses à toutes mes questions. Par conséquent, je tirerai la conclusion moi-même.

Je note que ce que j'ai avancé est inexact, qu'un certain nombre d'éléments doivent être vérifiés et qu'en ce qui concerne ma préoccupation majeure et le fait qu'il n'y ait aucun désinvestissement sur les lignes C et D et pas de fermeture à terme de ces lignes en milieu rural sur l'ensemble du territoire, vous confirmez qu'il n'en sera jamais ainsi en tout cas dans les années qui viennent. Est-ce bien ce que je dois comprendre?

Puisque la ministre ne dit pas le contraire, je tire donc cette conclusion.

La **présidente**: Votre conclusion sera notée dans le compte rendu, monsieur Frédéric.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

La question n° 259 de M. Laurent Devin est reportée.

19 Question de M. Daniel Senesael à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, sur "la fiabilité des trains Desiro" (n° 260)

19 Vraag van de heer Daniel Senesael aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de bedrijfszekerheid van de Desirotreinen" (nr. 260)

19.01 Daniel Senesael (PS): Madame la présidente, madame la ministre, dans une interview accordée dernièrement, M. Jo Cornu, le CEO de la SNCB, nous apprenait que les nouveaux trains Desiro, fabriqués par la firme allemande Siemens Transport, étaient trop peu fiables. Et pour cause, il apparaît que ces trains, dont une dernière livraison serait attendue pour 2015, tombent en panne tous les 8 000 kilomètres alors qu'en moyenne, l'ensemble des trains tendent à rencontrer un problème technique tous les 30 000 kilomètres.

Les conséquences de pannes si fréquentes sont nombreuses, tant pour les usagers qui doivent subir les retards qui y sont liés que pour la SNCB dont l'image de marque et les finances se retrouvent de ce fait écornées.

Madame la ministre, alors que la dette de la SNCB s'élève à présent à 2,7 milliards d'euros et que le nouveau plan de transport de la SNCB prévoit un rallongement des temps de trajet en vue de limiter les retards, il est évident qu'une telle situation ne peut perdurer.

Quelles mesures comptez-vous prendre afin de remédier à cette situation?

Qui prend en charge les réparations? Pour quel coût?

Avez-vous eu des contacts avec Siemens Transport?

Sont-ils prêts à s'engager à prendre en charge le montant des réparations liées à ces problèmes techniques trop précoces?

Cette situation remet-elle en cause la commande des derniers trains Desiro prévue pour 2015?

19.02 Jacqueline Galant, ministre: Madame la présidente, la SNCB m'informe que Siemens, sous la pression de la SNCB, est en train d'apporter des améliorations matérielles de manière à atteindre les objectifs de fiabilité prévus dans les contrats. Entre-temps, les équipements dont la fiabilité n'est pas suffisante restent sous garantie.

Il est évident que je partage votre avis et que les réparations doivent être et sont à charge de Siemens.

Selon la SNCB, les mesures d'amélioration prises par Siemens devraient faire sentir leurs effets au printemps 2015.

En ce qui concerne les prochaines commandes, la SNCB m'informe que toutes les tranches de Desiro ont été commandées. À ce jour, 250 automotrices sur 305 ont été livrées. Le solde sera livré d'ici juin 2015.

19.03 Daniel Senesael (PS): Madame la présidente, puisque la ministre partage mon avis, je ne puis qu'être satisfait de la réponse qu'elle apporte.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

20 Question de M. Daniel Senesael à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, sur "le nouveau plan de transport de la SNCB pour la Wallonie picarde" (n° 261)

20 Vraag van de heer Daniel Senesael aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het nieuwe vervoersplan van de NMBS voor Picardisch Wallonië" (nr. 261)

20.01 Daniel Senesael (PS): Madame la présidente, madame la ministre, depuis qu'il a été évoqué, le projet de nouveau plan de transport de la SNCB a provoqué de nombreuses inquiétudes au sein de la population, notamment car il tendait à privilégier les grandes lignes et les relations les plus fréquentées au détriment des lignes locales et des zones rurales.

À cet égard, avant son adaptation, il apparaissait que le plan avait pour conséquence, d'une part, de réduire de 50 % le nombre de trains en direction de Bruxelles au départ de gares telles que Mouscron, Comines ou Herseaux et, d'autre part, d'augmenter considérablement la durée des trajets, alors que les trains directs vers la capitale se voyaient, eux, tout simplement supprimés.

En janvier dernier, le gouvernement enjoignait logiquement la SNCB de revoir sa copie, chose qui semble avoir été faite vu que le 13 août dernier, le gouvernement a approuvé définitivement ce nouveau plan de transport de la SNCB.

Madame la ministre, l'association de défense des utilisateurs du rail, navetteurs.be, qui n'a étonnamment pas été conviée aux *roadshows* de la SNCB, parle d'adaptations "cosmétiques", "chirurgicales", "nettement insuffisantes et sans doute opérées dans le but de calmer quelque peu les usagers contestataires".

Qu'en est-il? Ces accusations sont-elles fallacieuses ou ce plan, tel qu'approuvé, tient-il réellement compte des nombreuses réactions émises par les citoyens lors des consultations organisées par la SNCB dans les provinces du pays? Une attention particulière a-t-elle été réservée aux zones rurales comme le réclamait une grande majorité des usagers? À cet égard, pouvez-vous me dire si l'offre au départ des gares de Mouscron, Comines et Herseaux a été revue à la hausse suite aux adaptations apportées au plan? Pour mémoire, le dernier train vers ces gares partira de Bruxelles et arrivera à Tournai à 20 h 30 au lieu de 22 h 30 actuellement. Pour l'anecdote, certains membres du personnel de cette honorable maison se demandent comment ils vont pouvoir regagner leur domicile à Mouscron. À moins que l'on ne finisse chaque fois les séances du parlement avant 20 h 00.

20.02 Jacqueline Galant, ministre: Cher collègue, le nouveau plan de transport, je le rappelle, a été approuvé au CA où votre parti est représenté et en Conseil des ministres du précédent gouvernement où votre parti était également présent. Il tient compte des contraintes d'infrastructure, mais aussi de budget, ce qui amène la SNCB à réaffecter ses moyens là où la demande est la plus importante.

La SNCB m'informe que ce plan a été présenté à deux reprises aux élus de la province du Hainaut lors de *roadshows* ainsi qu'aux *stakeholders*, y compris navetteurs.be, lors du meeting organisé à leur intention.

La SNCB a apporté certaines adaptations lorsque celles-ci étaient possibles. Des corrections au niveau de

l'amplitude de desserte ont été apportées sur certaines lignes afin de respecter le contrat de gestion.

En ce qui concerne le tronçon Tournai-Mouscron, suite à une analyse de la fréquentation des différents tronçons de ligne, il est apparu une trop faible occupation des trains d'heure creuse sur le tronçon pour justifier le maintien de deux relations cadencées par heure. Il a été ainsi décidé dans le cadre du nouveau plan de transport que le service de base sur ce tronçon serait composé d'une relation IC Courtrai-Tournai-Bruxelles avec arrêt à Herseaux. Cette offre sera complétée en heure de pointe par des trains P vers Mons et Bruxelles.

De cette manière, durant la pointe matinale, sept trains P complèteront l'offre de base: un entre Mouscron et Tournai et retour, trois vers Mons et deux vers Bruxelles. Tous ces trains desserviront également Herseaux. Une offre similaire est prévue le soir afin de maintenir une desserte fournie lorsque la clientèle est la plus nombreuse.

Cette offre a été présentée lors des deux *roadshows* entre autres. Compte tenu des aspects financiers et de la faible fréquentation en heure creuse, il a été décidé de ne pas ajouter de deuxième relation cadencée par rapport au projet initial. Des modifications au nouveau plan ont été décidées suite au deuxième *roadshow* afin d'améliorer les correspondances le matin et le soir en gare de Courtrai: adaptation de l'horaire de certains trains P entre Poperinge et Courtrai, pour les voyageurs de Comines voulant se rendre à Mouscron, Tournai ou Leuze.

20.03 Daniel Senesael (PS): Madame la présidente, madame la ministre, j'entends bien votre réponse. Je la respecte mais je ne la partage pas. Vous pourriez dire pendant les quatre ou cinq ans qui viennent que notre parti était associé au précédent gouvernement ou que nous sommes au conseil d'administration de la SNCB, cela ne m'empêchera pas de m'exprimer dans cette commission et à votre égard.

Je pense qu'à partir du moment où des demandes citoyennes ont été répertoriées et qu'aucune suite ne leur a été donnée, notre rôle, voire notre devoir est de s'inquiéter de leur suivi. Je pense très honnêtement qu'il n'a pas été tenu compte de l'intérêt de la collectivité, notamment et en particulier en ce qui concerne Mouscron, Herseaux et Comines. Je veillerai à ce que cette colère locale soit répercutée au niveau du conseil d'administration de la SNCB.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

21 Question de M. Daniel Senesael à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, sur "les fraudes de la part des voyageurs de la SNCB" (n° 262)

21 Vraag van de heer Daniel Senesael aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "NMBS-reizigers zonder geldig vervoerbewijs" (nr. 262)

21.01 Daniel Senesael (PS): Madame la présidente, madame la ministre, début août, on apprenait qu'en 2013, la SNCB avait été amenée à traiter 554 000 dossiers pour irrégularité, soit une augmentation de 7,1 % par rapport à 2012. Parmi ces dossiers, 92 % concernaient des voyageurs se déplaçant sans titre de transport.

Madame la ministre, au regard des dettes abyssales de la SNCB et d'Infrabel qui s'élevaient au 1^{er} janvier 2014 à respectivement 2,3 milliards et 1,8 milliard d'euros, il est urgent d'agir.

Lorsqu'on observe les chiffres avancés en ce qui concerne le nombre d'irrégularités, il est clair que l'intensification des contrôles n'a pas induit de changement radical au niveau du comportement des voyageurs fraudeurs.

Quelles sont donc les mesures envisagées afin de s'assurer qu'un maximum de voyageurs s'acquittent du montant de leur titre de transport?

Des recrutements supplémentaires sont-ils prévus à court terme?

21.02 Jacqueline Galant, ministre: Madame la présidente, un plan d'action pour intensifier les contrôles à bord des trains a été mis en place à partir du 3 novembre 2014. Une campagne d'information visant à mettre

en avant les canaux de vente (automates, "Mobile Ticketing", site internet, guichets) a été lancée hier, le 4 novembre, via les supports suivants: affiches, écrans en gare, minicartes distribuées dans les trains.

Pour ce qui concerne les recrutements, le contingent de recrutement 2015 prévoit suffisamment de nouveaux agents pour compléter les cadres d'accompagnateurs et les équipes TiCo (Ticket Control Team).

21.03 Daniel Senesael (PS): Madame la présidente, madame la ministre, merci. Réponse courte, mais efficace: des éléments concrets sont apportés à ces interrogations.

Je me permettrai sans doute de revenir d'ici trois à quatre mois pour établir une première évaluation de ce nouveau dispositif de plan d'action mis en place depuis le 3 novembre dernier.

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

22 Question de M. Daniel Senesael à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, sur "la réduction des compétences du médiateur de la SNCB" (n° 263)

22 Vraag van de heer Daniel Senesael aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het inperken van de bevoegdheden van de ombudsman van de NMBS" (nr. 263)

22.01 Daniel Senesael (PS): Madame la présidente, madame la ministre, M. Jean-Marc Jeanfils, médiateur pour les voyageurs ferroviaires à la SNCB, s'est plaint dans la presse du fait que, depuis le 1^{er} mars 2013, il ne lui était plus permis de traiter les plaintes relatives aux irrégularités avec les titres de transport.

Depuis lors, le voyageur qui voudrait contester une décision de la SNCB en matière de fraude n'a plus d'autre moyen que d'aller en justice, ce qui représente évidemment un coût que tout le monde n'est pas prêt à supporter. Une telle régression en matière de droits des voyageurs pourrait avoir pour conséquence de voir diminuer le nombre de voyageurs susceptibles de faire valoir leurs droits.

Toujours selon les informations parues dans la presse, la SNCB expliquerait cette situation en invoquant la loi du 28 avril 2010 qui prévoit, entre autres, que "le médiateur ne peut prendre aucune mesure contraignante contre la SNCB, ni exercer un pouvoir de surveillance sur elle".

Madame la ministre, selon le médiateur, depuis que ses compétences en la matière ont été limitées, les voyageurs n'auraient plus de recours gratuit en cas de suspicion de fraude. Qu'en est-il? Vos services ont-ils constaté une diminution des recours des voyageurs pris pour fraude entre 2012 et 2013, suite à l'application de la loi du 28 avril 2010? Comment expliquer que la SNCB ait mis trois ans avant de se référer à la loi de 2010 pour limiter les compétences du médiateur qui – semble-t-il – n'avaient jamais été remises en cause depuis la création du service au début des années 1990? Par cette mesure, l'intérêt de la SNCB n'est-il pas privilégié au détriment des voyageurs alors qu'en tant que service public, la logique inverse devrait être appliquée?

22.02 Jacqueline Galant, ministre: Monsieur Senesael, j'ai effectivement été informée de divergences d'opinions entre la SNCB et le service de médiation des voyageurs ferroviaires sur l'interprétation de la loi du 28 avril 2010 qui a modifié les compétences du service de médiation, plus particulièrement quant au rôle que peut jouer le médiateur en cas de fraude au titre de transport.

Avant de me prononcer sur le bien-fondé des arguments des uns et des autres, vous me permettrez de prendre le temps de rencontrer les différents intervenants ainsi que les organisations de voyageurs afin de me faire une opinion.

Vous pouvez être certain que je chercherai à proposer une solution équilibrée qui garantira la défense des voyageurs effectivement lésés et qui doivent pouvoir être entendus, tout en évitant des procédures coûteuses qu'engendrent des abus d'une minorité de fraudeurs.

22.03 Daniel Senesael (PS): Madame la présidente, je remercie Mme la ministre pour sa réponse et la

bonne volonté marquée à l'égard de cette question, ainsi que pour les prospectives et perspectives qu'elle va analyser et proposer.

Si elle me le permet, je reviendrai dans quelques temps pour suivre cette question.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

La **présidente**: La question n° 264 de M. Laurent Devin est reportée à la semaine prochaine.

23 **Question de M. Daniel Senesael à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, sur "la généralisation des recrutements contractuels à la SNCB" (n° 265)**

23 **Vraag van de heer Daniel Senesael aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de indienstneming van contractuelen als algemene praktijk bij de NMBS" (nr. 265)**

23.01 **Daniel Senesael (PS)**: Madame la présidente, madame la ministre, selon le syndicat chrétien, Jo Cornu, administrateur-délégué de la SNCB, envisagerait de généraliser le recrutement contractuel au sein de l'entreprise publique au détriment du recrutement statutaire. Bien qu'un tel changement pourrait accélérer les procédures de recrutement, il aurait pour conséquence d'affaiblir le statut des cheminots dans la mesure où les statutaires, en plus de divers avantages, ont une plus grande sécurité d'emploi qu'un contractuel. De son côté, la SNCB réfutait ces déclarations.

Madame la ministre, qu'en est-il réellement? Avez-vous reçu cette proposition de généraliser le recrutement contractuel de la part de M. Cornu? Pouvez-vous affirmer qu'un tel changement n'aura pas lieu au cours de cette législature?

23.02 **Jacqueline Galant, ministre**: Madame la présidente, cher collègue, comme j'ai déjà eu l'occasion de le dire en séance plénière, les économies décidées par le précédent gouvernement, au sein duquel votre parti était bien représenté, et celles décidées par l'actuel gouvernement ne doivent pas mettre à mal la qualité de l'emploi. Il faudra cependant faire des efforts. À ce stade, j'attends les propositions des deux CEO des entreprises publiques autonomes. Tout peut être examiné dans le respect de la concertation sociale.

J'ai d'ailleurs eu l'occasion de rappeler que je préfère que les propositions soient dévoilées dans le cadre de cette concertation plutôt que via la presse.

23.03 **Daniel Senesael (PS)**: Merci, madame la ministre, pour votre courte réponse. J'entends en tout cas que la concertation sociale sera respectée, ce dont je ne peux que me réjouir. En outre, je partage votre avis qu'il vaut mieux faire des propositions soumises à la concertation sociale que via la presse.

Je me permettrai de revenir vers vous dans quelques temps pour connaître le suivi de vos différentes propositions.

La **présidente**: Je vous rassure, monsieur Senesael: nous aurons un débat budgétaire d'ici la fin de l'année. Et cette commission espère qu'elle disposera entre-temps des propositions des deux entités, SNCB et Infrabel.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

24 **Samengevoegde vragen van**

- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de treinbotsing ter hoogte van Linkebeek" (nr. 266)

- de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het treinongeval van maandag 3 november ter hoogte van Linkebeek" (nr. 298)

- de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale

Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de treinbotsing in Linkebeek" (nr. 311)

24 Questions jointes de

- **M. David Geerts** à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, sur "la collision ferroviaire à hauteur de Linkebeek" (n° 266)

- **M. Emir Kir** à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, sur "l'accident de train survenu lundi 3 novembre à hauteur de Linkebeek" (n° 298)

- **M. Stefaan Van Hecke** à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, sur "la collision ferroviaire à Linkebeek" (n° 311)

24.01 David Geerts (sp.a): Mevrouw de minister, op maandag 3 november is ter hoogte van Linkebeek een werktrein onderweg van Aalst naar Eigenbrakel achteraan ingereden op een passagierstrein. Uiteindelijk zijn er zestien lichtgewonden te betreuren.

Wij hebben het in andere vragen al gehad over de systemen TBL1+ en ETCS. Blijkbaar was de trein uitgerust met een TBL1+-systeem, dat ook in werking is getreden. Volgens recente berichten is de oorzaak van de botsing te zoeken in het herfstweer en bladeren op de sporen.

Wat mij frappeert, is dat de sporen de avond voordien nog waren gereinigd door een ander treinstel om dergelijke incidenten te vermijden. In deze periode van het jaar liggen natuurlijk op veel andere sporen ook bladeren. Ik begrijp niet hoe bladeren zulke gevolgen kunnen hebben.

Was de werktrein van Infrabel ook uitgerust met een TBL1+-systeem of ETCS?

Klopt het dat de bladeren effectief de oorzaak van de botsing zijn? Doet dat geen belletjes rinkelen?

Klopt het dat het spoor de avond voordien effectief gereinigd was? Wat is de stand van zaken betreffende de uitrol van ETCS om dat allemaal te vermijden?

24.02 Emir Kir (PS): Madame la ministre, je ne reviendrai pas sur les propos que mon collègue a tenus au sujet de l'accident. L'enquête vient à peine de débiter, mais il apparaîtrait que les causes de l'accident pourraient trouver leur origine dans des conditions climatiques particulières: la pluie et les feuilles mortes auraient joué un rôle au niveau de l'adhérence des voies. Cependant, il était question d'un nettoyage quelques jours auparavant et cela pose des questions.

Madame la ministre, pouvez-vous nous renseigner davantage sur les causes de l'accident? Quand pensez-vous disposer des résultats de l'enquête? Quelles sont les mesures mises en place par Infrabel afin de lutter contre les conditions automnales et hivernales? Compte tenu des drames vécus dans le passé et sans vouloir anticiper les résultats de l'enquête, qu'en est-il de la volonté de passer du système de freinage TBL1+ à l'ETCS envisagé dans l'accord de gouvernement, dans lequel vous évoquiez le déploiement de l'ETCS?

Si la technologie n'est pas totalement à mettre en cause dans ce cas de figure, que prévoit-on au niveau de l'investissement humain, dont on sait qu'il participe aussi à la sécurité des personnes?

24.03 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Mevrouw de minister, ik zal het kort houden, want de meeste vragen zijn al gesteld.

Hoe komt het dat deze twee treinen zo dicht bij elkaar konden zijn? Zowel de treinen als de infrastructuur waren uitgerust met het systeem TBL1+. Hoe komt het dat dergelijke ongevallen dan nog kunnen gebeuren? Wat is daarvoor de verklaring?

Welke lessen kan men trekken uit de interventies van de verschillende diensten? Veel mensen moesten hier immers samenwerken. Verliepen de procedures goed? Moeten er nieuwe lessen worden getrokken uit de aanpak van dit incident?

24.04 Jacqueline Galant, ministre: Madame la présidente, chers collègues, pour ce qui concerne les circonstances de l'accident, des enquêtes sont en cours tant au niveau judiciaire qu'au niveau de l'organisme d'enquête. Il va de soi que les entreprises publiques collaboreront entièrement avec les

enquêteurs afin de faire toute la lumière sur cet incident.

Je commencerai donc par restituer les faits afin que vous ayez toutes les informations sur le déroulement des événements.

De feiten zijn de volgende. De betrokken reizigerstrein is het perron van Linkebeek, waar een halte voorzien was, voorbijgereden door wielslip en komt 56,2 meter afwaarts van het openstaande sein tot stilstand. De volgende trein, een alleenrijdende diesellocomotief, krijgt door middel van het opwaarts gelegen sein de aanduiding dat het volgend sein dicht staat en zet een remming in. Door wielslip is de remming niet effectief en kan de treinbestuurder de locomotief niet tijdig stoppen. De locomotief rijdt het gesloten sein GYL1 voorbij en komt vervolgens in aanrijding met de stilstaande reizigerstrein.

Je vais vous communiquer quelques éléments qui pourraient être la cause des problèmes des deux trains.

Men heeft kunnen vaststellen dat de spoorstaven over het traject tussen Holleken en Linkebeek bedekt waren met een donkere substantie die ontstaat door het verpulveren van gevallen bladeren onder de wielen.

Cela a d'ailleurs été confirmé par le parquet hier.

Vanaf Holleken wordt een daling ingezet. Wielslip door gevallen bladeren heeft dus de remming nadelig beïnvloed.

La **présidente**: Madame la ministre, si vous avez la réponse en français, poursuivez en français. Voilà quatre heures que vous répondez et je peux comprendre votre état de fatigue!

[24.05] Minister Jacqueline Galant: De sporen tussen Sint-Genesius-Rode en Vorst werden door Infrabel preventief schoongemaakt. Tijdens de herfst rijden er dagelijks adhesietreinen die de sporen schoonspuiten. Desondanks kunnen atmosferische omstandigheden zoals gisteren het werk bemoeilijken.

Er is TBL1+ geïnstalleerd en in werking op lijn 124. De seinen IYL1 en GYL1 zijn allebei uitgerust met TBL1+-bakens ter hoogte van het sein. Zij veroorzaken een noodremming als een trein het gesloten sein voorbijrijdt. Beide seinen worden eveneens voorafgegaan door een TBL1+-baken op 300 meter van het sein, dat een noodremming veroorzaakt als een trein het gesloten sein nadert aan een snelheid van meer dan 40 kilometer per uur.

De werktrein was uitgerust met TBL1+. Er zijn geen andere meldingen over de eventuele slechte werking of over de zichtbaarheid van de betrokken seinen.

Er is ook geen enkele indicatie van een slechte werking of slechte zichtbaarheid van de seinen bij deze gebeurtenis.

Alles wordt in het werk gesteld opdat de treinbestuurders tijdens een dagdienst een pauze kunnen nemen die in de mate van het mogelijke halverwege hun dienst wordt ingepland.

Selon les renseignements obtenus dans le respect des données sur la vie privée, il apparaît que les dix-neuf blessés légers emmenés pour soins et observation ont finalement quitté les hôpitaux.

Plusieurs mesures hivernales sont prises. Infrabel prend des mesures préventives comme une inspection ciblée des voies et caténaires, un approvisionnement en sel, sable et produit antigel des centres régionaux et le test des systèmes de chauffage. Le gestionnaire de réseau prend en outre trois mesures destinées à prévenir la paralysie de son infrastructure:

- l'activation et le contrôle régulier d'un système de chauffage des aiguillages, commandé par les cabines de signalisation, afin d'éviter qu'ils soient bloqués par le gel;
- la mobilisation des équipes de déneigement, prêtes vingt-quatre heures sur vingt-quatre à être envoyées là où la situation le requiert, avec comme mission première l'enlèvement de la neige et le déblocage éventuel des aiguillages;
- pour le confort et la sécurité des voyageurs, le déneigement et le traitement du verglas à l'aide de sel et de sable sur les quais et accès aux quais des points d'arrêt.

De plus, Infrabel dispose de deux fraises à neige montées sur des grues rail-route. Ces équipements

permettent de se rendre rapidement en tout point du réseau ferroviaire afin de débayer la neige des voies. En prime, et dans le but de répondre rapidement et efficacement à la majorité des problèmes liés aux conditions hivernales, chaque secteur d'activité d'Infrabel, que ce soit la signalisation, les caténaires ou les voies, dispose d'un service de garde et est organisé de manière à intervenir à tout moment, en n'importe quel point du réseau.

Par rapport aux mesures automnales, il peut arriver que les feuilles mortes, dans des circonstances particulières (l'humidité, la quantité de feuilles, le vent, la pollution, l'intensité du trafic, la durée de période de sèche) forment un film sur le rail qui provoque notamment le patinage du train dans les pentes fortes. Il ne sait donc pas accélérer ou freiner.

D'une part, Infrabel a identifié les zones à risques, parmi lesquelles figure la ligne 124. Ces zones à risque sont traitées de différentes façons, notamment via le recours à un train Kärcher qui nettoie les rails à l'aide de jets d'eau à très haute pression (1 000 bars, citerne de 70 000 litres, eau mise sous pression grâce à un moteur de camion de 300 chevaux). Il est également fait usage d'un train de service qui combine des actions de freinage et de dispersion d'eau pour débarrasser les rails des feuilles.

En outre, Infrabel a également mis en œuvre certains projets pilotes comme le placement de filets antifeuilles pour protéger les rails.

24.06 David Geerts (sp.a): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Wat de maatregelen in het kader van het winterplan betreft, hebben wij in deze commissie tijdens de vorige legislatuur een aantal keren gesproken over onder meer het ontdooien van wissels. Ik was op de hoogte van de maatregelen die op dat vlak kunnen worden genomen.

Wat voor mij absoluut een nieuw gegeven is, is dat vallende bladeren een laag leggen op de sporen waardoor de wielen blijkbaar aan het slippen kunnen gaan. Infrabel moet dit aspect meenemen in haar veiligheidsplannen, zodat dit kan worden vermeden.

24.07 Emir Kir (PS): Madame la ministre, je vous remercie pour vos réponses. Lors d'un prochain débat, nous reviendrons certainement sur le système de freinage et sur les investissements en vue du passage vers l'ETCS. Il est toutefois inquiétant de voir que, malgré les efforts d'investissements importants, la nature s'en mêle et que, comme vous l'avez expliqué dans le détail, un film se forme. Je suis heureux d'apprendre qu'il existe un plan des zones à risque où les feuilles mortes se transforment en film avec le recours à un train Kärcher, à un train de service. J'ose dès lors espérer que cela ne se reproduira pas dans les prochaines semaines. Nous y reviendrons lors d'un prochain débat de manière plus précise.

24.08 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, ik dank u voor uw uitgebreid antwoord.

Het is verontrustend dat ondanks de zware investeringen en de aanwezigheid van TBL1+ op zowel voertuigen als infrastructuur, dergelijke ongevallen toch kunnen gebeuren. Het kan uitzonderlijk zijn, maar elk jaar is het herfst en elk jaar vallen de bladeren van de bomen. Ik kan mij niet herinneren dat in het verleden gelijkaardige incidenten zijn voorgevallen, zelfs toen er nog geen TBL1+ was. Toch gebeurt het vandaag wel.

Het is dus verontrustend. Ik hoop dan ook dat het onderzoek duidelijk zal maken wat de oorzaak was.

Het is mij ook niet heel duidelijk waarom de betrokken treinen zo dicht bij elkaar waren. Immers, indien er een ruime afstand was, lijkt het mij mogelijk dat zij tijdig tot stilstand zouden komen.

Ik neem aan dat een en ander het voorwerp van nader onderzoek zal uitmaken en dat voorlopig nog niet in detail op het onderzoek kan worden ingegaan. Het lijkt mij niettemin heel belangrijk dat wij de resultaten van het onderzoek later grondig nakijken.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

La **présidente**: Je remercie tous les collègues pour avoir respecté le Règlement.

Madame la ministre, environ 20 questions ont été reportées. Nous verrons si nous pouvons les intégrer à la réunion de la semaine prochaine, dans l'après-midi. Nous viderons l'agenda avant d'aborder la note d'orientation et la note de politique générale lors de la réunion du 25 novembre, dernier jour prévu pour ce faire.

La réunion publique de commission est levée à 18.00 heures.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.00 uur.