



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRESENTANTS
DE BELGIQUE

INTEGRAAL VERSLAG
MET
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG
VAN DE TOESPRAKEN

COMPTE RENDU INTEGRAL
AVEC
COMPTE RENDU ANALYTIQUE TRADUIT
DES INTERVENTIONS

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

Woensdag

11-01-2017

Namiddag

Mercredi

11-01-2017

Après-midi

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

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

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

INHOUD

- Samengevoegde vragen van 1
 - de heer Benoît Hellings aan de minister van 1
 Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale
 Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over
 "de medewerking van Belgocontrol aan de door
 het DGLV georganiseerde audit" (nr. 15512)
 - mevrouw Karine Lalieux aan de minister van 1
 Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale
 Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over
 "de conflicten tussen het DGLV en Belgocontrol"
 (nr. 15513)
 - de heer Georges Dallemagne aan de minister 1
 van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de
 Nationale Maatschappij der Belgische
 Spoorwegen, over "de medewerking van
 Belgocontrol aan de door de minister aan het
 DGLV gevraagde audit" (nr. 15724)
Sprekers: Georges Dallemagne, François
Bellet, minister van Mobiliteit, belast met
 Belgocontrol en de Nationale Maatschappij
 der Belgische Spoorwegen
- Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de 5
 minister van Middenstand, Zelfstandigen, KMO's,
 Landbouw en Maatschappelijke Integratie over
 "de uitlatingen van de ombudsman voor de
 luchthaven" (nr. 15572)
Sprekers: Inez De Coninck, François Bellet,
 minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol
 en de Nationale Maatschappij der Belgische
 Spoorwegen
- Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de 7
 minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en
 de Nationale Maatschappij der Belgische
 Spoorwegen, over "het Runway Allocation
 Advisory System bij Belgocontrol" (nr. 15573)
Sprekers: Inez De Coninck, François Bellet,
 minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol
 en de Nationale Maatschappij der Belgische
 Spoorwegen
- Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister 8
 van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de
 Nationale Maatschappij der Belgische
 Spoorwegen, over "het verplichte gebruik van het
 alcoholslot voor bestuurders die in staat van
 dronkenschap met de auto rijden" (nr. 15580)
Sprekers: Laurent Devin, François Bellet,
 minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol
 en de Nationale Maatschappij der Belgische
 Spoorwegen
- Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister 10
 van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de
 Nationale Maatschappij der Belgische
 Spoorwegen, over "gratis openbaar vervoer voor
 jeugdbewegingen" (nr. 15581)
Sprekers: Laurent Devin, François Bellet,
 minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol

SOMMAIRE

- Questions jointes de 1
 - M. Benoît Hellings au ministre de la Mobilité, 1
 chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale
 des Chemins de fer Belges, sur "la collaboration
 de Belgocontrol à l'audit réalisé par la DGTA"
 (n° 15512)
 - Mme Karine Lalieux au ministre de la Mobilité, 1
 chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale
 des Chemins de fer Belges, sur "les conflits entre
 la DGTA et Belgocontrol" (n° 15513)
 - M. Georges Dallemagne au ministre de la 1
 Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société
 Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la
 collaboration de Belgocontrol à l'audit demandé
 par le ministre à la DGTA" (n° 15724)
Orateurs: Georges Dallemagne, François
Bellet, ministre de la Mobilité, chargé de
 Belgocontrol et de la Société Nationale des
 Chemins de fer Belges
- Question de Mme Inez De Coninck au ministre 5
 des Classes moyennes, des Indépendants, des
 PME, de l'Agriculture et de l'Intégration sociale,
 sur "les propos du médiateur de l'aéroport"
 (n° 15572)
Orateurs: Inez De Coninck, François Bellet,
 ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol
 et de la Société Nationale des Chemins de fer
 Belges
- Question de Mme Inez De Coninck au ministre de 7
 la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la
 Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur
 "le Runway Allocation Advisory System chez
 Belgocontrol" (n° 15573)
Orateurs: Inez De Coninck, François Bellet,
 ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol
 et de la Société Nationale des Chemins de fer
 Belges
- Question de M. Laurent Devin au ministre de la 8
 Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société
 Nationale des Chemins de fer Belges, sur
 "l'imposition de l'alcolock aux automobilistes qui
 conduisent en état d'ébriété" (n° 15580)
Orateurs: Laurent Devin, François Bellet,
 ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol
 et de la Société Nationale des Chemins de fer
 Belges
- Question de M. Laurent Devin au ministre de la 9
 Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société
 Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la
 gratuité des transports en commun pour les
 mouvements de jeunesse" (n° 15581)
Orateurs: Laurent Devin, François Bellet,
 ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol

en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het gebrek aan info over de treinvertragingen op lijn 108" (nr. 15582)	11	Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le manque de communication sur les retards des trains sur la ligne 108" (n° 15582)	11
<i>Sprekers:</i> Laurent Devin, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> Laurent Devin, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vermindering van het aantal sporen en wissels" (nr. 15583)	13	Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la réduction du nombre de voies et d'aiguillages" (n° 15583)	13
<i>Sprekers:</i> Laurent Devin, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> Laurent Devin, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de eersteklaszitplaatsen in de treinen" (nr. 15584)	14	Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les sièges de 1ère classe des trains" (n° 15584)	14
<i>Sprekers:</i> Laurent Devin, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> Laurent Devin, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het seniorenticket bij de NMBS" (nr. 15544)	16	Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le billet Seniors de la SNCB" (n° 15544)	16
<i>Sprekers:</i> David Geerts, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> David Geerts, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het stijgend aantal fietsongevallen" (nr. 15588)	18	Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le nombre croissant d'accidents de vélo" (n° 15588)	18
<i>Sprekers:</i> David Geerts, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> David Geerts, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het vrijgeven van open data ter verbetering van de communicatie naar de reiziger bij de NMBS" (nr. 15589)	19	Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la transmission des données libres visant à améliorer la communication envers le voyageur auprès de la SNCB" (n° 15589)	19
<i>Sprekers:</i> David Geerts, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> David Geerts, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	

Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de reclame-inkomsten voor de NMBS" (nr. 15594)	20	Question de Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les revenus publicitaires de la SNCB" (n° 15594)	20
<i>Sprekers:</i> Inez De Coninck, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> Inez De Coninck, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het dodelijk treinongeval te Landelies" (nr. 15617)	22	Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'accident de train mortel survenu à Landelies" (n° 15617)	22
<i>Sprekers:</i> David Geerts, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> David Geerts, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Samengevoegde vragen van	24	Questions jointes de	24
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "een vertrekkende trein zonder bestuurder en begeleider" (nr. 15618)	24	- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "un train ayant démarré sans conducteur ni accompagnateur" (n° 15618)	24
- de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het ontspreken van een Desiro-treinstel op 2 januari" (nr. 15675)	24	- M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le déraillement d'un train Desiro le 2 janvier" (n° 15675)	24
<i>Sprekers:</i> David Geerts, Marco Van Hees, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> David Geerts, Marco Van Hees, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de aanwervingen bij de NMBS in 2017 met het oog op het nieuw vervoersplan" (nr. 15673)	27	Question de M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les recrutements à la SNCB en 2017 dans le cadre du nouveau plan de transport" (n° 15673)	27
<i>Sprekers:</i> Marco Van Hees, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> Marco Van Hees, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de dossiers bij Unia met betrekking tot de toegankelijkheid bij de NMBS" (nr. 15674)	28	Question de M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les dossiers d'Unia à propos de l'accessibilité à la SNCB" (n° 15674)	28
<i>Sprekers:</i> Marco Van Hees, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> Marco Van Hees, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de nieuwe verdeelsleutel en	31	Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la nouvelle clé de répartition et son impact sur la	31

de impact op de schuld bij de bedrijven Infrabel en NMBS" (nr. 15735)

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

dette d'Infrabel et de la SNCB" (n° 15735)

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

Vraag van de heer Éric Massin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de tweespanningsmotorstellen die eind 2018 geleverd zouden worden" (nr. 15745)

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

Question de M. Éric Massin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les rames bi-courant disponibles fin 2018" (n° 15745)

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

Vraag van mevrouw Véronique Caprasse aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het plan van de NMBS om treinen zonder treinbegeleider te laten rijden" (nr. 15747)

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

Question de Mme Véronique Caprasse au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le projet de la SNCB concernant les trains sans accompagnateurs" (n° 15747)

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

**COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN**

van

WOENSDAG 11 JANUARI 2017

Namiddag

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

du

MERCREDI 11 JANVIER 2017

Après-midi

De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.23 uur en voorgezeten door de heer Jef Van den Bergh.

La réunion publique de commission est ouverte à 14.23 heures et présidée par M. Jef Van den Bergh.

01 Questions jointes de

- M. Benoît Hellings au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la collaboration de Belgocontrol à l'audit réalisé par la DGTA" (n° 15512)
- Mme Karine Lalieux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les conflits entre la DGTA et Belgocontrol" (n° 15513)
- M. Georges Dallemagne au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la collaboration de Belgocontrol à l'audit demandé par le ministre à la DGTA" (n° 15724)

01 Samengevoegde vragen van

- de heer Benoît Hellings aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de medewerking van Belgocontrol aan de door het DGLV georganiseerde audit" (nr. 15512)
- mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de conflicten tussen het DGLV en Belgocontrol" (nr. 15513)
- de heer Georges Dallemagne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de medewerking van Belgocontrol aan de door de minister aan het DGLV gevraagde audit" (nr. 15724)

De **voorzitter**: Mevrouw Lalieux is niet aanwezig vandaag.

En l'absence de M. Hellings, je passe directement la parole à M. Dallemagne.

01.01 Georges Dallemagne (cdH): Monsieur le ministre, le 1^{er} décembre dernier, vous nous avez annoncé avoir reçu les données de l'audit que vous aviez demandé le 12 octobre dernier à la DGTA concernant le respect du PRS par Belgocontrol entre le 2 et le 10 octobre derniers. Vous nous avez indiqué que vous alliez convoquer une réunion avec la DGTA et Belgocontrol pour "entamer la seconde phase, celle des explications, à savoir pourquoi Belgocontrol s'est écartée des règles AIP".

Vous avez expliqué que cet audit n'avait pas été demandé à la suite de l'incident intervenu le 5 octobre – ce qui me surprend étant donné que votre courrier date du 10 octobre – dont vous avez reconnu la gravité et que celui-ci faisait l'objet, comme suite au classement par la BSA de cet incident comme sérieux, d'un rapport de l'autorité

01.01 Georges Dallemagne (cdH): Ik heb gevraagd dat Belgocontrol en het DGLV gehoord zouden worden nadat men de bevindingen van de audit over de naleving van het PRS door Belgocontrol tussen 2 en 10 oktober 2016 ontvangen had. U heeft verklaard dat de audit niet het resultaat was van het incident op 5 oktober, waarvan u nochtans de ernst erkend heeft en dat onderzocht werd door de BSA-ANS, die het als 'ernstig' ingedeeld had.

indépendante d'enquête des incidents et accidents créée par l'AR du 8 décembre 1998.

Le 14 décembre dernier s'est tenue la réunion, annoncée le 1^{er} décembre, avec la DGTA et Belgocontrol. Au terme de celle-ci, vous avez publié un communiqué disant que "au moment précis de l'incident du 5 octobre, l'AIP a été respecté par Belgocontrol". Le 13 décembre, *Le Vif* publiait un échange de courriers entre la DGTA et Belgocontrol et vous-même faisant apparaître que Belgocontrol n'entend pas se soumettre à la procédure d'audit définie par la DGTA pour répondre à votre demande du 12 octobre: refus de fournir les données demandées et refus de permettre l'audition individuelle des personnes responsables. Ces différents éléments sont interpellants, dans la mesure où ils révèlent les réticences de Belgocontrol, qui est un opérateur contrairement à ce que son nom indique, à se soumettre à sa propre autorité de contrôle, qui est la DGTA, qui plus est dans un cas où c'est à votre demande expresse que le contrôle a lieu.

Monsieur le ministre, où en est exactement la procédure d'audit que vous avez demandée? La procédure déterminée par le contrôleur (DGTA) a-t-elle pu être complètement mise en œuvre, celle-ci étant de bon sens, y compris en ce qui concerne l'audition individuelle des personnes responsables et l'authenticité des données fournies? Disposez-vous du rapport final issu de cette procédure? Quand le parlement pourra-t-il disposer du rapport, de ses conclusions et des recommandations que vous aviez annoncées? Comme la période du 2 au 10 octobre fait l'objet de deux procédures de contrôle distinctes - si je vous ai bien compris - pourriez-vous me dire si vous disposez du rapport de l'autorité indépendante d'enquête des incidents et accidents (de la BSA) sur l'incident du 5 octobre et si cette autorité a pu compter sur la pleine et entière collaboration de Belgocontrol?

01.02 François Bellot, ministre: Je me joins à M. Van den Bergh pour vous souhaiter à toutes et à tous d'être heureux en 2017. Cela couvre beaucoup de choses.

En réponse à vos questions, je me permets de rappeler aux membres qu'avant ma nomination, aucun de mes prédécesseurs à la Mobilité et aux Transports, n'avait pris l'initiative de réaliser un tel audit. Je me demande encore pourquoi une telle démarche d'objectivation n'avait pas été réalisée dans le passé. Dès le début, j'ai souhaité que cet audit se déroule en trois étapes: la collecte des données, leur analyse et la formulation ensuite de propositions et recommandations.

Des divergences de vues sont intervenues à un moment dans l'articulation des deux premières étapes. Le fait que cet exercice n'a jamais été réalisé dans le passé en est certainement une des causes mais pas uniquement. J'ai, en effet, convoqué une réunion le 14 décembre dernier, pour rappeler l'obligation de collaboration de Belgocontrol à la réalisation de l'audit et précisé à la DGTA les objectifs de l'exercice. Sur ces bases, la méthode pour poursuivre a été acceptée par la DGTA et Belgocontrol.

À ce stade, l'audit est donc bien entamé, mais pas clôturé. Une analyse factuelle de l'usage des pistes par rapport aux données réelles du vent a été réalisée, comme je l'ai indiqué. La phase en cours consiste à comprendre pourquoi et sur quelles bases, ces choix de pistes ont été posés quand on s'est écarté du PRS alors que le

Op 14 december hebben Belgocontrol en het DGLV over de niet-naleving van de AIP-regels door Belgocontrol vergaderd. Na die vergadering heeft u in een communiqué meegedeeld dat op het ogenblik van het incident van 5 oktober de AIP werd nageleefd. Op 13 december heeft *Le Vif* brieven gepubliceerd, waaruit blijkt dat Belgocontrol geweigerd heeft de audit uit te voeren, de gevraagde gegevens te verstrekken en een hoorzitting met de verantwoordelijken te laten plaatsvinden. Die weigering om zich op uw uitdrukkelijk verzoek aan het controleorgaan te onderwerpen slaat ons met verstomming.

Hoe staat het met de audit? Heeft het DGLV de hele procedure kunnen uitvoeren? Beschikt u over het eindrapport? Wanneer zal het Parlement erover kunnen beschikken? Beschikt u over het rapport van de BSA-ANS over het incident van 5 oktober en heeft Belgocontrol zijn volledige medewerking verleend?

01.02 Minister François Bellot: Geen van mijn voorgangers heeft, verbazingwekkend genoeg, het initiatief genomen om zo een audit te laten uitvoeren. Ik wilde dat die audit in drie stappen verliep: gegevensinzameling, analyse en aanbevelingen.

Er ontstond onenigheid bij het overschakelen van de eerste naar de tweede fase. Ik heb op 14 december een vergadering belegd om Belgocontrol eraan te herinneren dat de instelling haar medewerking moet verlenen en om de doelstellingen nader toe te lichten aan het DGLV. Alle twee hebben ze de voorgestelde methode voor het vervolg goedgekeurd.

De audit loopt nog. Het baangebruik werd vergeleken met de reële windgegevens. Momenteel buigt men zich over de redenen

vent réel ne suffit pas à le justifier.

Sur la base des informations qui me sont parvenues et à ce stade de l'audit, je n'ai pas de raison de douter de la fiabilité du travail de la DGTA. Je déplore, par contre, les fuites de documents internes à l'administration du SPF.

Pour ce qui concerne l'incident du 5 octobre, je ne dispose pas du rapport de BSA et ne connais pas l'état d'avancement de l'enquête menée par cette autorité indépendante.

voor de beslissingen om van het PRS af te wijken, terwijl de reële windwaarden niet van aard waren om die beslissing te verantwoorden. Ik heb op dit moment geen reden om de betrouwbaarheid van het DGLV in twijfel te trekken, maar betreurt dat interne documenten van de FOD werden gelekt.

Ik beschik niet over het rapport van de BSA-ANS betreffende het incident van 5 oktober jongstleden en ik weet niet hoever het ermee staat.

01.03 Georges Dallemagne (cdH): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse.

Vous vous vantez d'avoir fait cet audit, mais il est étonnant qu'il ait fallu en arriver à déployer cette solution alors que la DGTA est l'autorité de contrôle de Belgocontrol et que, à ce titre, elle devrait déjà disposer, en temps réel, de toutes les informations nécessaires pour exercer sa tutelle.

Cette première anomalie est extrêmement grave et inquiétante si l'on se souvient qu'il s'agit de sécurité aérienne, que cela concerne aussi la qualité de vie des riverains et qu'il s'agit aussi tout de même de s'assurer du respect de la loi.

Ce travail d'audit devrait être fait quotidiennement sur simple demande de la DGTA à Belgocontrol. Je vous demande, pour l'avenir, de corriger le comportement de Belgocontrol vis-à-vis de son autorité de contrôle. Cela me paraît être très important pour le cas qui nous occupe.

Vous confirmez, par ailleurs, que le vent réel ne permettait pas de justifier l'utilisation des pistes. C'est de nouveau extrêmement inquiétant, puisque deux avions ont failli se télescoper le 5 octobre.

01.04 François Bellot, ministre: J'ai déjà répondu en commission qu'en ce qui concerne l'incident du 5 octobre, il ressort des analyses des données que le choix des pistes était le bon, compte tenu des vents.

01.05 Georges Dallemagne (cdH): Vous avez dit des choses contradictoires à cet égard. Lors de la séance précédente de la commission, vous aviez affirmé que votre audit ne concernait pas cet incident, puisqu'une enquête indépendante était en cours. Je suis un peu surpris que vous coupiez l'herbe sous le pied de cette autorité indépendante de contrôle.

01.06 François Bellot, ministre: Vous n'entendez pas ce que je dis! L'autorité indépendante s'occupe de l'analyse de l'incident. Moi, je

01.03 Georges Dallemagne (cdH): U gaat prat op die audit, maar eigenlijk is het verbazingwekkend dat u die laat uitvoeren, terwijl het DGLV, de controleautoriteit van Belgocontrol, real-time over al die gegevens zou moeten beschikken. U moet die gevaarlijke situatie rechtzetten.

U bevestigt dat de reële windgegevens het baangebruik niet verantwoorden. Dat is eveneens uiterst zorgwekkend, want op 5 oktober scheelde het maar een haar of twee vliegtuigen waren op elkaar ingereden.

01.04 Minister François Bellot: Voor wat het incident van 5 oktober betreft, was de keuze van de banen, gezien de winden, gerechtvaardigd.

01.05 Georges Dallemagne (cdH): Maar u hebt gezegd dat uw audit geen betrekking had op dit incident omdat er nog een onderzoek lopende was. Het verbaast me dat u het gras voor de voeten van deze onafhankelijke controle-instantie wegmaait.

01.06 Minister François Bellot: De onafhankelijke instantie analy-

n'analyse pas l'incident. Je parle simplement de la conformité du choix des pistes au *Preferential Runway System* (PRS) le 5 octobre. Il ressort de l'analyse qui a été réalisée sur les données fournies par Belgocontrol et par le médiateur à la Direction générale du Transport aérien (DGTA) que le choix des pistes respectait le PRS ce jour-là, à ce moment-là. Je ne me prononce pas sur l'incident.

seert het incident, niet ik! Ik ga na of de keuze van de banen in overeenstemming is met het PRS. Uit de analyse van de gegevens van Belgocontrol en van de ombudsman bij het DGLV blijkt dat de keuze van de banen op 5 oktober in overeenstemming was met het PRS. Ik doe geen uitspraken over het incident.

01.07 Georges Dallemagne (cdH): Dont acte! J'aurais préféré qu'on attende les conclusions de l'autorité belge de surveillance pour les services de navigation aérienne (BSA). Concernant cette autorité indépendante, je la trouve extrêmement discrète, car elle n'est pas visible sur Internet. Quand ce rapport sera-t-il disponible?

01.07 Georges Dallemagne (cdH): Wanneer is het verslag van de BSA beschikbaar?

01.08 François Bellot, ministre: Cette autorité ne dépend pas de moi. Je ne peux pas avoir de contact direct avec elle. Elle va faire rapport à différentes autorités, dont la DGTA, le SPF, etc. Je ne peux pas lui donner d'injonction ni interférer dans son fonctionnement.

01.08 Minister François Bellot: Die instantie valt niet onder mijn bevoegdheid. Ik mag geen rechtstreeks contact met de instantie opnemen, noch tussenkomen in haar werking.

01.09 Georges Dallemagne (cdH): Cette autorité a tout de même été mise sur pied par arrêté royal, elle a une tutelle politique.

01.09 Georges Dallemagne (cdH): Ze is wel opgericht bij koninklijk besluit, dus staat ze onder politieke voogdij.

01.10 François Bellot, ministre: Oui, mais c'est une tutelle fonctionnelle, qui ne porte pas sur le fond. Les personnes sont logées au sein du SPF, mais j'ai interrogé le président du SPF qui m'a répondu que l'autorité déposera un rapport dans les délais requis.

01.10 Minister François Bellot: Ja, maar dit is een functionele voogdij, die geen betrekking heeft op de structuur en werking van de instantie. De betreffende personen ressorteren onder de FOD. De voorzitter van de FOD heeft me gezegd dat de instantie binnen de vastgestelde termijn een verslag zal indienen.

01.11 Georges Dallemagne (cdH): Dont acte également! Il est quand même important de connaître leurs conclusions.

01.11 Georges Dallemagne (cdH): Er moet volledige duidelijkheid komen over wat er gebeurd is. Ten slotte moet er een onafhankelijke regulerende overheid voor de luchtvaart komen. Belgocontrol moet, net zoals elke operator, door uw diensten gecontroleerd worden.

Je crois que s'agissant de sécurité aérienne, de qualité de vie des riverains et d'utilisation abusive ou pas des pistes, il est essentiel que la clarté soit apportée sur ce qui s'est passé durant cette semaine, où la loi n'a pas été respectée. D'une manière générale, il faut enfin avoir une transparence sur l'utilisation des pistes, il faut enfin avoir une autorité indépendante de régulation aérienne et il faut enfin faire comprendre à Belgocontrol qu'il est un opérateur et que comme tout opérateur, il mérite un contrôle de la part de vos services.

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

De **voorzitter**: Ik begrijp dat de nuances belangrijk zijn. Ik heb de dialoog daarom even laten doorgaan, maar we moeten wel onze tijd in het oog houden.

02 Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Middenstand, Zelfstandigen, KMO's, Landbouw en Maatschappelijke Integratie over "de uitlatingen van de ombudsman voor de luchthaven" (nr. 15572)

02 Question de Mme Inez De Coninck au ministre des Classes moyennes, des Indépendants, des PME, de l'Agriculture et de l'Intégration sociale, sur "les propos du médiateur de l'aéroport" (n° 15572)

02.01 Inez De Coninck (N-VA): Mijnheer de minister, ik heb de vorige vraag aandachtig beluisterd want er zijn enkele links met mijn vraag. Mijn vraag gaat eigenlijk over de ombudsman voor de luchthaven, de heer Touwaide, die geacht wordt onpartijdig te zijn, net zoals de controleorganen voor de luchthaven waarnaar de heer Dallemagne verwees.

Op 10 december van vorig jaar gaf de ombudsman een interview aan *La Libre Belgique*. Daarin uitte hij zijn visie over de vluchtroutes van de nationale luchthaven. In dat interview stuurde hij duidelijk aan op een bepaalde politieke keuze. Zijn uitlatingen waren duidelijk gekleurd en allesbehalve neutraal, wat in zijn functie nochtans vereist is. Ook zijn verleden pleit helemaal niet in zijn voordeel. Hij was bijvoorbeeld voorzitter van Union Belge Contre les Nuisances des Avions, een actiecomité dat één regio rond de nationale luchthaven verdedigde. Hij heeft ook op kabinetten gewerkt, maar ook daar blijft het allemaal niet bij.

Op 14 november was hij gastspreker op een infoavond van "Piste 01, ça suffit". Dit is een actiecomité van buurtbewoners van één regio rond de nationale luchthaven. Ik heb het verslag over die avond mee. Ik wil daar toch even een stuk uit voorlezen omdat dit terugkoppelt naar de vorige vraag.

Mijnheer de minister, u zei daarnet dat op 5 oktober het baangebruik is verlopen volgens de windnormen terwijl de ombudsman het volgende heeft verklaard – ik citeer:

"Le 5 octobre dernier, la piste 01 a été utilisée toute la journée sans justification de vent."

Hij zegt dus totaal iets anders dan wat u zegt. Dat is een van de vele voorbeelden rond deze man. Dat doet toch ernstige vragen rijzen over zijn functioneren, zijn onafhankelijkheid en zijn neutraliteit als ombudsman voor de luchthaven.

Mijnheer de minister, ik heb dan ook enkele vragen voor u.

Ten eerste, acht u zijn uitlatingen in de pers, in *La Libre Belgique*, verenigbaar met de onafhankelijkheid die men van hem als ombudsman verwacht?

Ten tweede, acht u zijn gastsprekerrol op de infoavond van een actiecomité te verzoenen met artikel 4, §2, van het KB van 15 maart 2002 houdende de oprichting van een ombudsdienst voor de luchthaven van Brussel Nationaal, zeker rekening houdend met de uitspraken die hij daar heeft gedaan over die 5 oktober, de windtoestand en het baangebruik?

Ten derde, welk gevolg gaat u geven aan deze zaak?

02.01 Inez De Coninck (N-VA): Bien que M. Philippe Touwaide devrait faire preuve d'impartialité en sa qualité de médiateur pour l'aéroport de Zaventem, il a accordé récemment à *La Libre Belgique* une interview dans laquelle il donne sa vision clairement politiquement connotée des routes aériennes de notre aéroport national. Au demeurant, il a également été président, en son temps, du Comité d'action Union Belge Contre les Nuisances des Avions. De plus, le 14 novembre dernier, il avait été invité comme orateur à une soirée d'information sur la piste 01. À cette occasion, il a notamment déclaré ce qui suite, et je cite:

(Op 5 oktober jongstleden werd baan 01 de hele dag gebruikt zonder dat de windomstandigheden dat rechtvaardigden.)

Il tient des propos totalement différents de ceux du ministre et d'énormes doutes apparaissent sur son travail et son indépendance en tant que médiateur.

Le ministre considère-t-il que les déclarations de M. Touwaide à *La Libre Belgique* sont compatibles avec l'indispensable indépendance d'un médiateur? Quelles seront les suites réservées par le ministre à ces propos? Qui procède à l'évaluation de M. Touwaide?

Tot slot, hoe en door wie wordt de heer Touwaide geëvalueerd?

02.02 Minister **François Bellot**: Beste collega, overeenkomstig het koninklijk besluit van 15 maart 2002 houdende de oprichting van een ombudsdienst handelt de ombudsman op onafhankelijke wijze. Een dergelijke functie houdt uiteraard een onpartijdigheidsplicht in. Daar werd de betrokkene aan herinnerd door mijn kabinet.

Betreffende de infoavond waarover u het hebt, heb ik vernomen dat de organisatie ervan uitging van de gemeente en niet van een vereniging van buurtbewoners. Op basis daarvan en van de verkregen informatie moet er volgens mij geen bijzonder gevolg worden gegeven aan dit voorval, maar ik blijf wel waakzaam toezien op de door u aangehaalde aspecten.

Het koninklijk besluit van 15 maart 2002 houdende de oprichting van een ombudsdienst verzekert een totale onafhankelijkheid van de ombudsdienst waardoor de dienst en zijn leden, mits inachtneming van het regelgevend kader van hun opdrachten en van de principes die ik zonet aangehaald heb, over een volledige vrijheid beschikken voor de uitoefening van hun taken. In dat opzicht voorziet het besluit in geen enkele evaluatie, wat trouwens de toepasselijke regel lijkt te zijn voor de overige functies van de federale ombudsman en garant staat voor hun onafhankelijkheid en hun autonomie.

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

U zegt dat de organisatie van de infoavond in handen was van de gemeente Waterloo. Op internet staat het volgende te lezen:

"Mardi soir, la salle communale de Waterloo était bondée pour la réunion d'information initiée par l'ASBL 'Piste 01 ça suffit'."

Mijnheer de minister, het is klaar en duidelijk dat het geen organisatie is van een gemeentebestuur, maar van een actiecomité.

Volgens de N-VA heeft die man in zijn functie een duidelijke inbreuk gemaakt op het KB. We zullen die zaak zeker blijven opvolgen. Mijn partij is er zeker niet mee gediend dat die man dergelijke uitlatingen doet. Dat bemoeilijkt het toch al moeizame dossier van de vliegroutes. Het is belangrijk dat we een akkoord vinden over een billijke spreiding conform het regeerakkoord.

De federale ombudsman moet volledige neutraliteit kunnen garanderen. Dat is hier duidelijk niet het geval. Bovendien maakt die man nog andere inbreuken, onder meer op de taalwetgeving. Op de website van de ombudsdienst zijn veel rapporten alleen in het Frans beschikbaar en ook de Facebookpagina is alleen Franstalig. De partij zal daarover vragen blijven stellen en de juiste acties van de minister blijven vragen.

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

02.02 **François Bellot**, ministre: Conformément à l'arrêté royal du 15 mars 2002 portant création d'un Service de Médiation pour l'Aéroport de Bruxelles-National, le médiateur agit en parfaite autonomie, dans le respect toutefois d'une obligation d'impartialité. Mon cabinet a déjà rappelé cette obligation à l'intéressé.

La soirée d'informations concernée étant une initiative de la commune et non des riverains, il me paraît qu'aucune suite ne doit y être donnée.

Le service de médiation jouit d'une liberté totale dans l'exercice de ses missions et il n'y a donc pas d'évaluation du médiateur.

02.03 **Inez De Coninck** (N-VA): Le ministre dit que la soirée d'information a été organisée par la commune de Waterloo. On peut lire sur internet:

"Dinsdagavond was de gemeentenzaal van Waterloo afgeladen vol voor de informatievergadering op initiatief van de vzw 'Piste 01 ça suffit'."

Il est évident que la réunion n'a pas été organisée par la commune mais par un comité d'action. Mon parti désapprouve totalement que cette personne ait fait de telles déclarations. Il s'agit d'une violation manifeste de l'arrêté royal, d'autant que dans ce délicat dossier des routes aériennes, nous devons parvenir à une dispersion équitable des vols. De plus, M. Touwaide se rend une fois de plus coupable d'autres infractions, en particulier à l'égard de la législation sur l'emploi des langues.

03 Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het *Runway Allocation Advisory System* bij Belgocontrol" (nr. 15573)

03 Question de Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le *Runway Allocation Advisory System* chez Belgocontrol" (n° 15573)

03.01 Inez De Coninck (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, deze vraag sluit aan bij de vorige. Het *Runway Allocation Advisory System* (RAAS) wordt momenteel getest door Belgocontrol.

Dit systeem bepaalt op basis van objectieve criteria, zoals weersomstandigheden, het optimale baangebruik. Daarbij is veiligheid de belangrijkste beweegreden. Dat is een evidente beweegreden, die niemand hier ter discussie zal stellen. Het zorgt dus voor een depolitisering van het baangebruik op de nationale luchthaven. Het systeem laat ook toe om beter te communiceren en te argumenteren met de omwonenden over de reden waarom men op een bepaalde dag een bepaalde baan gebruikt. Kortom, het biedt mogelijkwerijze en hopelijk een oplossing voor het wespennest met betrekking tot de vliegroutes. Er wordt ook gesteld dat het systeem al een oplossing bood voor een vergelijkbaar conflict rond de luchthaven van Bazel-Mulhouse-Freiburg.

Belgocontrol zelf is alvast enthousiast en wil de goedkeuring om het systeem te gebruiken en wacht op uw validatie, mijnheer de minister, om het systeem officieel in gebruik te nemen.

Wat is uw visie met betrekking tot het RAAS? Welke voordelen biedt het systeem? Wat zijn de nadelen? Wanneer zult u het systeem al dan niet valideren?

03.02 Minister **François Bellot**: Mijnheer de voorzitter, beste collega, in 2015 werd aan Belgocontrol gevraagd om hulpsoftware aan te kopen voor het nemen van de beslissingen inzake de baankeuze op de luchthaven van Brussel Nationaal. Ik heb er persoonlijk op aangedrongen dat de aankoop prioritair zou gebeuren.

Naast hulpmiddel voor de verkeersleiders bij de keuze van de banen, wordt hierdoor een grotere transparantie en een betere informatie van de stakeholders geboden met betrekking tot de afwijkingen van het preferentieel baangebruikschema en met betrekking tot de vooruitzichten inzake het baangebruik. Met een dergelijk systeem berust de automatische baankeuze immers op de parameters van de software, ook al kan de verkeersleider altijd optreden om de voorgestelde baan te wijzigen. Elke wijziging moet evenwel worden gerechtvaardigd.

Het nieuw systeem werd eind september 2016 geïmplementeerd in de controletoren en doorstond de vereiste technische test in december. Momenteel loopt de fase van de operationele test. In het kader van die fase moet worden overgegaan tot de validatie van de parameters waarvan de configuratie van het systeem gebruik zal maken. Het is inderdaad van essentieel belang dat men zich ervan verzekert dat voor de juiste parameters wordt gekozen. Enkel onder die voorwaarden zal het systeem op correcte wijze hulp kunnen bieden aan de verkeersleiders en de beslissingen kunnen objectiveren die in

03.01 Inez De Coninck (N-VA): Belgocontrol teste actuellement le *Runway Allocation Advisory System* (RAAS), qui détermine l'utilisation optimale des pistes sur la base de critères objectifs. Belgocontrol fait preuve d'enthousiasme à cet égard et demande l'autorisation d'utiliser ce système.

Quels en sont les avantages et les inconvénients? Quel est le point de vue du ministre?

03.02 **François Bellot**, ministre: En 2015, il a été demandé à Belgocontrol de faire l'acquisition d'un logiciel d'aide à la décision pour ce qui est du choix des pistes de l'aéroport de Bruxelles-National.

Le nouveau système a été mis en œuvre fin septembre 2016 dans les tours de contrôle et a satisfait aux tests techniques en décembre 2016. Il est actuellement soumis à des tests opérationnels. Cette phase doit permettre de valider les paramètres du système. J'ai demandé à la DG Transport aérien de procéder à la validation du concept opérationnel RAAS qui m'a été présenté par Belgocontrol, afin de veiller à ce que les paramètres du système concordent avec les instructions en vigueur en matière de choix des pistes.

dit technische en operationeel complexe domein en in deze politiek gevoelige aangelegenheid worden genomen en kunnen bijdragen tot klaarheid en sereniteit in het dossier.

Ik heb dan ook aan het Directoraat-Generaal Luchtvaart opgedragen om over te gaan tot de validatie van het operationele RAAS-concept dat Belgocontrol mij heeft voorgelegd, teneinde ervoor te zorgen dat de parameters die de logica van de baankeuze aansturen in het systeem in overeenstemming zijn met de instructies op dat gebied.

03.03 Inez De Coninck (N-VA): Mijnheer de minister, ik juich alvast hard toe dat u het systeem ook apprecieert en er de voordelen van inziet. Wij sluiten ons daarbij aan voor 100 %. Het is inderdaad een manier om het dossier te objectiveren. Dat is trouwens ook de manier om de zaak te benaderen: aangezien het om een zeer technische materie gaat, moeten de parameters ook technisch en niet politiek van aard zijn. Ik ben dan ook blij dat u bereid bent het systeem te valideren.

03.03 Inez De Coninck (N-VA): Ce système est une manière d'objectiver le dossier, ce dont évidemment nous nous félicitons. Les paramètres doivent être techniques, et non politiques. Je me réjouis que le ministre ait l'intention de valider le système.

U zegt dat het eind september werd geïmplementeerd en in een testfase zit. Mogelijks is het dan op 5 oktober ook toegepast en kan het de hele discussie die wij bij het begin van onze vergadering hadden, het mysterie daaromtrent, oplossen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

04 Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'imposition de l'alcolock aux automobilistes qui conduisent en état d'ébriété" (n° 15580)

04 Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het verplichte gebruik van het alcoholslot voor bestuurders die in staat van dronkenschap met de auto rijden" (nr. 15580)

04.01 Laurent Devin (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, nous avons appris que vous souhaitiez imposer l'alcolock aux automobilistes récidivistes d'imprégnation alcoolique ou à ceux qui afficheraient un taux d'alcool dans le sang d'au moins 1,2 g.

04.01 Laurent Devin (PS): U wil het alcoholslot verplicht maken voor recidivisten en bestuurders met meer dan 1,2 promille alcohol in het bloed.

Pouvez-vous nous donner plus d'informations sur cet article de loi? Quand sera-t-il mis en place? Comme vous le savez, certains juges ne veulent pas imposer l'alcolock en raison de son coût important. Il coûte 3 000 euros. Quel est votre avis en la matière?

Wanneer zal die wet in werking treden? Sommige rechters zijn tegen die verplichting gekant omdat er aan dat toestel een stevig prijskaartje hangt.

Je vous remercie d'avance pour ces réponses et à vous, à M. le président et aux membres de la commission, je vous adresse, en cette période de début d'année, mes meilleurs vœux.

04.02 François Bellot, ministre: Merci pour vos bons vœux, monsieur Devin. Je ne doute pas que l'année sera riche. Je souhaite à tous d'être heureux, tout simplement. On verra pour le reste.

04.02 Minister François Bellot: Die maatregel wordt in de regering besproken. Dankzij die bepaling zou een rechter een alcoholslot kunnen opleggen voor bestuurders met minstens 0,8 promille alcohol in het bloed, zoals nu al het geval is. Die sanctie zou dan voor één tot drie jaar of in geval van recidive of een zeer hoog alcohol-

Cher collègue, la disposition à laquelle vous faites référence est actuellement en discussion au niveau du gouvernement. Parmi d'autres mesures, elle reprendra la possibilité pour le juge d'imposer un éthylotest anti-démarrage à partir d'un taux d'alcool dans le sang de 0,8 g, comme c'est déjà le cas actuellement. Elle rend par contre cette sanction obligatoire pour une période d'un à trois ans ou à titre

définitif dans plusieurs cas, notamment lors de récidive avec un taux d'alcoolémie très important.

L'éthylotest anti-démarrage sera obligatoire dans le sens où le juge sera tenu de prononcer cette sanction. Il est exact que l'éthylotest anti-démarrage a un coût certain puisque l'appareil en leasing coûte près de 2 500 euros par an et le programme d'encadrement 1 210 euros. Le juge peut cependant décider de réduire, voire d'annuler le montant de l'amende de ces frais d'installation. Je rappelle que le montant minimum de l'amende en cas d'ivresse à ce taux-là est de 1 600 à 3 200 euros en cas de récidive pour ivresse ou d'intoxication alcoolique importante.

Il faut garder à l'esprit que cette sanction offre, dans certains cas, une alternative à la déchéance de longue durée pure et simple avec les conséquences que celle-ci comporte pour la vie professionnelle et sociale lorsque le métier dépend entièrement de la conduite d'un véhicule. Le contrevenant pourra toujours renoncer à l'éthylomètre et par la même occasion, il renoncera à conduire pendant la même période de sanction de retrait de permis de conduire. Dans les faits, cela revient à une déchéance pure et simple d'une durée équivalente à la sanction de l'éthylomètre anti-démarrage. Concrètement, le coût peut paraître important mais il est du même ordre que celui qu'il aurait dans le cas où le choix du contrevenant se serait porté sur le retrait de permis cumulé au paiement d'une amende relativement importante à ces taux d'imprégnation alcoolique.

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

Vous parlez d'un taux d'imprégnation important. On ne va pas en discuter ici, mais j'imagine que sa définition est actuellement discutée au sein du gouvernement. J'entends bien.

Il me reste une question. Quelle est donc la différence entre imposer à 0,8 g et rendre obligatoire à un taux très important? Vous dites qu'à 0,8 g, vous imposez!

04.04 François Bellot, ministre: À partir de 0,8 g. Vous savez à quoi correspondent 0,8 g? C'est entre 10 et 15 verres. À partir de ce taux, le juge devra obligatoirement imposer cette mesure ou le retrait de longue durée du permis.

04.05 Laurent Devin (PS): Dès 0,8 g, cette mesure sera rendue obligatoire et ça l'est de toute évidence lorsque le taux les dépasse. Je vous remercie, monsieur le ministre. J'imagine que vous reviendrez avec les définitions définitives dans les prochaines semaines.

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

05 Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la gratuité des transports en commun pour les mouvements de jeunesse" (n° 15581)

05 Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de

promillage zelfs definitief opgelegd kunnen worden.

Het gehuurde toestel kost inderdaad 2 500 euro per jaar en het omkaderingsprogramma 1 210 euro. De rechter kan evenwel beslissen die installatiekosten af te trekken van de boete, die in dit geval tussen 1 600 en 3 200 euro kan belopen.

In sommige gevallen biedt die sanctie een alternatief voor het verval van het recht tot sturen, dat soms zwaardere gevolgen heeft. De overtreder zal nog altijd de mogelijkheid hebben om in plaats van het alcoholslot te opteren voor het verval van het recht tot sturen voor een even lange periode. Die sanctie valt al bij al niet duurder uit.

04.03 Laurent Devin (PS): Waar zit het verschil tussen de mogelijkheid om die sanctie op te leggen vanaf een bloedalcoholgehalte van 0,8 g/l en de verplichting ze op te leggen in geval van een zeer hoog alcoholpromillage of recidive?

04.04 Minister François Bellot: Vanaf een bloedalcoholgehalte van 0,8 g/l, wat al zeer hoog is, zal de rechter die maatregel moeten opleggen of het rijbewijs moeten intrekken gedurende een lange periode.

Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "gratis openbaar vervoer voor jeugdbewegingen" (nr. 15581)

05.01 **Laurent Devin** (PS): Monsieur le ministre, je me suis intéressé à la proposition de résolution déposée par M. Lutgen, qui est un homme politique très avisé. Il propose d'offrir la gratuité des transports en commun aux mouvements de jeunesse. Cette résolution tend à modifier le contrat de gestion de la SNCB, à instaurer la gratuité du transport ferroviaire tout au long de l'année pour les mouvements de jeunesse, ainsi qu'à assouplir les règles de réservation. En Belgique, plus de 341 000 jeunes font partie d'un mouvement de jeunesse.

Monsieur le ministre, quelle est votre position au sujet de cette résolution? Comptez-vous faciliter les réservations des trains pour ces mouvements de jeunesse? Vous devez bien les connaître car vous êtes originaire d'une région où ils se rendent régulièrement pour les camps d'été.

05.02 **François Bellot**, ministre: Effectivement, monsieur Devin, je les connais bien puisque Rochefort est la deuxième commune belge pour les camps d'été des mouvements de jeunesse. La première place varie entre Durbuy et Bouillon et nous sommes constamment deuxièmes. Par ailleurs, vous parlez à quelqu'un qui a occupé tous les rôles dans les mouvements de jeunesse, depuis le petit louveteau jusqu'au chef de troupe, entre 6 et 22 ans. Dans notre région, les mouvements de jeunesse circulent avec le bus communal parce qu'il n'y a malheureusement pas de train dans les villages pour conduire les jeunes là où ils désirent aller. Donc, c'est la commune qui s'en occupe.

Ceci étant, la réservation des groupes peut s'effectuer en quelques minutes en ligne ou par téléphone. Pour la réservation des voyages en groupe, la SNCB donne aux voyageurs la garantie de pouvoir voyager ensemble et de disposer du nombre de places assises réservées. Il s'agit là de deux éléments importants du point de vue de la sécurité pour des groupes avec enfants.

D'un point de vue purement opérationnel, la réservation de groupe permet à la SNCB d'être informée qu'un groupe important voyage dans le train en question, et d'en tenir compte en cas de perturbation.

Le prix payé par les voyageurs est très compétitif: 70 % de réduction. Par exemple, le parcours en train entre Namur et Rochefort, avec une réservation de groupe pour 15 personnes minimum, revient à 3,40 euros par personne, soit moins que le tarif d'un Go Pass. D'autres formules tarifaires très attractives existent également, telles que la faculté, pour quatre enfants de moins de 12 ans, d'emprunter gratuitement le train lorsqu'ils sont accompagnés d'un adulte qui paie un titre de transport qui peut être un Go Pass. Quand la débrouille est là, il y a moyen de voyager très bon marché.

En ce qui concerne plus particulièrement les mouvements de jeunesse, la gratuité du transport ferroviaire ne les contraindrait plus à procéder à une réservation, ce qui pourrait potentiellement générer des problèmes de sécurité, notamment, et je l'ai vécu dans ma région.

05.01 **Laurent Devin** (PS): De heer Lutgen heeft een voorstel van resolutie ingediend, waarin wordt gevraagd dat jeugdbewegingen gratis zouden kunnen gebruikmaken van het openbaar vervoer en dat de reserveringsregels zouden worden versoepeld. In België maken meer dan 341 000 jongeren deel uit van een jeugdbeweging.

Wat is uw standpunt hierover?

05.02 **Minister François Bellot**: Op de trein kunnen groepen gemakkelijk plaatsen reserveren, online of telefonisch. De NMBS garandeert groepen die hebben gereserveerd dat ze samen kunnen reizen en dat ze over het nodige aantal zitplaatsen beschikken.

Operationeel gezien zijn groepsreserveringen interessant voor de NMBS omdat ze op die manier weet dat een grote groep zich met de trein wil verplaatsen en ze hiermee kan rekening houden in geval van storingen.

Dankzij de korting van 70 % is de prijs van dergelijke verplaatsingen erg competitief. Er bestaan ook andere zeer aantrekkelijke tariefformules, zoals het gratis reizen met de trein voor vier kinderen jonger dan twaalf jaar indien ze vergezeld zijn van een betalende volwassene.

Jeugdbewegingen zouden, indien ze gratis kunnen reizen met trein, niet langer verplicht zijn om te reserveren. Dit zou kunnen leiden tot veiligheidsproblemen, zoals ik in mijn streek heb gezien.

Aangezien jeugdbewegingen niet beschikken over legitimatiebewijzen, zou een dergelijke maatregel een discriminatie inhouden ten aanzien van andere groepen

De plus, compte tenu du fait que les membres d'un mouvement de jeunesse ne possèdent pas de titre de légitimation, une telle mesure induirait une discrimination envers tout autre groupe de jeunes souhaitant utiliser le train comme moyen de transport pour se déplacer en groupe, pour se rendre, par exemple, ensemble au cinéma, dans un parc d'attractions ou à un grand événement musical.

die zich met de trein wensen te verplaatsen.

05.03 **Laurent Devin** (PS): Je vous remercie pour vos réponses, monsieur le ministre, et j'en ferai rapport au président du cdH.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

06 **Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le manque de communication sur les retards des trains sur la ligne 108" (n° 15582)**

06 **Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het gebrek aan info over de treinvertragingen op lijn 108" (nr. 15582)**

06.01 **Laurent Devin** (PS): Monsieur le ministre, nous sommes tous originaires de quelque part. Vous venez de nous parler de Rochefort en guise de repère. M. Van Hees et moi, nous vous parlons régulièrement de notre ligne. Nous devons le faire, parce que nous n'enregistrons pas d'améliorations. Lors de chaque communication de la SNCB, il est très difficile de se réjouir plus d'un jour, parce que dès le lendemain, un incident se produit.

06.01 **Laurent Devin** (PS): De treinreizigers uit Binche en de regio Le Centre zijn de afgeschafte treinen en de vertragingen op de lijn Binche-Turnhout meer dan beu.

J'ai grand espoir en les futures décisions. L'espoir fait vivre. En tout cas, nous sommes dans l'attente, parce qu'il y a une exaspération. Il y a une exaspération des navetteurs binchois, des navetteurs de la région du Centre, à la suite d'annulations et de retards des trains sur la ligne 108 Binche-Turnhout. Le jour de reprise, lundi, cela a été une nouvelle catastrophe, avec des trains annulés et des trains en retard.

Uit de NMBS-rapporten blijkt dat zich problemen voordoen op de lijn Bergen-Brussel en de lijn Binche-Turnhout.

Vous le savez, les différents rapports de la SNCB le mettent d'ailleurs en évidence, deux lignes posent problème. Je ne dirai pas qu'elles sont catastrophiques, parce qu'une catastrophe, c'est encore autre chose. Il y a Mons-Bruxelles et moi, je m'attarde sur celle de Binche-Turnhout.

Hoeveel vertragingen deden zich op die laatste lijn voor sinds januari 2016? Hoeveel treinen werden er afgeschaft? Welke maatregelen zult u op korte en op middellange termijn nemen om de stiptheid te verbeteren?

Monsieur le ministre, combien de retards y a-t-il eu sur cette ligne depuis janvier 2016? Combien d'annulations de trains cette année sur cette ligne? Que comptez-vous mettre en place à court et à moyen terme pour améliorer la ponctualité sur cette ligne?

06.02 **François Bellot**, ministre: Monsieur Devin, en ce qui concerne la ponctualité de la ligne 108, je transmets en annexe un tableau reprenant la ponctualité mesurée du 1^{er} janvier au 30 novembre 2016. La ponctualité a varié entre 96 % et 81 %. S'il est exact qu'au cours de certaines périodes, 20 % des trains n'arrivent pas à l'heure, il faut reconnaître qu'à d'autres moments, seulement 4 % des trains n'arrivent pas à l'heure. Je vous transmets les données de la ponctualité mesurée. Ce n'est peut-être pas la réalité vécue par les gens qui arrivent en retard, mais c'est celle vécue par la majorité silencieuse qui semble arriver à l'heure d'après les chiffres que je reçois.

06.02 **Minister François Bellot**: Ik bezorg u een tabel met de stiptheidscijfers voor lijn 108, voor de periode van 1 januari tot 30 november 2016. De stiptheid schommelt tussen 96 en 81 %. Afhankelijk van de periode komt 4 tot 20 % van de treinen niet op tijd aan.

Infrabel deelt mee dat van de 14 241 treinen die in dezelfde pe-

Infrabel m'indique que sur la même période, sur 14 241 trains partiellement supprimés, il y en a eu 410 sur la ligne 108, c'est-à-dire 2,9 %.

Et sur 22 666 trains totalement supprimés, il y en a eu 205 sur la ligne 108, c'est-à-dire 0,9 % des trains. La SNCB ne peut que rappeler les actions en cours pour améliorer la ponctualité au niveau du réseau.

Premièrement: priorité est donnée aux actions visant à réduire le nombre de pannes de matériel: réparation performante de celui-ci dans les ateliers d'entretien grâce à de meilleurs outils de diagnostic, accroissement du personnel au *helpdesk* des conducteurs de trains, augmentation des *fleet engineers* par type de matériel et mise en service de nouveaux ateliers pour augmenter les capacités techniques.

Deuxièmement, une attention permanente est aussi accordée au départ à l'heure précise des premiers trains de la journée.

Troisièmement, la SNCB et Infrabel se concertent régulièrement en vue de planifier le plus efficacement possible les travaux d'infrastructure importants pour en diminuer l'impact sur la ponctualité.

De nombreuses actions sont également en cours chez Infrabel pour diminuer le nombre d'incidents liés à l'infrastructure, comme des dérangements de passages à niveau, de signaux, de circuits de voies, etc.

En outre, des plans d'action sont élaborés en collaboration avec Infrabel pour diminuer les incidents pour des causes externes au groupe SNCB, à charge de tiers, telles que collisions de personnes, la présence de personnes dans et le long des voies et les vols de câbles et qui, ensemble, représentent entre 30 et 50 % des retards des trains selon les mois.

Je prendrai un simple exemple. Certains retournent à Mons en train. Hier, le train s'est arrêté plus d'une heure et demie en gare de Hal parce qu'un petit malin a tiré le signal d'urgence. C'est un phénomène qu'on connaît de plus en plus. Pas une semaine ne se passe sans que quelqu'un tire le signal d'urgence. C'est un phénomène nouveau, qui s'accélère.

Donc, par rapport à cela, on est véritablement face à une difficulté en interne pour savoir comment juguler ces phénomènes de trespassing, personnes le long des voies. Il y a maintenant une procédure très claire. Quand on voit des personnes le long des voies, on stoppe, on cale tout le réseau aussi longtemps que le problème n'est pas résolu et que la police ne s'est pas rendue sur place. Ce sont des phénomènes pour lesquels il faut faire de la prévention et informer constamment. Mais je ne nie pas qu'en interne à l'entreprise, il importe de diminuer les incidents, les accidents et plancher en la matière.

L'instruction qui a été donnée fin novembre à la suite de la détérioration qui s'est produite au mois de novembre allait dans ce sens, c'est-à-dire trouver des solutions en particulier pour les lignes

riode gedeeltelijk werden afgeschaft, 410 treinen (2,9 %) op lijn 108 werden afgeschaft.

205 van de 22 666 volledig afgeschafte treinen waren treinen op lijn 108, dat is 0,9 % van de treinen.

Om de stiptheid van de treinen te verbeteren geeft de NMBS de prioriteit aan maatregelen die defecten aan het materiaal moeten beperken: een betere keuring van het materiaal, fleet engineers en nieuwe werkplaatsen. De NMBS streeft er voortdurend naar dat de eerste treinen 's ochtends op het exacte tijdstip vertrekken. De NMBS en Infrabel plannen in onderling overleg de grote infrastructuurwerken.

Infrabel tracht storingen aan overwegen en seininrichtingen te verminderen.

Er worden plannen uitgewerkt om incidenten met externe oorzaken, zoals persoonsaanrijdingen, personen op het spoor of kabeldiefstallen, te beperken. 30 tot 50 % van de vertragingen zijn immers te wijten aan incidenten met externe oorzaken. Men heeft nu een duidelijke procedure bij gevallen van spoorlopen: het treinverkeer wordt stilgelegd zolang de politie niet ter plaatse is.

Er zijn ook bedrijfsinterne incidenten en ongevallen waaraan gewerkt moet worden.

De richtlijn van eind november is bedoeld om oplossingen te vinden voor de lijnen met de meeste vertragingen.

les plus exposées.

06.03 Laurent Devin (PS): Monsieur le président, voilà des mois qu'on tire le signal d'urgence tous partis confondus.

Un taux de 80 % signifie qu'un train sur cinq est en retard! On ne peut pas être d'accord sur le fait que ce sont les trains les plus fréquentés, parce que c'est au moment de se rendre au travail, à l'école que se posent le plus de problèmes. Or, c'est précisément à ce moment-là qu'on doit être le plus ponctuel possible. Je serais curieux d'avoir une comparaison par rapport aux autres lignes. Je suis certain que cette ligne est une des lignes les plus en difficulté. Certaines lignes sont-elles beaucoup plus en difficulté que celle-ci?

06.04 François Bellot, ministre: (...) 60 %!

06.05 Laurent Devin (PS): 60 % des lignes présentent des difficultés! Je ne me réjouirai pas du malheur des autres.

Un train sur cinq n'est pas à l'heure, il y a 615 trains supprimés sur l'année. Vous l'avez dit, 410 trains partiellement supprimés et 205 complètement supprimés. L'addition de ces deux paramètres me donne 615, monsieur le ministre! Cela fait 615 trains sur cette seule ligne, soit quasiment deux par jours.

Je l'ai pris un jour de Bruxelles, il était supprimé. C'est extraordinaire!

Vous imaginez que nous serons attentifs à cette ligne et à vos propositions.

J'ai bien entendu vos remarques au sujet des améliorations significatives que vous souhaitez apporter. Elles sont d'ordre général et on verra de quelle manière elles contribueront à améliorer la ponctualité.

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

07 Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la réduction du nombre de voies et d'aiguillages" (n° 15583)

07 Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vermindering van het aantal sporen en wissels" (nr. 15583)

07.01 Laurent Devin (PS): Monsieur le ministre, à la fin septembre 2016, le "Global Competitiveness Report 2016-2017" du Forum économique mondial tançait la Belgique sur ses performances en matière d'infrastructure ferroviaire, considérablement plus faibles que ses voisins et soumises à une tendance négative. En effet, en Europe occidentale, seuls le Royaume-Uni, l'Italie et le Portugal se situent derrière la Belgique au sein de ce classement.

Parallèlement à cela, nous apprenons qu'Infrabel, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire belge, envisage de réduire considérablement le nombre de ses voies et de ses aiguillages. Elle veut ainsi économiser sur les coûts d'entretien de notre réseau ferroviaire, notamment en vue de répondre aux injonctions budgétaires du gouvernement. Cela nuira encore plus à la ponctualité

06.03 Laurent Devin (PS): Een trein op de vijf rijdt met vertraging en het is onaanvaardbaar dat het net de drukst bezette treinen zijn, die men neemt om naar het werk of de school te gaan, dus wanneer het belangrijk is op tijd aan te komen. Die lijn is ongetwijfeld een van de meest getroffen lijnen. Zijn er andere lijnen die even slecht scoren?

06.05 Laurent Devin (PS): Jaarlijks worden er alleen al op die ene lijn 615 treinen geheel of gedeeltelijk afgeschaft, wat neerkomt op twee per dag. We zullen uw voorstellen dan ook met de nodige aandacht opvolgen.

07.01 Laurent Devin (PS): In het *Global Competitiveness Report 2016-2017* van het Wereld Economisch Forum worden de spoorprestaties van België scherp bekritiseerd, omdat ze ver onder die van de buurlanden liggen. Tegelijk is Infrabel van plan om het aantal sporen en wissels aanzienlijk te verminderen om de onderhoudskosten van het spoorwégnet te drukken en de door de regering opgelegde besparingen door te voeren. De stiptheid van

des trains dans notre pays, qui est déjà problématique. En effet, à l'heure actuelle, en plusieurs endroits du réseau, l'infrastructure est insuffisante pour développer une offre de trains satisfaisante. Vous l'avez mis vous-même en exergue, monsieur le ministre, avec la ville dont vous êtes originaire. Les programmes de démantèlement du réseau par Infrabel ne vont donc pas arranger la situation.

Monsieur le ministre, pouvez-vous nous confirmer qu'Infrabel envisage de réduire le nombre de ses voies et de ses aiguillages? Si cela est vrai, cette réduction ne va-t-elle pas à l'encontre du Plan de Transport 2017, qui vise au contraire à élargir l'offre de trains sur l'ensemble du réseau?

07.02 François Bellot, ministre: Monsieur Devin, le projet actuel de Plan d'entreprise 2016-2020 d'Infrabel ne prévoit aucune suppression de ligne sur notre réseau ferroviaire. Cette compagnie m'informe que la réduction du nombre d'aiguillages correspond à une mesure de rationalisation appliquée depuis 2012. Elle ajoute que celle-ci ne pénalisera pas la mise en œuvre du Plan de transport 2017. En revanche, elle permet d'en améliorer leur robustesse de manière structurelle grâce à une diminution du nombre d'installations pouvant présenter occasionnellement un risque de défaillance et donc d'indisponibilité.

À ce stade, aucune décision définitive n'a encore été prise relativement à ce projet de plan.

de treinen zal daardoor nog verder dalen. Op verscheidene plaatsen op het spoorwegnet ontbreekt de nodige infrastructuur om een degelijk aanbod te ontwikkelen.

Bevestigt u dat Infrabel van plan is om het aantal sporen en wissels te verminderen? Zo ja, staat dat niet haaks op het vervoersplan 2017, dat ertoe strekt het treinaanbod uit te breiden?

07.02 Minister François Bellot: In het ontwerp van ondernemingsplan 2016-2020 van Infrabel is er geen sprake van afschaffingen van lijnen. De vermindering van het aantal wissels is een rationalisatiemaatregel die geen negatieve impact heeft op het vervoersplan 2017, maar wel tot een structurele verbetering van de duurzaamheid van het spoorwegnet leidt, omdat er minder kans op defecten is.

Tot nu toe werd er nog geen beslissing genomen in verband met dat ontwerpplan.

07.03 Laurent Devin (PS): Monsieur le président, je prends acte de la réponse de M. le ministre.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

08 Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les sièges de 1^{ère} classe des trains" (n° 15584)

08 Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de eersteklaszitplaatsen in de treinen" (nr. 15584)

08.01 Laurent Devin (PS): Monsieur le ministre, en mai dernier, vous avez précisé qu'à peine 13 % des sièges de 1^{ère} classe étaient occupés dans les trains. Il s'agit d'une situation paradoxale car depuis des années, les navetteurs dénoncent le manque de places assises de manière générale dans les trains aux heures de pointe. D'ailleurs, vous avez encore été averti de cette problématique en novembre dernier par des étudiants, usagers de la ligne 162 (Arlon-Namur), qui se retrouvaient entassés dans leur train le dimanche soir.

Monsieur le ministre, j'ai deux questions.

Quelle est la proportion entre les sièges de 1^{ère} classe et de 2^{ème} classe, en moyenne, dans les trains?

Quelle est votre réflexion pour une optimisation de l'occupation des

08.01 Laurent Devin (PS): In mei zei u dat nauwelijks 13 % van de zitplaatsen in eerste klasse bezet is. Dat is paradoxaal, gezien het tekort aan zitplaatsen. In november hebben de studenten die de trein op lijn 162 Aarlen-Namen nemen, u geïnterpelleerd over het plaatsgebrek op zondagavond.

Wat is de verhouding van de zitplaatsen in eerste en in tweede klasse in de treinen? Hoe wilt u de bezetting van de zitplaatsen in eerste klasse optimaliseren?

sièges de 1^{ère} classe?

08.02 François Bellot, ministre: Monsieur Devin, je vous remets un tableau indiquant le nombre moyen de places offertes par classe et la proportion de places de 1^{ère} classe occupées dans le réseau. Il ne faut pas confondre le nombre de places occupées en 1^{ère} classe et le nombre de sièges de 1^{ère} classe dans un train.

Il y a 13 % de places de 1^{ère} classe dans chaque train. Sur la journée, on dénombre en moyenne 62 places de 1^{ère} classe contre 392 places de 2^{ème} classe, soit 14 % pour certains trains. Aux heures de pointe du matin, on dénombre 68 places de 1^{ère} classe pour 439 places de 2^{ème} classe, ce qui représente 13 %. Aux heures de pointe du soir, entre 15.30 heures et 18.00 heures, on dénombre en moyenne 66 places de 1^{ère} classe contre 432 places en 2^{ème} classe, soit 13 %. Donc, concrètement, il y a 13 % de places de 1^{ère} classe et 87 % de 2^{ème} classe.

La SNCB m'informe que l'optimisation du taux de remplissage est une problématique délicate à résoudre, surtout en heures creuses. La SNCB dispose de deux leviers principaux. Le premier consiste à réduire la composition des trains en tenant compte du roulement du matériel. Le second est d'adapter la politique tarifaire ou de développer des gammes de produits pour attirer certaines catégories de voyageurs qui n'acceptent de voyager que dans ce type de sièges.

En ce qui concerne le problème de certains trains particuliers, tels que le train d'étudiants sur la ligne 162 que vous avez évoqué, la réglementation de la SNCB autorise l'accompagnateur de train à déclasser les voitures de 1^{ère} classe pour pallier à une suroccupation ponctuelle de la 2^{ème} classe. Les conditions de ce déclassement avaient été rappelées en réponse à la question parlementaire n° 1114.

Enfin, sur la ligne 162, le dimanche soir, pour information, un train P d'étudiants avait été ajouté à 18 heures au départ d'Arlon et intercalé entre deux IC. Les constats faits sur place sont qu'il est sous-utilisé et que l'entassement concerne les quatre voitures centrales du train de 17 h 31 au départ d'Arlon, alors que les deux voitures de tête et les deux voitures de queue sont remplies à 50 %. Il convient donc d'assurer une meilleure répartition des voyageurs sur l'ensemble du train et de la part de la SNCB, de bien communiquer sur l'existence du train P étudiants mis en place, il y a quelques années.

08.03 Laurent Devin (PS): Je remercie M. le ministre pour l'ensemble de sa réponse mais il y a un volet, soit que j'ai mal compris, soit sur lequel vous ne vous êtes pas exprimé, c'est par rapport aux heures de pointe. J'ai bien entendu que vous parliez des heures creuses. Vous avez parlé deux fois des heures de pointe. J'ai bien compris les 13 %. Ma question portait sur les heures de pointe. Sont-elles complètement occupées ou pas? Vous y avez fait allusion?

08.04 François Bellot, ministre: Sur la journée, il y a globalement 14 % de places en première classe mais en heures de pointe du

08.02 Minister François Bellot: Ik overhandig u een tabel met daarin het aantal plaatsen per klasse en de verhouding van bezette zitplaatsen.

Over de hele dag gezien zijn er in alle treinen gemiddeld 62 plaatsen in eerste klasse tegenover 392 plaatsen in tweede klasse, d.i. 14 % in eerste klasse. Op de spitsuren 's ochtends en 's avonds maken de plaatsen in eerste klasse 13 % uit van het totale aantal plaatsen.

Volgens de NMBS is de optimalisatie van de bezettingsgraad een delicate kwestie, zeker tijdens de daluren. Men zou, rekening houdend met de rotatie van het materieel, de samenstelling van de treinen kunnen inperken of het tariefbeleid kunnen aanpassen om productengamma's uit te werken waarmee bepaalde categorieën van treinreizigers zouden kunnen worden aangetrokken.

In bepaalde omstandigheden kan de treinbegeleider de eerste-klasserijtuigen declasseren om een acute overbezetting in tweede klasse op te vangen.

De extra P-trein voor studenten die op zondagavond vanuit Aarlen op lijn 162 wordt ingezet is onderbezet. Enkel de vier middelste rijtuigen van de trein die om 17.31 uur in Aarlen vertrekt zijn overbezet. De reizigers moeten dus beter verspreid worden en het bestaan van de P-trein moet meer in de verf worden gezet.

matin et du soir, elles représentent seulement 13 %. En journée, cela représente 14 %.

08.05 **Laurent Devin** (PS): Merci.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

09 **Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het seniorenticket bij de NMBS" (nr. 15544)**

09 **Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le billet Seniors de la SNCB" (n° 15544)**

09.01 **David Geerts** (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, eerst en vooral mijn beste wensen voor 2017.

Een aantal jaren geleden — ik denk zelfs dat wij toen deel uitmaakten van de meerderheid, al heeft dit onderwerp niets te maken met meerderheid en oppositie — stelde ik een vraag over het gebruik van het seniorenticket bij de NMBS. Ik stelde toen immers vast dat tijdens bepaalde periodes, namelijk de zomerweekends, geen seniorenticket kon worden gebruikt, wat volgens mij niet kon. Het is inderdaad moeilijk te communiceren aan een bepaalde bevolkingsgroep dat een voordelig tarief, om bijvoorbeeld de bezettingsgraad van een aantal treinen te verbeteren, niet geldt op bepaalde piekmomenten terwijl andere kortingskaarten in die periode wel geldig zijn. De NMBS zou dat toen verder bekijken en daar eventueel werk van maken. Ik heb daarover ondertussen nog niets over gehoord.

Concreet is het zo dat tussen 11 juli en 15 augustus geen seniorenpas kan worden gebruikt tijdens de weekends. Wat zijn de argumenten daarvoor? Zijn deze nog altijd legitiem?

Zijn daarover klachten bekend bij de NMBS? Zo ja, hoeveel in 2015 en in 2016? Heeft de NMBS de intentie om die anomalie weg te werken?

De NMBS heeft een aantal jaren geleden, en onlangs ook bij de voorstelling van een aantal plannen, medegedeeld het tariefsysteem te willen vereenvoudigen. Wat is de stand van zaken?

09.02 **Minister François Bellot**: Mijnheer de voorzitter, het seniorenbiljet heeft een extreem competitief tarief en is nagenoeg gratis. Dat biedt de senioren de mogelijkheid om tijdens de daluren te reizen. Die erg competitieve prijs kan worden aangeboden doordat er wordt gereisd op tijdstippen waarop de treinen minder druk bezet zijn.

Het klopt dat het seniorenbiljet de enige tariefformule is die afhankelijk is van een gebruikskalender. Het seniorentarief is een uiterst voordelig tarief dat speciaal werd gecreëerd om vrijplaatsen te vullen op momenten dat er veel vrije capaciteit op de trein is. Senioren kunnen te allen tijde opteren om van een andere weliswaar minder voordelige tariefformule gebruik te maken indien zij zich willen verplaatsen op momenten waarop de treinen een hoge bezetting kennen.

De zomerbeperking of opheffing tijdens de weekends zou een bijkomende druk veroorzaken op treinen die in vol toeristisch seizoen

09.01 **David Geerts** (sp.a): Entre le 11 juillet et le 15 août, le billet Seniors ne peut pas être utilisé le week-end.

Pour quelles raisons? Combien de plaintes à ce sujet la SNCB a-t-elle enregistrées en 2015 et 2016? Quel est l'état d'avancement de la simplification de la grille tarifaire?

09.02 **François Bellot**, ministre: Le billet Seniors est quasiment gratuit. Il permet aux seniors de voyager durant les heures creuses, lorsque les autres voyageurs sont moins nombreux. C'est la seule formule tarifaire qui est tributaire d'un calendrier d'utilisation. Les seniors qui souhaitent voyager aux heures de plus grande fréquentation peuvent opter pour une autre formule tarifaire, moins avantageuse il est vrai.

La suppression de la restriction estivale créerait une pression

al overbezet zijn tijdens die weekends, ondanks de massale versterking van het aanbod die de NMBS traditioneel in die periode doet. Andere kortingstarieven zoals voor grote gezinnen of een verhoogde tegemoetkoming geven steeds 50% korting op de standaardkilometerprijs. De gemiddelde prijs van een heen-en-weerbiljet aan 50 % korting en de prijs van twee trajecten van een Go-Pass genereren beduidend meer inkomsten in vergelijking met de prijs van het seniorenbiljet. Indien de zomerbeperking opgeheven wordt, zullen deze reizigers een goedkoper seniorenbiljet kopen, wat een significant negatieve impact zou betekenen op de inkomsten van de NMBS.

Er zijn geen cijfers beschikbaar over het aantal klachten in dit verband. De NMBS beschouwt dit niet als een anomalie maar als een voorbeeld van gesegmenteerde prijszetting, een concept dat universeel wordt toegepast om verschillende doelgroepen commercieel efficiënt te activeren en om inkomsten te genereren in lijn met de productiekosten van een product of dienst.

Voor een inhoudelijke aanpassing van haar tariefstructuur is de NMBS afhankelijk van een nieuw meer flexibel kader, geformaliseerd in het nieuwe beheerscontract. Binnen het kader van het bestaande beheerscontract is dit zeer moeilijk. Daarnaast is de NMBS voorbereidingen aan het treffen om in 2017 naar aanleiding van de lancering van een volledig vernieuwde website, de voorstelling van de tarieven significant te vereenvoudigen en heldere leessleutels in te bouwen.

Op het ogenblik van de invoering van het seniorenbiljet zijn alle betrokken partners overeengekomen dat het seniorenbiljet enkel ingevoerd kon worden als de kosten voor de NMBS marginaal zouden blijven. Met andere woorden, om vrije plaatsen tijdens de daluren te vullen. Bovendien mag er geen sprake zijn van kannibaliseren van de normale tarieven.

supplémentaire sur des trains de week-end déjà bondés en pleine saison touristique et cela, malgré le renforcement considérable de l'offre de la SNCB durant cette période.

D'autres tarifs réduits, tels que ceux applicables aux familles nombreuses ou aux bénéficiaires de l'intervention majorée, donnent toujours droit à une réduction de 50 % sur le prix standard au kilomètre. Le prix moyen d'un billet aller-retour à 50 % et le prix de deux trajets d'un Go-Pass sont nettement plus rentables que les billets Seniors.

Si cette restriction disparaît, la SNCB subira une importante perte de recettes. La SNCB considère qu'il s'agit d'un exemple de segmentation tarifaire. Il n'existe pas de statistiques sur le nombre de plaintes à ce sujet.

Pour l'instauration d'une structure tarifaire adaptée, la SNCB doit attendre l'élaboration d'un cadre plus souple dans le nouveau contrat de gestion. Les adaptations sont extrêmement difficiles dans le cadre du contrat de gestion existant. La SNCB remodèle en outre entièrement son site internet, de sorte à pouvoir afficher des tarifs plus clairs.

Lors de l'instauration du billet Seniors, il avait été convenu que son coût devait rester marginal pour la SNCB et qu'il était destiné à remplir les places inoccupées durant les heures creuses.

09.03 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, ik kan gedeeltelijk begrip opbrengen voor de argumenten inzake bezetting en tariefstructuur. Ik heb dit ook de vorige keer gezegd. Mijn enige voorstel is om na te gaan in welke mate tijdens bepaalde weekends eventueel een uurslotbeperking kan worden ingevoerd. Ik weet niet of er tijdens die zomerweekends geen sprake is van een verminderde bezettingsgraad op treinen naar de Kust. Dit moet verder worden bekeken.

09.03 David Geerts (sp.a): Je suggère d'examiner dans quelle mesure il serait possible d'instaurer des plages horaires limitées durant certains week-ends.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

10 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het stijgend aantal fietsongevallen" (nr. 15588)

10 Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le nombre croissant d'accidents de vélo" (n° 15588)

10.01 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, globaal genomen leren we uit de statistieken dat er voor de eerste negen maanden van 2016 een daling is met 12 % van het aantal verkeersdoden. Hopelijk zullen wij er snel weet van hebben of die daling zich de volgende drie maanden ook voortzet. Wel opmerkelijk is de stijging van het aantal fietsongevallen, in Brussel zelfs met 18 %. Logische verklaringen zijn daarbij meer verplaatsingen met en bewustere keuze voor de fiets. Dit creëert een nieuw risicoprofiel.

In welke mate zijn de beleidsvoerders, u op federaal vlak en anderen op gewestelijk en gemeentelijk vlak, in staat om die tendens voorafgaandelijk te ondervangen? Dat is de verantwoordelijkheid van elke wegbeheerder. Wordt er op bijvoorbeeld het intermodaliteitsplatform mobiliteit specifiek aandacht besteed aan de zwakke weggebruikers? Wordt daar proactief nagedacht over de vraag hoe men de stijging van het aantal ongevallen bij fietsers en andere zwakke weggebruikers kan vermijden?

10.02 Minister François Bellot: Er bestaan verscheidene overleginstanties tussen de federale overheid en de Gewesten naar gelang van de materie. Op het niveau van de ministers vond inderdaad reeds een aantal vergaderingen plaats. Ik meen evenwel dat het meest geschikte forum voor de bespreking van de specifieke materie van de zwakke weggebruikers de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid is. Op mijn verzoek zal die instantie in 2017 gemoderniseerd worden, waarbij rekening zal worden gehouden met de zesde staatshervorming. Dat belet niet dat men zich vandaag al specifiek concentreert op de zwakke weggebruikers. Het is trouwens belangrijk dat ook de wegbeheerders en regionale besturen werk maken van de aanpassingen van de infrastructuur en van sensibilisering inzake verkeersveiligheid.

Mijn beleidsnota kondigt maatregelen aan die beogen de verkeersveiligheid van alle weggebruikers in het algemeen te verhogen, dus ook die van de zwakke weggebruikers. Men denke daarbij in het bijzonder aan de opvoering van de controles op rijden onder invloed, de zwaardere bestraffing van het vluchtmisdrijf en de invoering van het verplicht alcoholslot voor hoge alcoholpromillages en recidivisten. Die maatregelen zullen allemaal bijdragen tot meer veiligheid voor de zwakke weggebruikers.

Tot slot, wil ik eraan herinneren dat ik eind 2016 belangrijke aanpassingen heb aangebracht aan de wegcode om de nieuwe modellen van elektrische fietsen op te nemen. Het aldus verbeterde wettelijk kader strekt eveneens tot een verduidelijking van de verkeersregels voor die voertuigen en draagt zodoende bij tot een verhoogde veiligheid voor de zwakke weggebruikers.

10.03 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, ik besef dat het een bevoegdheid van verschillende instanties betreft, wat ik dan ook duidelijk heb vermeld in mijn inleiding. Voor mij is het alleszins zeer

10.01 David Geerts (sp.a): In de eerste negen maanden van 2016 daalde het aantal verkeersdoden in ons land met 12%. Opmerkelijk is echter de stijging van het aantal fietsongevallen, in Brussel zelfs met 18%, wat te verklaren zou zijn door een stijging van het fietsgebruik aldaar.

Les décideurs politiques pourraient-ils infléchir cette tendance? Accorde-t-on une attention particulière aux usagers faibles dans le cadre de la plateforme d'Intermodalité Mobilité et a-t-on amorcé une réflexion sur la manière d'éviter les accidents avec des cyclistes et des usagers faibles?

10.02 François Bellot, ministre: Il existe plusieurs organisations de concertation entre le pouvoir fédéral et les Régions. Les ministres compétents se sont déjà réunis à plusieurs reprises. La Commission Fédérale Sécurité Routière est le forum le plus adéquat pour aborder le thème des usagers faibles. Cet organe sera modernisé en 2017.

Dans ma note de politique générale, j'annonce des mesures visant à accroître la sécurité routière en général, telles que l'augmentation du nombre de contrôles axés sur la conduite sous influence, le renforcement de la répression des délits de fuite et l'instauration d'une obligation d'installation d'un éthylotest antidémarrage pour les automobilistes dont le taux d'alcool est trop élevé. Depuis la fin 2016, le code de la route prend également en considération les bicyclettes électriques.

belangrijk dat de problematiek hoog op de politieke agenda blijft staan, van wie die agenda dan ook is in dit land.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

11 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het vrijgeven van open data ter verbetering van de communicatie naar de reiziger bij de NMBS" (nr. 15589)

11 Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la transmission des données libres visant à améliorer la communication envers le voyageur auprès de la SNCB" (n° 15589)

11.01 David Geerts (sp.a): Mijnheer de voorzitter, de resolutie betreffende het ter beschikking stellen van data bij NMBS is van uw hand. Het thema is al meermaals in deze commissie toegelicht.

Spitsgids is een app van TreinTramBus en iMinds geeft aan hoe druk het op een bepaalde lijn is. Zij vergaren die data door middel van de iRail-app. Bij de NMBS worden deze data blijkbaar niet vrijgegeven. Dat maakt het moeilijk om deze app correct en adequaat te laten functioneren. We moeten de reizigersstromen in kaart brengen en dan op een eenvoudige manier aan de reiziger ter beschikking stellen. Reizigerstellingen aan de hand van big data in plaats van fysieke tellingen zorgen voor een kleinere foutenmarge. Zo kan men accurater inspelen op de echte reizigersstromen.

Wat is de stand van zaken in deze toepassing?

Hoeveel aanvragen tot het openstellen van data ontvangt de NMBS? Hoeveel weigert men er? Wat zijn de argumenten om te weigeren?

Staat de NMBS open voor een betere samenwerking en een betere uitwisseling van informatie met het mobiliteitsveld zoals TreinTramBus? Op deze manier worden data ingezet voor een betere communicatie met de reiziger en dus voor een betere dienstverlening.

11.02 Minister François Bellot: De NMBS laat mij weten dat de ontwikkelingen om realtimegegevens uit te wisselen afgerond zijn. Zeer binnenkort gaan ze van start met het testen van deze oplossing. De NMBS verwacht deze oplossing in het eerste kwartaal van 2017 te kunnen aanbieden.

Automatisering zou in de reizigerstelling voor een grotere nauwkeurigheid kunnen zorgen, zodat de manuele resultaten minder ter discussie worden gesteld. Volgens de NMBS staat het gebruik van big data in dit stadium nog niet ver genoeg om de manuele tellingen te vervangen. De testen die samen met de telecomoperatoren uitgevoerd werden, waren niet afdoend. Tot slot, heeft de NMBS haar volledige medewerking verleend aan het initiatief Spitsgids van iRail en alle vragen beantwoord. De samenwerking met de NMBS wordt trouwens benadrukt op de website <https://irail.be/app>.

11.01 David Geerts (sp.a): *Spitsgids* est une appli développée par TreinTramBus et iMinds permettant de connaître le taux de fréquentation d'une ligne déterminée. Elle glane ces données au moyen de l'application iRail. Or la SNCB ne publie visiblement pas ces données, ce qui entrave le bon fonctionnement de *Spitsgids*.

Les recensements de voyageurs réalisés à l'aide de *big data* ont une marge d'erreur inférieure à celle des recensements physiques. Ils permettent ainsi d'influer plus efficacement sur les flux réels de voyageurs.

Quel est l'état d'avancement de cette application? Combien de demandes de partage de données la SNCB reçoit-elle? Combien de ces demandes refuse-t-elle? Sur la base de quels arguments? La SNCB est-elle disposée à collaborer davantage avec des organisations telles que TreinTramBus?

11.02 François Bellot, ministre: La SNCB est actuellement prête à échanger des données en temps réel. Les tests débiteront très prochainement. Cette solution devrait être proposée dès le premier trimestre de l'année 2017.

L'automatisation du recensement des voyageurs devrait permettre d'augmenter la précision et de réduire la contestation des résultats manuels. Selon la SNCB, l'utilisation de *big data* n'est toutefois pas suffisamment avancée à ce stade pour remplacer les

Tot nu toe werden 275 aanvragen gedaan voor het openstellen van data. Daarvan hebben 24 aanvragers ook effectief de licentieovereenkomst ondertekend. Er werden geen aanvragen geweigerd. De NMBS voegt eraan toe dat zij start-ups wil aanmoedigen om de open data te gebruiken voor innovatie, met name op nieuwe markten, die zij zelf niet zal betreden, door, ten eerste, deel te nemen aan tal van conferenties over open data, met een systematische oproep aan start-ups; ten tweede, de intentie om deel te nemen aan de initiatieven van het type hackathon; en, ten slotte, de bereidheid om de creaties van start-ups te promoten via de website en het communicatieplatform "van a naar beter". Er zijn concrete contacten met bijvoorbeeld Google en iRail om deel te nemen aan onze testfase en ons hun feedback te bezorgen. Zij willen daarna als eerste gebruik kunnen maken van onze nieuwe *dataflow*.

recensements manuels. Les tests effectués avec les opérateurs de télécommunications n'ont pas été concluants.

La SNCB apporte son entière collaboration au *Spitsgids* d'Irail.

À ce jour, 275 demandes de mise à disposition de données ont été introduites. Parmi les demandeurs, 24 ont également signé le contrat de licence. Aucune demande n'a été refusée. La SNCB veut largement encourager les *start-up* à utiliser les données ouvertes dans le cadre d'innovations. Des contacts ont été pris, avec Google et iRail notamment, en vue de leur participation à la phase de test et de la transmission subséquente de leur *feed-back*.

11.03 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik bekijk het verder. Wij zullen het eerste kwartaal afwachten.

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

12 Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de reclame-inkomsten voor de NMBS" (nr. 15594)

12 Question de Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les revenus publicitaires de la SNCB" (n° 15594)

12.01 Inez De Coninck (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, toen ik deze vraag opstelde, was het thema nog niet zo actueel. Vandaag las ik evenwel in de pers een bericht over de inkoop van reclameactiviteiten door de NMBS.

12.01 Inez De Coninck (N-VA): De nombreux voyageurs se déplacent en train et cela crée la possibilité de générer des recettes publicitaires.

Treinen bereiken net zoals andere openbare vervoersmiddelen vele burgers en dit biedt potentieel op het vlak van het verwerven van inkomsten uit reclame. De NMBS had al een partnerschap voor reclamepanelen in de stations, die zij volgens de berichtgeving van vandaag volledig zelf zal inkopen. De regionale vervoersmaatschappijen stellen de buitenkant van hun voertuigen ter beschikking voor reclamedoeleinden. Die mogelijkheid biedt voordelen voor beide partijen. De vervoersmaatschappijen genereren er inkomsten mee. De mogelijkheden zijn legio. Ook de NMBS startte recent met het gebruik van haar treinen voor publiciteit, namelijk voor de zoektocht naar geschikt personeel. Ik heb vaak treinen zien rijden met daarop de boodschap dat de NMBS op zoek is naar treinbestuurders of treinbegeleiders.

Quelles sont les sources de revenus publicitaires de la SNCB et de ses filiales? La mise à disposition de trains à des tiers à des fins publicitaires a-t-elle déjà été envisagée? Que pense le ministre de l'idée de générer des recettes pour la SNCB en affichant de la publicité sur l'extérieur des rames?

Volgens ons is er nog potentieel om, net als de regionale vervoersmaatschappijen, het voertuigenpark aan te wenden voor reclamedoeleinden in de brede zin en zo ook commerciële inkomsten

te verwerven.

Daarom heb ik een aantal vragen.

Uit welk bronnen genereert de NMBS en haar dochterondernemingen reclame-inkomsten?

Werd er reeds overwogen om treinen ter beschikking te stellen voor de reclamedoelinden van derden? Zo ja, wat waren hiervan de conclusies?

Hoe staat u tegenover de idee om inkomsten te verwerven door reclame op de buitenkant van treinen?

12.02 Minister **François Bellot**: Mijnheer de voorzitter, collega, Publifer is momenteel de exclusieve concessionaris voor de reclame-exploitatie op het spoorwegdomein. Deze exploitatie omvat niet alleen de reclameborden in de stations, maar ook deze daarbuiten. Daarnaast zijn er ook andere reclamebronnen zoals samplings, flyering, promotiestands en videomuren in de stations, en, zij het in mindere mate, reclame op parkeertickets of op omslagen voor vervoersbewijzen.

De NMBS ontvangt van Publifer een concessievergoeding die bestaat uit een percentage van de inkomsten uit reclame. Publifer is er contractueel toe gerechtigd om de treinen te gebruiken voor reclamedoelinden. Concreet werd in het verleden slechts één keer de buitenzijde van een trein gebruikt voor een reclamecampagne. Tot vandaag blijken treinen immers minder aantrekkelijk te zijn voor adverteerders dan bussen en trams. Drie elementen spelen hierin een rol.

Ten eerste, de bestickering van of de affichage in treinen zijn vrij dure en tijdrovende aangelegenheden zodat een campagne voor één dag of één traject niet haalbaar is. Hierdoor wordt bovendien aan de beschikbaarheid van het materieel geraakt, wat indruist tegen alle inspanningen die worden geleverd om die beschikbaarheid te verhogen.

Een tweede element is dat de visibiliteit op de buitenzijde van een trein buiten de stations veel beperkter is dan de visibiliteit van reclame op trams en bussen, en dit ingevolge het tracé van en de snelheid van de trein.

Tot slot, zijn treinen samengesteld uit verschillende rijtuigen en kan niet altijd gegarandeerd worden dat de samenstelling van een trein op een welbepaalde lijn gedurende een zekere periode identiek blijft. De bestickering van de buitenzijde van de trein of de affichage in de trein is in dat geval dan ook niet interessant voor een adverteerder vermits hij geen zekerheid heeft over de uniformiteit van zijn reclame of het bereiken van zijn doelpubliek.

12.02 **François Bellot**, ministre: Publifer est actuellement le concessionnaire exclusif pour l'exploitation de la publicité sur le domaine ferroviaire. Cette exploitation inclut non seulement les panneaux publicitaires dans les gares, mais aussi à l'extérieur de celles-ci. Il existe parallèlement d'autres sources de publicité telles que les échantillons, les dépliants, les stands promotionnels et les murs vidéo dans les gares et – dans une moindre mesure – la publicité affichée sur les tickets de parking ou sur les enveloppes des titres de transport.

Publifer paie une indemnité de concession à la SNCB qui représente un pourcentage des recettes publicitaires. Le contrat Publifer autorise l'entreprise à utiliser les trains à des fins publicitaires.

Jusqu'à présent, la paroi extérieure des trains n'a été utilisée qu'une seule fois dans le cadre d'une campagne publicitaire. Les trains semblent en effet moins attrayants pour les annonceurs que les bus et les trams. Le pelliculage de trains ou l'affichage de publicités dans ces derniers constituent des opérations assez onéreuses et chronophages. La visibilité d'un message publicitaire apposé sur la paroi extérieure d'un train est nettement plus réduite que sur d'autres supports, en raison du tracé emprunté et de la rapidité des trains. De plus, les trains sont composés de plusieurs

voitures et il n'est jamais certain que cette composition restera identique durant une période donnée et sur une même ligne.

De **voorzitter**: Het toeval wil dat ik deze middag in Antwerpen Centraal voor de eerste keer een trein zag staan, een Desirostel, dat bestickerd was voor Train World, dus met een advertentie voor de tentoonstelling van Kuifje in Train World.

12.03 Inez De Coninck (N-VA): Mijnheer de minister, ik kan uw redenering volgen dat het bestickeren van een trein door derden anders is dan van een bus omdat de samenstelling van het rollend materieel per traject of per rit kan wijzigen. Het is dus niet zo evident. Er is echter nog steeds een groot deel reclame in de stations. Daarover lazen wij vandaag dat de NMBS Clear Channel uitkoopt uit Publifer waardoor zij de enige aandeelhouder wordt. Eigenlijk is het percentage inkomsten uit de concessievergoedingen aldus een vestzak-broekzakoperatie.

Misschien is het interessant om eens te kijken om die concessie aan te besteden, bijvoorbeeld dat Clear Channel, JCDecaux en andere mogen bieden om x aantal jaar de reclamepanelen uit te baten.

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

13 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het dodelijk treinongeval te Landelies" (nr. 15617)

13 Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'accident de train mortel survenu à Landelies" (n° 15617)

13.01 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, het jaar werd niet zo goed ingezet bij zowel het personeel van de NMBS als van Infrabel door het dodelijke treinongeval. We hebben dat op tv kunnen zien. Er werden drie mensen aangereden. Twee personen lieten het leven en een derde persoon raakte zwaargewond en werd in kritieke toestand naar het ziekenhuis gevoerd.

13.01 David Geerts (sp.a): Deux personnes ont perdu la vie et une troisième a été grièvement blessée à la suite d'un accident de train qui s'est produit en ce début d'année.

Kunt u tien dagen na het ongeval meer toelichting geven bij dit ongeval?

Le lieu de l'incident est-il connu comme étant à risque en raison de la circulation de piétons sur les voies? Des mesures ont-elles été prises dans le passé à cet égard? Combien de personnes ont-elles perdu la vie en 2015 et 2016 après avoir circulé sur des voies?

Was die plaats gekend als een risico voor spoorlopen? Zijn er in het verleden maatregelen genomen om de toegang tot de sporen op die plaats moeilijker te maken?

Hoeveel mensen lieten het leven door spoorlopen in respectievelijk 2015 en 2016? Ik stel die vraag omdat ik heb vastgesteld dat er in Nederland een sterke daling was. Daarom lijkt het me interessant om ook de tendens hier te kennen.

13.02 Minister François Bellot: Op maandag 2 januari 2017 werden er om 14 u 07 drie personen die op onregelmatige wijze langs de spoorwegen wandelden in de tunnel van Leernes, gelegen tussen Hourpes en Landelies, gegrepen door de reizigerstrein nummer E3773 Charleroi-Zuid-Erquelinnes, motorstel 3960 ter hoogte van kilometerpaal 106,0 op de lijn 130A.

13.02 François Bellot, ministre: Trois personnes se promenaient le long des voies dans le tunnel de Leernes entre Hourpes et Landelies le lundi 2 janvier 2017 à 14 h 07. Elles ont été happées par le train Charleroi-Sud – Erquelin-

Door dat ongeval sloeg de treinbestuurder alarm om het verkeer op beide sporen van de lijn 130A te onderbreken en voerde hij een noodremming uit zonder dat er daardoor iemand in de trein werd gekwetst. Hij bracht het treinstel tot stilstand ter hoogte van kilometerpaal 106,630. De hulpdiensten werden meteen ingelicht en waren ter plaatse rond 14 u 37.

Om de impact van dit ongeval voor de pendelaars te beperken werden omstreeks 14 u 30 een busdienst tussen Charleroi-Zuid en Lobbes en een treindienst tussen Lobbes en Erquelinnes ingelegd. Daarentegen was de evacuatie van de 20 reizigers uit de bij het ongeval betrokken trein E4763 onmogelijk wegens de ontoegankelijkheid van de plaats van het ongeval.

Achteraf werd de aanrijding van drie personen bevestigd. Twee personen waren daarbij overleden en een derde werd ernstig verwond. Rond 15 u 17 werd de zwaargewonde persoon afgevoerd door de hulpdiensten. Rond 16 u 25 gaf de politie toelating om de trein E4763 met de passagiers naar Lobbes te ontruimen. Rond 17 u 37 kwam de begrafenisonderneming ter plaatse. Omstreeks 16 u 49 vertrok de trein E4763 naar Lobbes, waar hij rond 16 u 57 is aangekomen. De reizigers werden er door het personeel van de NMBS opgevangen en geleid naar trein E4765 Lobbes-Erquelinnes. Rond 17 u 21 waren de technische diensten klaar met het schoonmaken van de sporen. Omstreeks 17 u 33 werd toelating gegeven voor de hervatting van het verkeer zonder enige beperking.

Dit ongeval veroorzaakte ook de afschaffing van drie NMBS-treinen, de gedeeltelijke afschaffing van zes NMBS-treinen en een gecumuleerde vertraging van 326 minuten voor negen NMBS-treinen en een vertraging van 31 minuten voor een CR-goederentrein.

In zijn actieplan heeft Infrabel 43 hotspots geïdentificeerd, waarvan 27 in stations en 16 op de sporen. De prioriteit gaat uit naar de beveiliging van die zones. De zone waar het ongeval gebeurde, staat niet als risicoplaats geïnventariseerd. Het spoorwegdomein is privédomein met verboden toegang voor wie daartoe niet gemachtigd is. Het spoorwegdomein mag duidelijk niet door derden worden betreden. Dat is echter wel gebeurd en op de specifieke plaats van het ongeval was de toegang bovendien versperd met betonnen boordstenen van het New Jerseytype.

De infrastructuurbeheerder maakt werk van talrijke materiële ingrepen en van een grote sensibilisering voor gevaarlijke gedragingen, die men echter nog te vaak blijft waarnemen. In 2015 registreerde men als gevolg van spoorlopen twee doden en twee zwaargewonden. In 2016 ging het om twee doden en één zwaargewonde. De cijfers voor 2016 zijn evenwel voorlopige gegevens en moeten nog aanleiding geven tot analyse door Infrabel en de spoorwegpolitie.

Ik wil nogmaals herhalen dat Infrabel haar inspanningen niet spaart, onder meer via communicatiecampagnes en sensibilisaties, opdat dergelijke tragische ongevallen niet meer zouden gebeuren. Veiligheid blijft de prioriteit nummer één. Voor meer inlichtingen betreffende de maatregelen die op dit gebied door Infrabel worden genomen, verwijs ik u naar het antwoord op uw mondelinge vraag nr. 14601 dat u in oktober 2016 per mail werd bezorgd en binnenkort wordt gepubliceerd als antwoord op schriftelijke vraag nr. 1825.

nes, après quoi le conducteur a engagé un freinage d'urgence et lancé l'alerte pour faire interrompre le trafic sur les deux voies de cette ligne. Les secours sont arrivés sur les lieux vers 14 h 37. Vers 14 h 30, un service de bus a été mis en place entre Charleroi-Sud et Lobbes et des trains spéciaux ont été prévus entre Lobbes et Erquelinnes.

Le site de l'accident étant inaccessible, les vingt voyageurs n'ont pas pu être évacués. Il est apparu ultérieurement que quatre personnes avaient été renversées; deux sont décédées et une troisième a été grièvement blessée. Elle a été évacuée vers 15 h 17. Vers 16 h 25, le train à destination de Lobbes a pu être évacué et l'entreprise de pompes funèbres est arrivée sur les lieux vers 17 h 37. Le train a démarré vers 16 h 49 et est arrivé à Lobbes à 16 h 57 où les voyageurs ont été dirigés vers le train Lobbes-Erquelinnes. Vers 17 h 21, les services techniques avaient nettoyé les voies et le trafic a pu reprendre à 17 h 33.

À la suite de cet accident, trois trains SNCB ont été entièrement supprimés et six autres l'ont été partiellement. Neuf trains SNCB ont accumulé un retard de 326 minutes et un train de marchandises CR a enregistré 31 minutes de retard.

Dans son plan d'action, Infrabel a identifié 43 *hotspots*, dont 27 dans les gares et 16 sur les voies. La zone en question n'est par répertoriée en tant que telle. Le domaine ferroviaire est privé et ne peut en aucun cas être emprunté par des tiers, comme cela s'est produit dans le cas qui nous occupe. Infrabel met en garde contre des comportements dangereux en organisant des campagnes de communication et des actions de sensibilisation. Pour obtenir de plus amples informations sur les mesures de

sécurité d'Infrabel, je vous renvoie à ma réponse à la question orale n° 14601.

En 2015, deux personnes ont perdu la vie et deux autres ont été grièvement blessées après une intrusion sur les voies. En 2016, il s'est agi de deux tués et d'un blessé grave mais ces chiffres sont encore provisoires.

13.03 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw uitgebreid antwoord en voor de nauwkeurige weergave van de feiten, hoe triest ze ook mogen zijn.

Ik stel hier regelmatig vragen over de inspanningen die beide bedrijven leveren en ik denk dat die moeten worden erkend. Onlangs was er in mijn buurgemeente Berlare nog een actie van Infrabel. Het valt mij op dat de sensibilisatieacties van Infrabel steeds drastischer worden om mensen toch maar voldoende af te schrikken. De bedrijven doen dus veel moeite, maar we zien dergelijke ongevallen nog steeds gebeuren.

U zegt dat de zone niet bekend stond als een risicozone. Ik heb deze vraag specifiek ingediend omdat een van de elementen die in de media naar voren kwam was dat sommigen zeiden dat dit als een verkorting van een wandeltracé werd beschouwd.

Ik neem akte van de andere antwoorden die u hebt gegeven.

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

14 Samengevoegde vragen van

- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "een vertrekkende trein zonder bestuurder en begeleider" (nr. 15618)
- de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het ontsporen van een Desirotreintoestel op 2 januari" (nr. 15675)

14 Questions jointes de

- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "un train ayant démarré sans conducteur ni accompagnateur" (n° 15618)
- M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le déraillement d'un train Desiro le 2 janvier" (n° 15675)

14.01 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, in de ochtend van 2 januari vertrok er omstreeks 5 u 00 een trein in Vorst. Dat lijkt op zich een logische mededeling, maar in dit geval is die minder logisch, want de trein vertrok zonder bestuurder noch begeleider aan boord. De technologie biedt vandaag al veel mogelijkheden, maar dat was een onvoorziene gebeurtenis. Ik vind het vreemd dat een trein zomaar kan vertrekken.

Een ander element is dat de trein na 500 meter tot stilstand werd gebracht in een hoek van 45 graden. Volgens mij is dat niet de standaardmethode, maar uw antwoord zal dat verduidelijken.

14.01 David Geerts (sp.a): Le 2 janvier dernier, à Forest, à 5 h du matin, un train sans conducteur ni accompagnateur à bord s'est mis en mouvement.

Comment cela a-t-il pu se produire? Quelle vitesse le train a-t-il atteinte? À quels risques le personnel a-t-il été exposé? Comment le train a-t-il été immo-

Mijnheer de minister, hebt u laten analyseren hoe het mogelijk is dat die trein kon vertrekken?

Normaal gesproken wordt de AVG-vertrekprocedure toegepast. Waar bevonden de bestuurder en de begeleider van die trein zich?

Welke maximale snelheid heeft die trein gehaald? Is er een risico geweest voor de personeelsleden? Hoe is die trein tot stilstand gebracht? Klopt het dat die trein 500 meter gereden heeft? Zijn er precedents bekend in België of in andere landen met zelfrijdende Desiro's? Was er in de stelplaats van Vorst ETCS aanwezig?

Wat is de schade aan de treinstellen en aan de infrastructuur? Wie moet die kosten betalen? Als het om een technisch mankement gaat, kunnen de kosten dan al dan niet op de constructeur verhaald worden?

14.02 Marco Van Hees (PTB-GO!): Monsieur le ministre, alors que l'on parle du "one man car", on a ici l'exemple d'un train où il n'y a personne à bord et qui déraile à Forest après avoir parcouru 500 mètres. Visiblement, le système de freins n'aurait pas fonctionné et c'est un aiguillage dit "de déraillement" qui serait entré en action. Il n'y avait donc pas de conducteur, pas d'accompagnateur et – heureusement – pas de passagers non plus. Ce qui est intéressant, c'est de voir que la CGSP a réagi en soulevant certaines questions, que j'aimerais vous soumettre.

Selon la CGSP Cheminots, il y a eu un problème avec les freins. La semaine précédente, il y aurait déjà eu trois incidents du même genre dans la même gare de formation de Forest. Le syndicat a demandé un dialogue social pour augmenter la sécurité dans cette gare. Toujours selon la CGSP Cheminots, la cause serait les économies. Il y aurait donc un impact sur la sécurité.

Philippe Dubois, secrétaire régional bruxellois de la CGSP Cheminots, dans *Le Soir* du 3 janvier, dit que cette dérive – c'est le terme technique utilisé pour parler du train roulant sans conducteur – est interpellante. C'est le moins que l'on puisse dire. Il ajoute: "c'est symptomatique de la pression croissante sur le personnel, alors que la SNCB souffre d'un sous-financement catastrophique." M. Dubois demande que la lumière soit rapidement faite sur les causes de l'incident de lundi et la mise en place d'un dialogue social pour construire une véritable sécurité dans les gares de formation.

À la SNCB, on dément que des économies se fassent au détriment de la sécurité.

Mes questions sont les suivantes.

Les causes de l'incident sont-elles déjà connues?

La CGSP Cheminots a demandé une analyse des risques au plus vite, vu les incidents successifs. La SNCB s'engage-t-elle dans cette voie?

S'agit-il d'un problème spécifiquement lié aux trains Desiro? Quels sont les risques qu'un tel incident se reproduise encore à l'avenir?

bilisé? Connaît-on des précédents? Les rails étaient-ils équipés de l'ETCS? Quels sont les dégâts et par qui seront-ils payés?

14.02 Marco Van Hees (PTB-GO!): Een trein die zonder bestuurder of treinbegeleider aan boord is vertrokken, is na 500 m ontspoord in Vorst. De remmen zouden niet hebben gewerkt; een veiligheidssysteem zou dan in werking zijn getreden en de trein naar een 'ontsporingstong' hebben afgeleid.

Volgens de socialistische vakbond CGSP Cheminots zouden er de week voordien in hetzelfde vormingsstation ook al drie remincidenten geweest zijn. De oorzaak daarvan moet gezocht worden in besparingen, met alle gevolgen van dien voor de veiligheid.

De Brusselse secretaris van de CGSP Cheminots vraagt dat de oorzaken van dit incident geïdentificeerd worden en wil dat er een sociale dialoog wordt opgestart over de effectieve veiligheid in de vormingsstations. De NMBS ontkent dat de besparingen ten koste van de veiligheid gaan.

Zijn de oorzaken van het incident al bekend?

Zal de NMBS een risicoanalyse laten uitvoeren zoals de CGSP vraagt?

Heeft het probleem specifiek te maken met het Desiromaterieel?

Bestaat de kans dat zo een incident opnieuw gebeurt?

14.03 Minister **François Bellot**: Volgens de NMBS ging het om leeg treinmaterieel dat geparkeerd stond in het vormingsstation van Vorst. Het materieel kwam in beweging, omdat de parkeerrem niet geactiveerd was en het stel op een lichte helling stond. Er was geen bestuurder, treinbegeleider of ander personeel aanwezig in het treinstel. Die moesten in principe maar één uur later ter plaatse zijn om het rollend materieel klaar te maken en naar het perron te brengen.

Een trein die zich op een onvoorziene manier in beweging zet, zorgt altijd voor een risico. Er was maar zeer weinig personeel in die zone aanwezig. Het personeel dat in een vormingsstation werkt, krijgt bijzondere richtlijnen wanneer zij zich te voet verplaatsen.

Het veiligheidssysteem heeft gewerkt en ervoor gezorgd dat de trein niet op het hoofdspoor is terechtgekomen. In dergelijke gevallen wordt de trein automatisch afgeleid naar een ontsporingstrook. De trein is ontspoord en door de aanwezigheid van ballast, grote steenslag naast de sporen, tot stilstand gekomen. Het materieel heeft uiteindelijk zo'n driehonderd meter aan lage snelheid gereden.

Een gelijkaardig incident is nog gebeurd en is niet gelinkt aan het Desiromateriaal. De zone van Vorst-Zuid is niet met ETCS uitgerust.

Gezien de lage snelheid op het moment van ontsporing is de schade aan het materieel alsook aan de infrastructuur beperkt. Het is nog te vroeg om een concrete schatting te geven. Samen met Infrabel analyseert de NMBS vergelijkbare incidenten in 2016. Ze heeft bovendien een aantal maatregelen genomen om herhaling te voorkomen.

Monsieur Van Hees, vous savez que la sécurité est et reste une priorité. Elle est partout, en ce compris dans les gares de formation, et pas uniquement pour le matériel, pour le personnel également.

14.04 **David Geerts** (sp.a): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor zijn antwoord en ik hoop dat de genomen maatregelen een herhaling zullen voorkomen.

14.05 **Marco Van Hees** (PTB-GO!): Monsieur le ministre, je prends note de vos explications sur l'incident.

Vous nous rappelez que la sécurité est une préoccupation pour tous. Mais il ne suffit pas de le proclamer, il faut aussi prendre les mesures pour que ce soit le cas.

Vous n'avez pas vraiment répondu aux allégations de ce syndicaliste qui pointe la pression croissante sur le personnel. Il est clair que la volonté d'augmenter la productivité du personnel, c'est-à-dire avoir plus de transports avec moins de personnel, génère une pression accrue sur le personnel, avec un impact sur la sécurité. C'est une réalité que l'on peut difficilement nier. Vous ne le faites pas, puisque vous n'abordez pas la question.

14.03 **François Bellot**, ministre: Le train à vide à la gare de formation de Forest est entré en mouvement parce que le frein de stationnement n'avait pas été activé et que le terrain était en légère pente. Le conducteur, accompagnateur ou tout autre membre du personnel ne devait être sur place qu'une heure plus tard. Le système de sécurité a dévié le train vers une voie de déraillement où il s'est immobilisé dans les graviers. Le train a effectué une distance de 300 mètres à faible vitesse.

Un incident de ce genre ne s'était jamais produit auparavant. La zone de Forest-Sud n'est pas équipée de l'ETCS. Les dégâts au matériel et à l'infrastructure sont limités mais il est trop tôt pour les évaluer précisément. La SNCB a pris dans l'intervalle des mesures pour éviter que ce genre d'incident ne se reproduise.

De veiligheid is overal een prioriteit, ook in de vormingsstations, voor het materieel en het personeel.

14.05 **Marco Van Hees** (PTB-GO!): Als veiligheid een door iedereen gedeelde bekommernis is, dan moet er dienovereenkomstig worden gehandeld.

Doordat men meer treinen wil laten rijden met minder personeel, legt men meer druk op de werknemers, en dat heeft ook een impact op de veiligheid. Maar u gaat niet nader op die kwestie in.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 15636 van mevrouw Vanheste wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

Le **président**: La question n° 15636 de Mme Vanheste est transformée en question écrite.

15 Question de M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les recrutements à la SNCB en 2017 dans le cadre du nouveau plan de transport" (n° 15673)

15 Vraag van de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de aanwervingen bij de NMBS in 2017 met het oog op het nieuw vervoersplan" (nr. 15673)

15.01 **Marco Van Hees** (PTB-GO!): Ma question concerne le personnel. La SNCB a annoncé qu'elle allait recruter 1 239 équivalents temps plein en 2017 qui se répartissent en 472 conducteurs, 312 accompagnateurs de train, 175 agents techniques, plus encore d'autres catégories. C'est une première estimation.

Or, le nouveau plan de transport va requérir 400 équivalents temps plein de conducteurs. Ce nouveau plan prendra effet en décembre 2017, mais vous savez que la formation principale pour un conducteur dure douze mois. Il y a encore une formation spécifique pour différents matériels, lignes et systèmes, comme le CDS, qui dure presque six mois.

En ce moment, selon mes informations, il n'y a pas assez de personnel en formation pour absorber l'augmentation de capacité qui sera demandée par le nouveau plan. Je vous en demande confirmation mais apparemment, même si la SNCB recrute tous les équivalents temps plein supplémentaires demain, les nouveaux conducteurs seront prêts six mois en retard par rapport aux nécessités.

En outre, beaucoup de personnel devrait partir à la retraite anticipée en raison des mesures de ce gouvernement et beaucoup d'autres veulent démissionner de leur poste avec, il est vrai, un délai de préavis de douze mois, mais il y a une procédure au Conseil d'État qui pourrait mettre à mal ce délai. Si le Conseil d'État suit ce recours, l'exode de personnel pourrait s'accroître.

L'ambition d'augmenter les trains est certes très positive, monsieur le ministre, mais se pose effectivement cette question du personnel. À votre avis, la direction de la SNCB a-t-elle suffisamment anticipé au niveau de sa politique du personnel, vu les nouveaux défis?

Deuxièmement, l'ambition de recruter 472 équivalents temps plein parmi les conducteurs est-elle suffisante pour absorber à la fois le nouveau plan de transport et la rotation du personnel, c'est-à-dire les départs? Combien de conducteurs sont-ils en formation aujourd'hui? Combien parmi ceux-ci pourront-ils être opérationnels au moment où le nouveau plan de transport entrera en vigueur?

Enfin, s'il y a une pénurie de personnel à ce moment-là, comment va-t-on résoudre le problème? Augmentera-t-on encore le nombre de jours à récupérer par le personnel ou une autre alternative est-elle

15.01 **Marco Van Hees** (PTB-GO!): De NMBS heeft aangekondigd dat er in 2017 1 239 vte's, onder wie 472 treinbestuurders, zouden worden geworven. Voor het nieuwe vervoersplan, dat in december 2017 in werking treedt, zijn er 400 vte bestuurders nodig. De eigenlijke opleiding voor de bestuurders duurt twaalf maanden en daarbij moeten er nog zes maanden voor een specifieke opleiding geteld worden.

Tal van personeelsleden zouden als gevolg van de maatregelen van de huidige regering met vervroegd pensioen moeten gaan en vele anderen willen ontslag nemen.

Heeft de directie van de NMBS in haar personeelsbeleid voldoende op die uitdagingen geanticipeerd? Volstaat de werving van 472 vte treinbestuurders om het nieuwe plan te kunnen uitvoeren en de uitstroom op te vangen? Hoeveel bestuurders in opleiding zullen er klaargestoomd zijn wanneer het nieuwe vervoersplan in werking treedt? Hoe zal men een eventueel personeelstekort opvangen?

prévue?

15.02 Minister **François Bellot**: Volgens de NMBS is er momenteel geen tekort aan treinbestuurders. De aanwervingen van 2017 houden rekening met de lange opleidingsperiode en dekken daarom de operationele behoeften tot het eerste kwartaal van 2019. De operationele behoeften houden niet alleen rekening met het nieuwe vervoersplan, maar ook met de personeelsuitstroom door pensionering, medische ongeschiktheid en ontslag. De NMBS zal in ieder geval haar aanwervingcampagne via verschillende tv-zenders, bioscopen, sociale fora en jobbeurzen intensifiëren en uitbreiden. Er wordt ook gekeken om nauwer samen te werken met de VDAB. Daarnaast zal de effectiviteit van het huidige aanwervingproces onder de loep worden genomen.

Aangezien een nieuw vervoersplan minder dan 100 bijkomende FTE's vraagt, wordt er wel degelijk rekening gehouden met het personeelsverloop. Vandaag zijn er 161 treinbestuurders in opleiding en die opleiding wordt uiterlijk in november 2017 beëindigd. Belangrijk is ook dat door productiviteitsverhogende maatregelen, namelijk vijf dagen meer werken, de uitbreiding in het vervoersplan is opgevangen. De aanwervingen worden van dichtbij gevolgd.

15.03 **Marco Van Hees** (PTB-GO!): Monsieur le ministre, je prends note de votre réponse rassurante selon laquelle il n'y a pas de souci à se faire. Ce n'est pas les échos que j'avais. Vous me dites que 161 conducteurs sont en formation et seront prêts fin novembre 2017, cela me semble fort peu par rapport aux besoins. Si vous nous dites que c'est suffisant, que faire d'autre que vous croire sur parole? Les chiffres me semblent un peu étranges par rapport à votre réponse rassurante.

Votre réponse sur le gain de productivité, quant à elle, ne me rassure pas du tout. On peut se poser des questions sur les conséquences, notamment sur la baisse de sécurité induite par cette augmentation de la productivité.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

16 Question de M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les dossiers d'Unia à propos de l'accessibilité à la SNCB" (n° 15674)

16 Vraag van de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de dossiers bij Unia met betrekking tot de toegankelijkheid bij de NMBS" (nr. 15674)

16.01 **Marco Van Hees** (PTB-GO!): Monsieur le président, monsieur le ministre, le 22 décembre, le centre interfédéral pour l'égalité des chances a fait savoir, par voie de presse, que la SNCB ne prenait pas suffisamment en compte les besoins des personnes à mobilité réduite dans ses investissements. En 2016, il a ouvert 20 dossiers concernant des personnes en situation de handicap se plaignant du manque d'accessibilité des trains, des quais ou des gares. C'est un

15.02 **François Bellot**, ministre: La SNCB affirme ne pas être en pénurie de conducteurs de train actuellement. Les recrutements pour l'année 2017 couvrent en outre les besoins opérationnels jugés nécessaires jusqu'au premier trimestre 2019. La SNCB étendra la campagne de recrutement et la diffusera un maximum. L'objectif est de coopérer avec le VDAB et d'évaluer l'efficacité du processus de recrutement actuel.

Le nouveau plan de transport nécessite moins de 100 ETP supplémentaires, c'est pourquoi il est tenu compte de la rotation du personnel. Au total, 161 accompagnateurs de train termineront leur formation en novembre 2017. Les mesures visant à renforcer la productivité ont été intégrées au plan de transport.

15.03 **Marco Van Hees** (PTB-GO!): U zegt dat er momenteel 161 bestuurders opgeleid worden. Dat lijkt erg weinig in vergelijking met de behoeften.

De productiviteitswinst waar u het over heeft komt de veiligheid ongetwijfeld niet ten goede.

16.01 **Marco Van Hees** (PTB-GO!): Volgens het Interfederaal Gelijkekansencentrum Unia wordt bij de investeringen van de NMBS onvoldoende rekening gehouden met minder mobiele personen.

record puisqu'en 2013, il en avait eu 8; 15 en 2014 et 18 en 2015.

Ce n'est pas la seule organisation qui interpelle la SNCB sur ce sujet. Depuis des années, le Conseil supérieur national des Personnes handicapées aborde aussi cette question d'accessibilité. *La Dernière Heure* du 26 décembre 2016 relate qu'"en octobre de cette année, François Bellot, ministre de la Mobilité, indiquait quant à lui avoir reçu les conseils d'Unia. D'après lui, la SNCB fera son possible pour les suivre dans le cadre des activités relatives au contrat de gestion. À noter que la hauteur des quais varie actuellement entre 28 et 76 cm. En décembre 2015, la SNCB a toutefois opté pour la standardisation de la hauteur des quais à 76 cm. Le ministre avait alors affirmé que 'la standardisation des quais est une priorité. Il sera veillé à ce qu'une programmation de rehaussement soit reprise dans les contrats de gestion d'Infrabel et de la SNCB'."

Une des plaintes du centre pour l'égalité des chances concerne le tout récent achat de 445 rames M7. La hauteur de ces trains ne correspond pas à la hauteur des quais standards. La SNCB a réagi le 23 décembre en précisant que chaque train comportait une rame spécifiquement équipée pour les personnes à mobilité réduite. Mais c'est vrai que ces trains sont plus bas que la hauteur des quais standards.

Une autre plainte concerne les nouvelles gares comme celle de Bruxelles-Schuman qui ne sont pas accessibles aux personnes à mobilité réduite, aux personnes âgées ou celles qui voyagent avec une poussette, avec des enfants ou celles qui transportent de lourdes valises, etc. Le problème des escalators en panne a déjà été soulevé.

Pourtant, le 2 juillet 2009, la Belgique a ratifié la convention des Nations unies relative aux droits des personnes handicapées.

Il est vrai que les personnes à mobilité réduite peuvent compter sur une assistance personnelle pour monter ou descendre du train dans 131 gares du pays, à condition d'en faire la demande 24 heures à l'avance. Dans 18 autres gares, ce délai est de 3 heures, avec un numéro de contact pour réserver une assistance qui est alors payante. Cela se fait d'ailleurs via un site internet qui n'est pas adapté aux personnes malvoyantes et aveugles.

Mes différentes questions sont les suivantes.

Êtes-vous prêt à préparer un plan d'action avec vos collègues des Régions, ou à vous tout seul, avec un timing clair pour améliorer l'accessibilité des transports pour les personnes à mobilité réduite? Existe-t-il un plan pour améliorer l'assistance, gratuite si possible, aux personnes à mobilité réduite? Je pense à rendre gratuits les numéros d'appel de ce service et raccourcir les délais de réservation.

Y a-t-il un plan pour rendre les sites de la SNCB accessibles aux personnes aveugles ou malvoyantes? Enfin, la SNCB dit que la hauteur des quais est standardisée à 76 centimètres. Cette hauteur constitue-t-elle une exigence absolue quand on rénove les gares? Y a-t-il des investissements supplémentaires à faire pour adapter tous les quais?

In 2016 opende Unia 20 dossiers over de gebrekkige toegankelijkheid van de spoorweginfrastructuur, het hoogste aantal ooit. De Nationale Hoge Raad voor Personen met een Handicap kaart dit probleem ook al jaren aan bij de NMBS. De NMBS zou zich ertoe hebben verbonden in het kader van het beheerscontract de aanbevelingen van de Hoge Raad zo veel mogelijk op te volgen: zo zou de verhoging van de perrons tot 76 cm, de norm waarvoor in december 2015 werd geopteerd, moeten worden opgenomen in de beheerscontracten van Infrabel en de NMBS. Een van de bij Unia ingediende klachten gaat over de aankoop van 445 M7-treinstellen, waarvan de hoogte niet is aangepast aan de standaardhoogte van de perrons!

Een andere klacht heeft betrekking op de niet-toegankelijkheid van nieuwe stations zoals Brussel-Schuman voor minder mobiele personen.

België heeft nochtans het VN-Verdrag inzake de rechten van personen met een handicap geratificeerd!

Zult u, eventueel samen met uw collega's van de Gewesten, een actieplan met een duidelijk tijdschema opstellen om de toegankelijkheid van het vervoer te verbeteren? Is men van plan om de assistentie aan personen met een beperkte mobiliteit te verbeteren, om deze volledig gratis te maken en om de reservatietermijn te verkorten? Zal de website van de NMBS toegankelijk worden gemaakt voor blinden en slechtzienden?

Vormt de standaardhoogte van de perrons van 76 cm een absolute vereiste bij de renovatie van stations? Zijn er bijkomende investeringen nodig voor de aanpassing van de perrons?

16.02 Minister **François Bellot**: Mijnheer de voorzitter, collega's, zoals ik in mijn beleidsnota van 1 mei 2016 heb benadrukt, zal het spoorvervoer de komende jaren belangrijke bijdragen moeten leveren aan het invullen van de toenemende mobiliteitsbehoeften. De NMBS heeft, conform de technische specificaties voor personen met een beperkte mobiliteit en in het raam van het nieuwe beheerscontract, een nationaal implementatieplan opgesteld in samenspraak met de FOD Mobiliteit en mijn kabinet.

Inderdaad, de Europese verordening nr. 1300/2014 van 18 november 2014 betreffende de toegankelijkheid van het spoorwegsysteem voor gehandicapten en personen met een beperkte mobiliteit, voorziet in artikel 8 dat de lidstaten een nationaal uitvoeringsplan inzake toegankelijkheid dienen op te stellen. In dit nationaal uitvoeringsplan wordt een strategie voor minstens tien jaar opgenomen met prioriteiten en criteria om te bepalen welke stations en welk rollend materieel moet vernieuwd of aangepast worden.

De FOD Mobiliteit en Vervoer heeft dit plan in 2016 uitgewerkt met de NMBS en Infrabel. De Nationale Hoge Raad voor Personen met een Handicap werd om advies gevraagd. Het plan werd midden december 2016 overgemaakt aan de bevoegde dienst van de Europese Commissie.

Wat betreft uw tweede vraag, leg ik op dit ogenblik ook de laatste hand aan het nieuwe beheerscontract tussen de Staat en de NMBS. In dit contract werd veel aandacht besteed aan het hoofdstuk maatschappelijk verantwoord ondernemen, met in dit hoofdstuk het belangrijke deel dat gewijd is aan de integrale toegankelijkheid voor personen met een beperkte mobiliteit.

De NMBS is in permanent overleg met de NHRPH om te luisteren naar personen met beperkte mobiliteit, ter verbetering van de dienstverlening en de toegankelijkheid van de stations en de treinen. Om zijn bijstand aan te vragen, heeft de persoon met een beperkte mobiliteit de keuze om zijn aanvraag in te dienen via internet of via de telefoon. Het gaat om een uniek en centraal nummer voor alle klanten van de NMBS, met inbegrip van personen met een beperkte mobiliteit.

Met het oog op het inkorten van de termijn voor reservatie is de deadline voor reservatie van bijstand van de NMBS 24 uur. In 18 stations is dat drie uur als tussen deze stations wordt gereisd zonder aansluiting. Op die manier kan de gepaste begeleiding worden gegarandeerd. De NMBS onderzoekt op dit moment de mogelijkheid van het accepteren van aansluitingen voor reizen tussen deze 18 stations, zolang zij zich voordoen in een van de 18 stations in kwestie.

Hoewel de website van de NMBS momenteel niet het label van AnySurfer draagt is de website wel maximaal toegankelijk voor blinden, slechtzienden en andere personen met een beperking.

Een ander belangrijk punt is het op standaardhoogte brengen van de perrons, met name 76 cm tussen de bovenkant van de rail en het perron. Hiervoor zullen Infrabel, verantwoordelijk voor de onderbouw van de perrons, en de NMBS, verantwoordelijk voor de bekleding van de perrons, de nodige afspraken moeten maken via het toekomstige

16.02 **François Bellot**, ministre: La SNCB doit satisfaire aux besoins de mobilité croissants et a élaboré un plan d'implémentation national en concertation avec Infrabel, le SPF Mobilité et mon cabinet. L'avis du Conseil supérieur national des personnes handicapées (CSNPH) a été demandé. Le plan a été fourni à la Commission européenne à la mi-décembre. Conformément au règlement européen n°1300/2014 de la Commission du 18 novembre 2014 concernant l'accessibilité du système ferroviaire de l'Union pour les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite, les États membres sont tenus, en effet, d'élaborer un tel plan. Dans ce plan, qui comporte une stratégie pour dix ans au moins, des priorités et des critères sont énumérés en vue de déterminer les gares et le matériel roulant à renouveler ou à adapter.

Le nouveau contrat de gestion est en cours de finalisation. Une grande importance y est accordée à l'entrepreneuriat social et à l'accessibilité intégrale. C'est pourquoi la SNCB se concerte en permanence avec le CSNPH.

Toute demande d'assistance spéciale doit être demandée à la SNCB 24 heures à l'avance. Ce délai est ramené à 3 heures dans 18 gares dans la mesure où le trajet effectué entre celles-ci ne comporte pas de correspondances. La SNCB examine la possibilité d'accepter les correspondances pour les trajets entre les 18 gares en question.

Bien qu'il ne dispose pas du label AnySurfer, le site de la SNCB est parfaitement accessible aux personnes malvoyantes et aveugles ainsi qu'aux autres personnes porteuses d'un handicap.

Afin de porter la hauteur de tous les quais à la hauteur standard adéquate – c'est-à-dire 76 cm entre la hauteur supérieure du rail

meerjareninvesteringsplan voor de spoorwegen, een ander dossier waaraan momenteel wordt gewerkt. Hoewel de drie perronhoogtes aanwezig zijn in de stations worden alle vernieuwde perrons standaard uitgevoerd op 76 cm. Het is inderdaad de bedoeling dat alle perrons op lange termijn op deze standaardhoogte van 76 cm worden gebracht zodat de treinen die aan deze perrons stoppen toelaten een comfortabele gelijkvloerse overstap te maken.

16.03 Marco Van Hees (PTB-GO!): Merci, monsieur le ministre.

Je prends note de vos bonnes résolutions de nouvel an pour les personnes à mobilité réduite. J'espère qu'elles ne resteront pas à l'état de résolutions mais qu'elles vont se concrétiser.

En ce qui concerne le site web qui n'est pas conforme mais qui est quand même très accessible, ce n'est visiblement pas l'avis de toutes les personnes intéressées qui voudraient que le site soit conforme pour les malvoyants et les aveugles.

Quant à la hauteur des quais à 76 centimètres, vous pointez effectivement cette obligation pour la SNCB et Infrabel de se concerter, puisque c'est une responsabilité partagée. Voilà peut-être un argument de plus parmi tous ceux qui existent déjà pour défendre une fusion de la SNCB et d'Infrabel. Il me semble vous avoir entendu évoquer la chose à un moment donné, argumentant que la scission de la SNCB et d'Infrabel n'était pas forcément une bonne chose. Pour ma part, je vous répète que si vous allez dans ce sens, vous aurez notre soutien plein et entier car nous avons effectivement toujours dénoncé cette scission.

Enfin, il y a aussi le fait que les M7 ne sont visiblement pas en concordance avec cette standardisation à 76 centimètres. Cela constitue un problème. Et ce sont à nouveau les personnes à mobilité réduite qui seront victimes de ce manque d'uniformisation.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: Vraag nr. 15675 van de heer Van Hees werd reeds behandeld onder agendapunt 14 als samengevoegde vraag.

Vragen nrs 15698 en 15706 van de heer Calomne worden uitgesteld omdat hij ziek is. Vraag nr. 15724 van de heer Dallemagne werd reeds behandeld als eerste punt van de vergadering vandaag. Vraag nr. 15726 van de heer Van den Bergh wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

17 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de nieuwe verdeelsleutel en de impact op de schuld bij de bedrijven Infrabel en NMBS" (nr. 15735)

17 Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la nouvelle clé de répartition et son impact sur la dette d'Infrabel et de la SNCB" (n° 15735)

17.01 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, ik bedank u voor het bezorgen van uw brief aan de commissie. Ik had daarnaar gevraagd tijdens de begrotingsbespreking. Het ging om een brief die in juni werd geschreven aan Infrabel en waarvan wij een kopie en

et le quai –, Infrabel et la SNCB doivent conclure des accords dans le cadre du plan pluriannuel d'investissement. La hauteur standard des nouveaux quais est de 76 cm.

16.03 Marco Van Hees (PTB-GO!): Ik hoop dat uw goede voornemens geen dode letter blijven.

U zegt dat de website zeer toegankelijk is, maar de betrokkenen zien dat anders, zij willen dat de site tegemoetkomt aan de noden van slechtzienden en blinden.

U zegt dat de NMBS en Infrabel overleg moeten plegen over de hoogte van de perrons: daarmee lijkt u te pleiten voor een fusie van die twee entiteiten. Daarvoor kunt u op onze steun rekenen! De M7-treinen voldoen niet aan de gekozen standaard en daar zijn de personen met beperkte mobiliteit het slachtoffer van.

Le **président**: Les questions n^{os} 15698 et 15706 de M. Calomne sont reportées. La question n° 15726 de M. Van den Bergh est transformée en question écrite.

17.01 David Geerts (sp.a): À ma demande, le ministre a fourni aux membres de la commission la copie d'une lettre adressée à

toelichting door u hebben gekregen in een brief van 23 december 2016. De kern van de zaak is de verdeelsleutel en de impact op de schuld bij de bedrijven Infrabel en NMBS.

Ik kom onmiddellijk tot mijn vragen zonder de brief te synthetiseren. Andere collega's hebben de brief ook gekregen.

Ten eerste, tijdens een hoorzitting in het Parlement omtrent de schuldpositie van de NMBS en Infrabel gaven beide CFO's aan dat er een probleem is met de schuld. Met name de herfinanciering van vervallen schuldpapier zal volgens hen een probleem vormen. Bent u daarvan op de hoogte en erkent u dat, mijnheer de minister?

U stelt in uw brief dat de schuld niet toeneemt ten opzichte van 2014. Ik verwijs opnieuw naar de hoorzittingen. In mijn notities heb ik teruggevonden dat de schuld bij Infrabel licht afnam in 2014 na de nieuwe verdeling. In 2015 was er een stabilisatie, maar de CFO zei dat voor 2016 de vooruitzichten minder rooskleurig waren. Voor 2017 en de volgende jaren waren de prognoses absoluut minder positief.

Ten tweede, wat was de geconsolideerde schuld bij Infrabel en de NMBS op 31 december 2014 en 31 december 2015? Wat is de prognose voor 31 december 2016 en de volgende jaren?

Ten derde, het afbetalen van de schuld zal afhankelijk zijn van het operationeel resultaat van de beide bedrijven. Als het operationeel resultaat in een lopend boekjaar slechter is, als men tot een negatief resultaat in de lopende jaarrekening komt, is er dan voldoende marge om de schuld te financieren?

Ten vierde, op basis van uw brief vraag ik mij af of er een goedgekeurd financieel plan bij de NMBS en Infrabel is, want er wordt allusie gemaakt op een ontwerp van KB dat aan de Ministerraad van 23 december zou worden voorgelegd. Hoeveel staan wij nu?

Dat zijn mijn concrete vragen nadat ik de brief twee keer heb gelezen. Ik geef dat toe. Pas dan heb ik alles kunnen doorgronden.

17.02 Minister **François Bellot**: Het management van de NMBS en dat van Infrabel leveren de nodige inspanningen om te voorzien in de herfinanciering van de schuld van hun onderneming. Zo heeft de NMBS onlangs een herfinancieringsoperatie ingezet bij de Europese Investeringsbank met een pand op de nieuwe M7-rijtuigen. In het algemeen spelen de financiële ondersteuning en de sterke band tussen de Staat en de overheidsonderneming zeker en vast in het voordeel bij de onderhandeling tussen de laatstgenoemde en de kredietgevers.

De ondernemingen werden in juli 2016 op de hoogte gebracht van de middelen die hen ter beschikking werden gesteld. De raad van bestuur van de NMBS heeft een ontwerp van het bedrijfsplan en van het meerjareninvesteringsplan goedgekeurd. Van zijn kant heeft de raad van bestuur van Infrabel dat nog niet gedaan. Al in oktober heb ik Infrabel aangemaand om de werkzaamheden te bespoedigen vermits de NMBS de gevraagde ontwerpen al had ingediend.

Overeenkomstig de verdeling van de beschikbare middelen werd op 6 januari 2017 een KB bekendgemaakt dat als voorlopige maatregel

Infrabel concernant la clé de répartition et son impact sur la dette d'Infrabel et de la SNCB.

Au cours d'une audition, les CFO de la SNCB et d'Infrabel ont reconnu que le refinancement de la dette échue pose problème. Le ministre est-il au courant de cette situation?

Il ressort de la lettre du ministre que la dette d'Infrabel n'augmente plus depuis 2014, mais le CFO affirme que les prévisions pour 2016 et 2017 ne sont pas aussi optimistes. Quelle était la dette consolidée de la SNCB et d'Infrabel fin 2014 et fin 2015? Quels sont les pronostics pour fin 2016 et les années suivantes?

Si le résultat opérationnel est négatif, la marge sera-t-elle suffisante pour financer la dette? Un plan de financement a-t-il été établi pour la SNCB et Infrabel? La lettre renvoie à un projet d'arrêt royal. Où en est-on à cet égard?

17.02 **François Bellot**, ministre: La SNCB et Infrabel s'efforcent de refinancer la dette. La SNCB a entamé une opération de refinancement auprès de la Banque européenne d'investissement avec un gage sur les nouveaux M7. Le soutien financier de l'État belge est un atout dans le cadre des négociations avec les sociétés de crédit.

Le conseil d'administration de la SNCB a approuvé un projet de plan d'entreprise et de plan d'investissement pluriannuel. Le conseil d'administration d'Infrabel ne l'a pas encore fait. En octobre, j'ai exhorté le gestionnaire du réseau à accélérer les travaux.

geldt voor de verdeling van de dotaties voor de periode 2016-2020. Overeenkomstig de wet van 1991 zijn de bedrijfsplannen, de meerjareninvesteringsplannen en de beheerscontracten nauw met elkaar verbonden. Naast de middelen die de Staat toekent, zijn de ondernemingen uitgegaan van een aantal hypothesen om hun bedrijfsplan op te stellen.

Deze hypothesen moeten evenwel nog worden bekrachtigd in het kader van de onderhandelingen van de respectievelijke beheerscontracten. In dit stadium is het nog te vroeg om nauwkeurig te communiceren over de evolutie van de schuld van de onderneming, maar ik kan u verzekeren dat ik daaraan grote aandacht besteed.

Un arrêté royal publié le 6 janvier 2017 fait office de mesure provisoire pour la répartition des dotations 2016-2020. Les plans d'entreprise, les plans pluriannuels d'investissement et les contrats de gestion sont étroitement liés. Les négociations relatives aux contrats de gestion n'étant pas encore achevées, il est encore trop tôt pour communiquer sur l'évolution de la dette. Je peux toutefois assurer qu'elle fait l'objet d'une attention soutenue.

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

Ik weet dat dit een zeer technisch onderwerp is. Ik weet ook dat u daaraan de nodige aandacht zult geven. De kern van de zaak is echter ervoor te zorgen dat, met het oog op een blijvende operationaliteit van de bedrijven, de schuld goed wordt gemonitord en ook dat er operationele resultaten zijn.

Een aantal maanden geleden werden hier vragen gesteld over de rating. Ik vond het antwoord een beetje kort door de bocht, want men kan niet zeggen dat een rating verslechtert door het nemen van andere maatregelen.

Ik zal deze vragen zeker blijven stellen, als parlementaire controle. Ik weet dat ze technischer zijn dan de vertraging van een bepaalde lijn, maar het is zeer belangrijk om dit in het oog te houden.

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

Le **président**: La question n° 15739 de M. Flahaux est reportée. La question n° 15744 de M. Devin est transformée en question écrite.

De **voorzitter**: Vraag nr. 15739 van de heer Flahaux wordt uitgesteld. Vraag nr. 15744 van de heer Devin wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

18 Question de M. Éric Massin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les rames bi-courant disponibles fin 2018" (n° 15745)

18 Vraag van de heer Éric Massin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de tweespanningsmotorstellen die eind 2018 geleverd zouden worden" (nr. 15745)

18.01 Éric Massin (PS): Mijnheer de voorzitter; monsieur le ministre, le 14 décembre 2016, je vous avais posé une question concernant la ligne 130A (Charleroi-Erquelinnes) et son éventuelle prolongation jusqu'à Paris. Avant les Thalys, cette ligne reliait Charleroi, Maubeuge, Saint-Quentin et Paris. À cette question, vous m'aviez répondu que la SNCB avait réalisé une étude sur le sujet et l'avait présentée à son comité de direction le 21 mars 2016. Vous m'aviez d'ailleurs précisé que vous ne pouviez pas me la communiquer car c'était commercial.

18.01 Éric Massin (PS): In december deelde u me mee dat de NMBS een studie had uitgevoerd over de verlenging van de lijn Charleroi-Erquelinnes tot Parijs, waaruit gebleken was dat een verbinding Parijs-Maubeuge-Charleroi op korte termijn niet haalbaar is door een gebrek aan

Selon vous, cette étude, avait conclu que le scénario d'une relation Paris-Maubeuge-Charleroi n'était techniquement pas envisageable à court terme car ni la SNCB, ni la SNCF ne disposait du matériel homologué adéquat. Il s'agit d'une locomotive 3 000 volts continus, 25 000 volts alternatifs, équipée de l'ERTMS et homologuée tant sur le réseau belge que sur le réseau français, soit une rame bicourant. Je vous avais d'ailleurs répliqué que j'étais assez étonné puisque qu'il y a du trafic de marchandises sur cette ligne.

Le 9 novembre 2016, soit huit mois après le rapport de la SNCB, vous affirmiez au comité de développement stratégique de l'IGRETEC à Charleroi, dont je fais partie, qu'une liaison vers Maubeuge serait possible. C'est d'ailleurs dans la note que vous avez déposée. Selon vous, des rames "bicourants" nécessaires à cette liaison seraient disponibles fin 2018, début 2019. Vous expliquiez que la SNCB devrait alors étudier cette liaison transfrontalière, son potentiel et sa faisabilité.

Monsieur le ministre, pourquoi avoir prétendu le 9 novembre 2016 devant le comité de développement stratégique que la liaison vers Maubeuge ferait l'objet d'une étude alors que vous m'avez dit le contraire le 14 décembre et ce, sur base d'un rapport de la SNCB daté de mars 2016?

Vous affirmez que les rames vont être disponibles fin 2018, début 2019. Ces rames "bicourants" seront-elles bien reçues fin 2018?

Si une étude est faite concernant la liaison vers Maubeuge et si le matériel adéquat est disponible, pourquoi ne pas alors prolonger cette ligne jusque Paris?

18.02 François Bellot, ministre: Monsieur Massin, le malentendu me semble lié au délai dans lequel les choses sont mises en perspective. L'étude de mars 2016 avait envisagé les différentes alternatives au Thalys wallon et conclu qu'à court terme, ni la SNCB, ni la SNCF ne disposaient du matériel adéquat. Il est évident que dans le cadre d'une alternative au Thalys, l'étude portait bien sur une relation transfrontalière directe vers Maubeuge et Paris, même si une relation via correspondance à Maubeuge a également été étudiée sans être budgétisée. Je confirme que la liaison vers Maubeuge et Paris pourra être envisagée et, donc, étudiée du point de vue du potentiel et de la faisabilité lorsque la SNCB disposera des locomotives homologuées. Mais cela ne pourra pas être réalisé avant la fin 2018 ou le début 2019, au plus tôt. La SNCB a bien engagé une procédure d'homologation de ses locomotives à cet horizon, mais il est trop tôt pour déterminer une date précise de mise en service.

Depuis lors, j'ai également demandé à la SNCB de prendre contact avec la SNCF, afin d'étudier la possibilité de réaliser une boucle ferroviaire de l'Avesnois reliant La Louvière, Mons, Aulnoye-Aymeries, Maubeuge, Jeumont, Erquelines et Charleroi afin de pouvoir donner correspondance aux trains SNCF effectuant la liaison Maubeuge-Paris. Il est évident que ces trains bicourants, s'ils sont homologués pour cette boucle, pourraient aller sur d'autres lignes en France. À ce jour, aucune porte n'est fermée. Nous avons demandé à la SNCB d'envisager toutes les solutions possibles.

Je dois dire qu'il y a d'autres dossiers dans le *pipe*, notamment entre

geschikt materieel, met name locomotieven 3 kV gelijkstroom en 25 kV wisselstroom, met ERTMS en gehomologeerd voor zowel het Belgische als het Franse spoorwegnet, dus tweespanningsmotorstellen.

Voor het Comité voor strategische ontwikkeling van IGRETEC in Charleroi zei u dat een verbinding met Maubeuge wél mogelijk zou zijn, dat er eind 2018 of begin 2019 tweespanningsmotorstellen beschikbaar zouden zijn en dat de NMBS het potentieel en de haalbaarheid van die grensoverschrijdende verbinding zou moeten bestuderen. Waarom zei u in december het tegenovergestelde van wat u in november verklaarde op basis van een rapport van maart 2016? Wanneer worden de tweespanningsmotorstellen geleverd? Waarom wordt die lijn niet tot Parijs doorgetrokken?

18.02 Minister **François Bellot**: Er is een misverstand.

In de studie van maart 2016 kwamen tot het besluit dat noch de NMBS noch de SNCF op korte termijn over het gepaste materieel beschikten om de diverse alternatieven voor de Waalse Thalys uit te werken. Eén daarvan voorziet in een rechtstreekse grensoverschrijdende verbinding naar Maubeuge en Parijs, die zal kunnen worden gepland zodra de NMBS over de gehomologeerde locomotieven beschikt. Dat zal ten vroegste eind 2018 of begin 2019 zijn.

Sindsdien heb ik de NMBS ook gevraagd de SNCF te contacteren teneinde de mogelijkheid van een treinlus in de Franse regio Avesnois te bestuderen. Als die tweespanningsmotorstellen voor die treinlus worden gehomologeerd, zouden ze op andere

Mons et Valenciennes, qui dépendent des mêmes difficultés techniques. On vient de sortir péniblement d'une homologation de cette nature entre la Belgique et le Grand-Duché de Luxembourg pour 8 trains. C'est le même phénomène. On essaie de régler, au niveau européen, tous les problèmes de sécurité, mais on se rend compte que l'ETCS nous embête en reconstituant des effets "frontières" difficiles à régler. Idem pour les potentiels électriques, qui sont différents.

On a ajouté une difficulté à la difficulté existante. Je vous confirme les propos que j'ai tenus à Charleroi. Nous avons chargé la SNCB d'étudier toutes les opportunités à ce niveau-là.

18.03 **Éric Massin** (PS): Monsieur le ministre, vous semblez plus volontariste et plus optimiste que dans votre réponse du 14 décembre. À ce moment-là, j'avais plutôt l'impression que toute liaison entre Charleroi et Paris par l'intermédiaire de Maubeuge-Saint-Quentin me semblait purement et simplement morte. Cela m'avait étonné, surtout après vos déclarations du 9 novembre à Charleroi.

Je vous demande d'être attentif à ce qu'il n'y ait pas de liaison de dossiers entre la boucle dont vous parlez et une éventuelle liaison directe entre Charleroi et Maubeuge, donc Saint-Quentin, donc Paris. Les trains de rabattement, dans le cadre de cette boucle dont vous parlez, existent déjà, quelques fois avec des ruptures de charge. Cela signifie que tous les voyageurs peuvent être rabattus en gare de Charleroi et ensuite prendre le train international vers Paris. Il faut être attentif à ce qu'on ne vienne pas vous dire, malgré la présence d'un matériel homologué, qu'on ne peut mettre la liaison internationale en place avant d'avoir mis en place la boucle, les différents accords, les différents horaires et effectué les différentes études, etc. Le potentiel de voyageurs entre Charleroi et Paris est présent. Ce que vous allez faire, c'est substituer la liaison Thalys Namur-Charleroi-Mons-Paris à une ligne Charleroi-Paris, avec le fait que les gens qui veulent prendre cette liaison en venant de Namur devront d'abord emprunter la ligne Namur-Charleroi et il n'y aura pas de liaison directe de Namur vers Paris.

À partir du moment où le taux de fréquentation sur le Thalys wallon était bon (plus de 50 %), cela signifie que demain, vous aurez un beau potentiel de voyageurs. C'est la raison pour laquelle j'insiste sur le fait qu'on ne conditionne pas la mise en place d'une liaison par la boucle, car vous risquez de perdre définitivement ce potentiel.

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

19 Question de Mme Véronique Caprasse au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le projet de la SNCB concernant les trains sans accompagnateurs" (n° 15747)

19 Vraag van mevrouw Véronique Caprasse aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het plan van de NMBS om treinen zonder treinbegeleider te laten rijden" (nr. 15747)

19.01 **Véronique Caprasse** (DéFI): Monsieur le président, je souhaite à toutes les personnes présentes mes meilleurs vœux pour l'année 2017.

Franse spoorlijnen kunnen worden ingezet.

Die technische issues doen zich ook in andere dossiers voor. De invoering van het ETCS doet opnieuw grensgerelateerde problemen rijzen die moeilijk op te lossen vallen. Hetzelfde geldt voor het elektrische potentieel.

We hebben de NMBS gevraagd alle mogelijkheden te bestuderen.

18.03 **Éric Massin** (PS): U lijkt optimistischer dan een maand geleden. Men heeft het idee van een verbinding tussen Charleroi en Parijs via Maubeuge en Saint-Quentin nog niet opgegeven.

Gelet op het grote reizigerspotentieel vraag ik u het dossier van de lus niet te koppelen aan de rechtstreekse verbinding tussen Charleroi en Parijs via Maubeuge om te voorkomen dat men u zou zeggen, terwijl het gehomologeerde materieel voorhanden is, dat men de internationale verbinding niet tot stand kan brengen vooraleer de lus gerealiseerd is en de verschillende overeenkomsten afgesloten zijn.

19.01 **Véronique Caprasse** (DéFI): Een werkgroep kreeg de opdracht om te onderzoeken of

Monsieur le ministre, la SNCB vient d'annoncer la création de groupes de travail pour étudier la possibilité de faire rouler des trains sans accompagnateurs.

Le système du train avec un seul agent à bord (le conducteur) serait testé dès 2019 sur des petites lignes, puis étendu aux lignes locales des dessertes des grandes villes et enfin appliqué au RER autour de Bruxelles.

Le but avéré de ce nouveau système est de diminuer la masse salariale. À terme, 638 postes d'accompagnateurs seraient supprimés, tandis que 169 autres seraient créés pour assurer la sécurité et des contrôles volants à bord des trains.

À terme, ce seraient donc 469 équivalents temps plein économisés par la SNCB, soit une économie sur la masse salariale estimée à 28 millions par an.

Outre une modification législative, car la loi impose actuellement la présence d'un accompagnateur dans chaque train, la SNCB devra également faire valider toute la nouvelle procédure par la SSICF, l'organe officiel et indépendant de contrôle et d'enquête sur la sécurité du rail.

Je dois vous avouer, monsieur le ministre, que ce système de trains sans accompagnateurs me laisse particulièrement perplexe à la fois pour des raisons de sécurité des passagers, de service rendu aux personnes à mobilité réduite et d'information correcte donnée aux voyageurs.

À cet égard, je partage l'inquiétude exprimée par les syndicats européens des cheminots qui avaient lancé, déjà fin 2015, une campagne de sensibilisation contre pareille décision.

Certes, en Île de France, le système EAS (Équipement Agent Seul) fonctionne pour 90 % pour 6 500 trains mais très sincèrement, au regard de nos obligations de service public ferroviaire, n'est-ce pas à cet égard inopportun au vu de nos retards en matière d'infrastructures ou en matière de ponctualité?

Ce projet me paraît surtout marqué par une volonté de communication pour masquer d'autres priorités.

Je terminerai en considérant que sur le plan des économies à réaliser, il est particulièrement dommageable de s'en prendre une fois encore au personnel quand on connaît la situation de certaines filiales de la SNCB. Il serait assurément plus opportun de rationaliser les structures de la SNCB, on y gagnerait en efficacité, mais aussi et surtout en économies d'échelle.

En conséquence, monsieur le ministre, pouvez-vous me faire savoir:

a) si d'ores et déjà les petites lignes et lignes rurales, qui seraient en test dès 2019, ont déjà fait l'objet d'une première détermination?

b) si des analyses seront dûment effectuées avec des systèmes similaires sur des réseaux ferroviaires de pays voisins, notamment

het mogelijk is om treinen zonder treinbegeleiders te laten rijden. Het systeem zou op kleine lijnen wordt getest, daarna uitgebreid worden naar lokale lijnen die halteren in de grote steden en uiteindelijk ook toegepast worden op het GEN rond Brussel. De bedoeling is om de loonmassa te verlagen: er zouden 638 banen geschrapt worden en 169 nieuwe gecreëerd worden voor de vliegende controles op de treinen. Er is een wetswijziging nodig en daarnaast moet de NMBS de nieuwe procedure door de DVIS, het controleorgaan voor de veiligheid van de spoorwegen, laten bekrachtigen.

Ik stel mij grote vragen bij het systeem, wat betreft de veiligheid van de passagiers, de service aan personen met beperkte mobiliteit en de reizigersinformatie. De Europese spoorvakbonden hebben eind 2015 een campagne opgestart tegen een dergelijke beslissing. De besparingen gaan nog maar eens ten koste van het personeel, terwijl het beter zou zijn om de structuren van de NMBS te rationaliseren.

Heeft men al bepaald op welke lijnen het systeem zal worden getest?

Zullen er studies worden uitgevoerd omtrent vergelijkbare systemen op het spoornet in de buurlanden?

quant à une garantie optimale en matière de sécurité?

19.02 François Bellot, ministre: Chère collègue, la SNCB fait savoir que l'intention est de démarrer ce projet sur des lignes diesel peu fréquentées. Aucune ligne d'essai n'a encore été déterminée pour organiser les tests nécessaires.

Préalablement à la mise en œuvre du projet, de vastes analyses de risque seront effectuées en ce qui concerne la sécurité d'exploitation et des personnes. Cela constitue évidemment l'une des conditions *sine qua non* pour obtenir l'aval de l'instance de sécurité, qui est bien entendu la dernière à avoir son mot à dire pour valider ou non le nouveau principe organisationnel.

19.03 Véronique Caprasse (DéFI): Monsieur le ministre, je vous remercie de votre réponse qui me rassure quelque peu.

Nous verrons ce qu'il en sera. En tout cas, il est clair que la sécurité constitue la priorité dans ce dossier. En outre, la perte d'emplois est une préoccupation très actuelle. Nous ne voulons pas perdre trop de personnel à la suite de cette démarche.

Je vous remercie pour vos réponses rassurantes... pour l'instant.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

La réunion publique de commission est levée à 16.41 heures.
De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.41 uur.

19.02 Minister François Bellot: Dat project zou van start gaan op weinig gebruikte lijnen met diesel-treinen. Er werden nog geen beslissingen genomen omtrent de testtrajecten. Er zullen risico-analyses worden uitgevoerd wat de exploitatieveiligheid en de veiligheid van personen betreft, zodat de veiligheidsinstantie, die in dezen het laatste woord heeft, zich daarover kan uitspreken en het nieuwe organisatorische principe kan bekrachtigen.

19.03 Véronique Caprasse (DéFI): De veiligheid is primordiaal in dit dossier. Bovendien willen we banenverlies voorkomen.