



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

11-05-2016

Namiddag

Mercredi

11-05-2016

Après-midi

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

| | | | |
|--|--|---|---|
| <i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties :</i> | | <i>Abréviations dans la numérotation des publications :</i> | |
| 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 toezpraken (met de bijlagen) | CRIV | Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral définitif et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes) |
| | (witte kaft) | | (couverture blanche) |
| PLEN | Plenum | PLEN | Séance plénière |
| COM | Commissievergadering | COM | Réunion de commission |
| MOT | Moties tot besluit van interpellaties (op beige kleurig papier) | MOT | Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige) |

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

INHOUD

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de

SOMMAIRE

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

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

Question de Mme Katrin Jadin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la suppression de la ligne 42" (n° 10873)

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

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

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

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

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

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

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

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

Question de Mme Inez De Coninck au ministre de

minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het advies van het RGCT over de heffing van de spoorweginfrastructuur" (nr. 11324)

Sprekers: **Inez De Coninck, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'avis de la CCVF à propos de la tarification de l'infrastructure ferroviaire" (n° 11324)

Orateurs: **Inez De Coninck, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Samengevoegde vragen van 9
 - de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de integratie van Securail bij de spoorwepolitie en de veiligheidsmaatregelen in de stations in het kader van de strijd tegen het terrorisme" (nr. 11242) 9
 - mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toekomst van de spoorwepolitie en Securail" (nr. 11452) 9
 - mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de beveiliging van stations in het algemeen en de integratie van Securail-personeel in de spoorwepolitie in het bijzonder" (nr. 11463) 9

Sprekers: **David Geerts, Inez De Coninck, Sabien Lahaye-Battheu, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Questions jointes de 9
 - M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'intégration de Securail au sein de la police des chemins de fer et les mesures de sécurité prises dans les gares dans le cadre de la lutte contre le terrorisme" (n° 11242) 9
 - Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'avenir de la police des chemins de fer et de Securail" (n° 11452) 9
 - Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la sécurisation des gares en général et l'intégration du personnel de Securail dans la police des chemins de fer en particulier" (n° 11463) 9

Orateurs: **David Geerts, Inez De Coninck, Sabien Lahaye-Battheu, 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 "het beheerscontract NMBS en de assistentie aan personen met beperkte mobiliteit" (nr. 11325) 13

Sprekers: **Inez De Coninck, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Question de Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le contrat de gestion SNCB et l'assistance aux personnes à mobilité réduite" (n° 11325) 13

Orateurs: **Inez De Coninck, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Vraag van mevrouw Stéphanie Thoron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de prioriteiten op het stuk van verkeersveiligheid en de zware voet van de Belgische chauffeurs" (nr. 11167) 14

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

Question de Mme Stéphanie Thoron au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les priorités en matière de sécurité routière et de la vitesse excessive des Belges sur la route" (n° 11167) 14

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

Vraag van de heer Benoit Hellings aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de evaluatie van de gevolgen van de nieuwe RNP-procedure voor de landingen 15

Question de M. Benoit Hellings au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'évaluation des incidences de la nouvelle procédure RNP pour les atterrissages en 15

- op baan 07L op Brussels Airport" (nr. 11347)
Sprekers: Benoit Hellings, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- Vraag van de heer Stéphane Crusnière aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de voltooiing van het GEN in Waals-Brabant" (nr. 11382)
Sprekers: Stéphane Crusnière, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- Vraag van mevrouw Karin Temmerman aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de timing met betrekking tot de verkoop van gronden van Infrabel aan het station van Drogen" (nr. 11291)
Sprekers: Karin Temmerman, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vermindering van het aantal fietspunten en de criteria van de openbare aanbesteding voor het onderhoud van de fietspunten" (nr. 11429)
Sprekers: David Geerts, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- Vraag van mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vakbondstoelagen" (nr. 11394)
Sprekers: Gwenaëlle Grovonius, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de veiligheidsmaatregelen op overwegen" (nr. 11430)
Sprekers: David Geerts, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het vastzitten van
- piste 07L à Brussels Airport" (n° 11347)
Orateurs: Benoit Hellings, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
- Question de M. Stéphane Crusnière au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la finalisation des travaux RER en Brabant wallon" (n° 11382)
Orateurs: Stéphane Crusnière, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
- Question de Mme Karin Temmerman au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le timing concernant la vente de terrains appartenant à Infrabel aux abords de la gare de Drogen" (n° 11291)
Orateurs: Karin Temmerman, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
- Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la diminution du nombre de points vélo et les critères d'adjudication publique pour l'entretien des points vélo" (n° 11429)
Orateurs: David Geerts, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
- Question de Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les dotations syndicales" (n° 11394)
Orateurs: Gwenaëlle Grovonius, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
- Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les mesures de sécurité aux abords des passages à niveau" (n° 11430)
Orateurs: David Geerts, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
- Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les 500 passagers bloqués dans un train surchauffé"

500 reizigers op een snikhete trein" (nr. 11431)
Sprekers: David Geerts, François Bellot,
 minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol
 en de Nationale Maatschappij der Belgische
 Spoorwegen

(n° 11431)
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 David Geerts aan de minister
 van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de
 Nationale Maatschappij der Belgische
 Spoorwegen, over "de schuldsituatie van onze
 spoorwegen" (nr. 11436)
Sprekers: David Geerts, François Bellot,
 minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol
 en de Nationale Maatschappij der Belgische
 Spoorwegen

28 Question de M. David Geerts au ministre de la 28
 Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société
 Nationale des Chemins de fer Belges, sur
 "l'endettement de la société nationale des
 chemins de fer" (n° 11436)
Orateurs: David Geerts, François Bellot,
 ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol
 et de la Société Nationale des Chemins de fer
 Belges

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

30 Question de Mme Karine Lalieux au ministre de la 30
 Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société
 Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la
 situation sociale chez Belgocontrol" (n° 11451)
Orateurs: Karine Lalieux, François Bellot,
 ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol
 et de la Société Nationale des Chemins de fer
 Belges

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

van

du

WOENSDAG 11 MEI 2016

MERCREDI 11 MAI 2016

Namiddag

Après-midi

La réunion publique de commission est ouverte à 14.20 heures et présidée par Mme Karine Lalieux.
De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.20 uur en voorgezeten door mevrouw Karine Lalieux.

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

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

01.01 Katrin Jadin (MR): Monsieur le ministre, je vous félicite parce que c'est la première fois que j'ai l'occasion de vous interroger dans vos nouvelles fonctions. Il me revient que les demandes de renseignement en langue allemande ne sont quasi jamais traitées au sein du SPF Mobilité. D'après mes informations, le département en charge des réponses aurait un quota de mails à répondre mais ne doit pas obligatoirement répondre à tous les mails entrant à l'administration. Cela me paraît logique. Très souvent donc, on ne donne tout simplement pas de suite aux demandes de nos concitoyens germanophones. Ça par contre, c'est pour moi un peu plus inquiétant.

Un autre problème lié à ce sujet serait le fait que la centrale responsable du dispatching des mails ne comprendrait pas les mails en langue allemande et ces derniers ne seraient pas dispatchés correctement au sein du SPF.

Monsieur le ministre, ma question est dès lors très simple: ne serait-il pas envisageable d'instaurer une adresse mail pour nos concitoyens germanophones afin que leurs demandes soient traitées par des personnes au sein de votre administration maîtrisant la langue de Goethe?

01.02 François Bellot, ministre: Madame la présidente, madame la députée, le SPF m'informe que le traitement des demandes d'information par email au SPF Mobilité et Transports est effectué de deux manières. D'un côté, un guichet d'information existe pour les questions relatives à l'immatriculation des véhicules (la DIV) qui est joignable via leur site help.div@mobiliteit.fgov.be. Ces questions ont été détachées des demandes d'information centralisées au vu du nombre

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

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

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

important de demandes traitées par ce service. Les questions en allemand à destination de la DIV sont traitées par les collaborateurs germanophones de l'antenne d'Eupen.

D'un autre côté, les demandes générales sont traitées par un guichet d'information central via l'adresse info@mobiliteit.fgov.be. Aucune différence n'est opérée à l'égard des demandes exprimées en langue allemande. L'engagement du SPF d'y répondre dans les 10 jours via un système centralisé vaut de la même manière que pour les autres rôles linguistiques.

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

01.03 Kattrin Jadin (MR): Merci beaucoup, monsieur le ministre. Pour la DIV, je savais qu'il n'y avait pas de problèmes. J'entends donc que, statistiquement, il n'y a pas vraiment de problème. Je m'en réjouis, monsieur le ministre.

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

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

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

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

02 Question de Mme Kattrin Jadin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la suppression de la ligne 42" (n° 10873)

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

02.01 Kattrin Jadin (MR): Monsieur le ministre, la rumeur d'une éventuelle suppression de la ligne 42 circule malheureusement encore dans le sud de mon arrondissement – celui de Verviers - et suscite, sinon la panique, du moins certaines craintes. En effet, cette rumeur est très inquiétante pour les usagers du train dans cette région.

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

Is die spoorlijn in gevaar?

C'est la raison pour laquelle, monsieur le ministre, je vous saurais gré de bien vouloir nous éclairer sur cette situation.

02.02 François Bellot, ministre: Madame la députée, comme mon prédécesseur avait eu l'occasion de le mentionner en répondant à différentes questions écrites, il n'est nullement envisagé de supprimer la desserte de la ligne 42. Celle-ci fera partie des obligations qui seront reprises dans le contrat de gestion de la SNCB.

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

En outre, Infrabel m'informe que d'importants travaux de renouvellement des infrastructures ferroviaires ont été entrepris sur cette même ligne au cours de ces dernières années. Parmi ceux-ci, on notera la réélectrification de la ligne au début 2000, période pendant laquelle la plupart des ponts et tunnels ont également été renouvelés. Complémentairement à ces chantiers, des travaux de sécurisation des parois rocheuses ont été exécutés. Plus récemment encore, en 2014, la signalisation de la ligne a été intégralement modernisée.

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

Dans l'état actuel des choses, l'exploitation de la ligne 42 n'est donc pas en danger.

02.03 Kattrin Jadin (MR): Monsieur le ministre, c'est très bien. Je constate qu'on investit et qu'on croit en l'avenir. C'est magnifique. Je suis rassurée et vous en remercie.

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

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

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

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

03.01 Kattrin Jadin (MR): Monsieur le ministre, en 2015, les congés de maladie auraient coûté 45 millions d'euros à la SNCB contre 38,4 millions en 2013. Une analyse des chiffres par province nous révèle en outre que les agents de la SNCB basés dans le Hainaut ont été plus de 70 % à ne pas prendre leur service au moins un jour, contre seulement 59 % en Flandre occidentale. De manière générale, les durées d'absence sont également plus longues en Wallonie qu'en Flandre. Ainsi, les agents liégeois s'absentent en moyenne 17,3 jours, contre seulement 8,9 jours pour les agents de la province de Flandre orientale.

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

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

Pour endiguer ce phénomène, la SNCB a déjà mis en oeuvre plusieurs mesures ces dernières années. La politique de contrôle de la véracité des certificats médicaux a notamment été renforcée, et une campagne de prévention a été entreprise. Un autre projet pilote serait actuellement en cours dans plusieurs ateliers du pays, visant à rencontrer les personnes les plus exposées à l'absentéisme et à pouvoir ainsi déterminer les raisons qui sous-tendent ce comportement.

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

Monsieur le ministre, selon vous, quelles causes pourraient-elles justifier de telles disparités dans les taux d'absentéisme et la durée des absences à travers les différentes régions du pays? Votre département a-t-il déjà entrepris l'évaluation des mesures actuellement appliquées par la SNCB afin d'endiguer l'augmentation du coût de l'absentéisme? Si oui, quelles en sont les conclusions? Quand espérez-vous recevoir les conclusions du projet pilote en cours? D'autres mesures sont-elles actuellement à l'étude au sein de vos services pour lutter contre cette problématique?

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

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

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

03.02 François Bellot, ministre: Madame la présidente, madame Jadin, selon HR Rail, les différences qui existent entre les provinces belges au niveau des indicateurs d'absentéisme existent aussi au sein

03.02 Minister François Bellot: Er werden nog niet veel wetenschappelijke studies

des chemins de fer belges. Il s'agit d'une donnée connue qui figure également dans les rapports annuels de Securex, Medex et SD Worx.

Pour expliquer ces différences, peu d'études scientifiques sont disponibles. En résumé, on pourrait dire que la santé est un phénomène complexe résultant d'interactions entre de nombreux facteurs, notamment le contexte socioéconomique, le statut social individuel, les habitudes culturelles et le style de vie, les facteurs génétiques, les politiques de santé publique et la prise en charge des maladies, selon l'Institut scientifique de Santé publique.

En ce qui concerne l'absentéisme aux chemins de fer belges, les actions suivantes ont été entreprises par le département HR. Elles sont au nombre de cinq: la communication d'indicateurs d'absentéisme aux diverses entités; l'élaboration d'un modèle d'absentéisme en tant que schéma de référence pour cadrer des actions; l'établissement des indicateurs et des chiffres d'absentéisme 2015 et la communication d'indicateurs au niveau du comité de prévention et de protection au travail; le lancement de projets-pilotes à la SNCB et à Infrabel, et l'organisation prochaine d'un séminaire consacré au burn-out.

Le département HR fait savoir que l'évaluation de ces actions suivra plus tard. Voilà les éléments que je pouvais vous donner.

uitgevoerd over de verschillen tussen de ziekteverzuimcijfers in de verschillende provincies.

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

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

Die acties zullen later geëvalueerd worden.

03.03 Kattrin Jadin (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie pour ces éclaircissements. Je partage le constat du ministre qu'il est évidemment très difficile de trouver les raisons scientifiques qui mènent à de telles disparités. J'ai trouvé la réponse très intéressante. Je la relirai avec plaisir.

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

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

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

04.01 Goedele Uyttersprot (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, op 4 mei 2013 ontspoorde in Wetteren een goederentrein met chemische producten aan boord. Een onderzoek wees uit dat de treinbestuurder in fout was, want hij reed 80 kilometer per uur waar hij maar 40 kilometer per uur mocht en negeerde daarenboven een stopsignalisatie.

Op 23 juli 2015 kregen alle benadeelden een brief met de melding dat de treinbestuurder was overleden. De bestuurder kan aldus niet meer strafrechtelijk vervolgd worden. De dood van de machinist maakt DB Schenker, de vervoermaatschappij, voor een groot deel aansprakelijk. Voorlopig is die maatschappij echter niet geneigd om de factuur te betalen. De vervoermaatschappij vroeg een bijkomend

04.01 Goedele Uyttersprot (N-VA): Connaît-on déjà la cause du déraillement, le 4 mai 2013 à Wetteren, d'un train de marchandises transportant des produits chimiques? La responsabilité d'Infrabel peut-elle être mise en cause? À combien se montent les dégâts? Les victimes ont-elles été indemnisées?

Infrabel a préfinancé les prestations des entreprises qu'elle

technisch onderzoek om onder meer na te gaan of de wissels van de sporen op het moment van het ongeluk zich al dan niet in perfecte technische staat bevonden.

Infrabel heeft de prestaties van ondernemingen waartoe hij zelf de opdracht heeft gegeven en ook de kosten die verband hielden met noodzakelijke en dringende maatregelen om de schade te beperken, nu geprefinancierd.

Mijnheer de minister, ondertussen zijn wij drie jaar na de ramp, vandaar de volgende vragen.

Is er inmiddels al duidelijkheid over de verantwoordelijkheden van de ramp? Zijn de resultaten van het technisch onderzoek naar de wissels in de sporen al gekend? Zo ja, kan Infrabel aansprakelijk worden gesteld? Waarom wel of waarom niet?

Werden alle slachtoffers ondertussen al vergoed? Over welk bedrag gaat het in totaal? Werd alle schade geregeld en wat is de totale kostprijs ervan?

Heeft Infrabel de geprefinancierde bedragen reeds kunnen recupereren? Zo ja, van wie? Zo nee, wanneer en door wie zullen die worden terugbetaald?

04.02 Minister **François Bellot**: Mevrouw de voorzitter, mevrouw Uyttersprot, Infrabel is niet bevoegd om uitspraken te doen over de verantwoordelijkheden van de ramp of de stand van het gerechtelijk vooronderzoek, dat in handen is van de onderzoeksrechter. Infrabel is er ook niet van op de hoogte voor wanneer de afronding van het onderzoek is gepland. Voor meer informatie moet u zich wenden tot de bevoegde gerechtelijke instanties.

Naast de directe levensnoodzakelijke kosten inzake de geëvacueerde particuliere buurtbewoners, prefinanciert Infrabel enkel de prestaties van ondernemingen waartoe hij zelf de opdracht heeft gegeven, alsmede de facturen die voortvloeien uit dringende maatregelen die genomen werden in het kader van zijn plicht om als een goede huisvader op te treden.

De schade die Infrabel aldus tot op heden aan derden reeds heeft vergoed voor rekening van wie het behoort, wordt provisioneel begroot op 4 010 269, 87 euro. Alle schade werd nog niet geregeld. Infrabel kon niet inschatten wie uiteindelijk voor welk bedrag een vordering zou indienen. Infrabel heeft de geprefinancierde bedragen tot op heden nog niet kunnen recupereren. Alle schade zal uiteindelijk worden verhaald op de verantwoordelijke voor het treinongeval.

04.03 **Goedele Uyttersprot** (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

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

05 **Samengevoegde vragen van**

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

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

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

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

Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het installeren van poortjes en scanners in de stations in het kader van de strijd tegen het terrorisme" (nr. 11428)

05 Questions jointes de

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

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

05.01 Inez De Coninck (N-VA): Mijnheer de minister, net zoals collega Jadin feliciteer ik u vooreerst met uw aanstelling als minister.

Laat ik tot mijn vraag komen.

Uw voorgangster toonde verschillende malen interesse in de plaatsing van toegangspoortjes in de stations uit veiligheidsoverwegingen. Het ging om een investering van ongeveer 57 miljoen euro. Daarnaast waren er jaarlijkse wederkerende kosten van x miljoen euro.

Buurland Frankrijk besliste na de terreurdaden om toegangspoortjes te installeren maar keert nu op die beslissing terug. Ze zoeken daar nu andere oplossingen. Bij ons onderzoekt de NMBS het nut ervan. Zij bevestigt dat ook op sociale media. Zonder dat ik afbreuk wil doen aan het belang van ingrepen voor de veiligheid in onze stations, stel ik de vraag wat de meerwaarde is van de poortjes voor de veiligheid. De toegangspoortjes in het metrostation van Maalbeek hebben de terroristen jammer genoeg niet kunnen tegenhouden.

Bovendien zijn er puur praktische problemen. Sommige perrontoeegangen dienen als verbindingsweg tussen verschillende delen van de stad, zoals in het station van Leuven. De toegang naar de perrons is ook een toegangsweg tot de stad en zelfs een belangrijke fietsverbinding. In andere stations zoals Antwerpen-Centraal bevinden zich commerciële ruimtes in de stationshal die toegang geeft tot de perrons. Die worden niet alleen bezocht door treinreizigers maar ook door andere klanten.

Kunt u toelichting geven over het onderzoek van de NMBS naar de toegangspoortjes? Wat is uw visie hierover? Zult u de poortjes plaatsen voor nationaal of ook voor internationaal vervoer? Hebt u al een betrouwbaar zicht op de kostprijs? Hoe vermijdt u wachtrijen, die eveneens een veiligheidsrisico creëren? Hoe zorgt u ervoor dat de perrontoeegangen die fungeren als toegangsweg tot stadsdelen en commerciële ruimtes, toegankelijk blijven?

05.02 David Geerts (sp.a): Ik heb al verschillende vragen over de veiligheidsportjes gesteld, omdat ik meen dat die niet veel uithalen. Ik stel met genoeg vast dat ook andere collega's die mening zijn toegedaan. Uw voorgangster ging tot in Spanje kijken. Zij wilde die poortjes wel.

Uit haar antwoorden kon ik opmaken dat er van de 400 miljoen euro voor terrorismebestrijding 58,5 miljoen wordt aangewend voor de veiligheidsportjes. Op een andere begrotingspost neemt men 23,8 miljoen euro voor het plaatsen van bijkomende camera's.

In de vraag die ik ingediend heb, heb ik het antwoord van uw voorgangster opgenomen. Wat is uw visie daarop, gelet op het feit

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

Le ministre peut-il commenter l'étude menée actuellement par la SNCB? Des portiques seront-ils installés, pour le trafic national mais aussi pour le trafic international? Quel en serait le coût? Comment les files d'attente seront-elles évitées, files d'attentes qui constituent, elles aussi, une source de risques? Comment veillera-t-on à ce que les gares restent accessibles pour les non-voyageurs?

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

Les portiques n'ont pas pu

dat, zoals mevrouw De Coninck al opmerkte, de poortjes in de metro de aanslag daar niet tegengehouden hebben, een aantal buurlanden op dat idee terugkomt en de opstarttijd verhoogt?

Ik heb van in het begin gezegd dat het niet verstandig zou zijn om poortjes te plaatsen. De plaatsing vraagt namelijk een enorm budget. In Spanje is men er nog altijd van aan het bekomen. Bovendien is er een zeer grote impact voor de pendelaars. Wat is uw mening daarover? Blijft u bij de vraag van uw voorganger aan de regering om 58,5 miljoen en 23,8 miljoen euro in de begroting daartoe te alloceren?

05.03 Minister **François Bellot**: Er dient een onderscheid te worden gemaakt tussen toegangspoortjes, zoals die in de Nederlandse stations en bij de MIVB, die hoofdzakelijk een commerciële functie hebben, en de detectieportieken. Zoals u in uw vraag aangeeft, staan dergelijke toegangspoortjes haaks op het huidige open concept van de stations. Het is evident dat de toegangspoortjes personen met slechte bedoelingen niet zullen tegenhouden. Met een vervoersbewijs kan men zich eenvoudig toegang tot het station verschaffen. Detectieportieken die enkel metaal detecteren, zijn geen optie, want die zouden een te sterke impact hebben op de reizigersflux.

Samen met mijn collega van Binnenlandse Zaken werk ik momenteel aan een oplossing die de veiligheid garandeert en tegelijk rekening houdt met de noodzakelijke vlotte doorstroming van de reizigers en de eigenheid van het station als openbare ruimte. Als de oplossing daarvoor geen garanties kan bieden, dan verleggen wij alleen het probleem, zoals de situatie na de heropening van de luchthaven van Zaventem heeft aangetoond. Portieken met een vorm van detectie van explosieven of van ontstekingsmechanismen zijn vandaag geen gangbare praktijk en kunnen nog niet beschouwd worden als beproefde technologie. Bij de NMBS wordt bekeken of dat een realistische oplossing zou kunnen zijn. Ook wil ik met mijn collega van Binnenlandse Zaken bekijken of het een optie is de expertise te bundelen in een werkgroep van betrokken security- en politieverantwoordelijken.

Voorzitter: Goedele Uyttensprot.
Présidente: Goedele Uyttensprot.

Bij het uittekenen van de beveiliging van de stations dient ook rekening te worden gehouden met de belangen van de reiziger, die een vlotte toegang tot het openbaar vervoer wil. Daarnaast wijst u terecht ook op de commerciële aspecten enerzijds van de NMBS als vervoerder en anderzijds van de concessie in de stations.

Neen, ik heb nog geen zicht op de kosten van de maatregel. Het budget zal worden bepaald door de keuzes die zullen worden gemaakt, nadat alle opties werden bestudeerd. Dat gebeurt op basis van benchmarking en consultatie van leveranciers. Naar gelang van de gekozen technologie en de beslissing op regeringsniveau zullen de noodzakelijke financiële middelen worden vrijgemaakt. De ervaringen in Zaventem tonen aan dat het inderdaad van belang is de risico's niet simpelweg te verplaatsen. Het uiteindelijk gekozen model zal daarmee moeten rekening houden.

05.04 **Inez De Coninck** (N-VA): Mijnheer de minister, dank u voor

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

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

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

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

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

05.04 **Inez De Coninck** (N-VA):

het uitvoerig antwoord.

Ik stel vast dat u de nodige afwegingen maakt. Ik verwijs naar de reactie van TreinTramBus op het idee van poortjes. De organisatie zei dat er nu miljoenen investeringen worden gedaan om de reistijd met een paar minuten te doen dalen, terwijl de poortjes die investeringen tenietdoen. Dat is een belangrijk aspect, dat moet worden meegenomen, samen met de andere aspecten die u in uw antwoord hebt aangehaald.

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

Het is belangrijk dat u nuance brengt, want uw voorgangster zei het volgende: "Il est exact que j'ai demandé au gouvernement d'allouer 58 millions d'euros pour mettre en place un dispositif de mesures de protection contre les actes de terrorisme aux chemins de fer, à savoir l'installation de portiques". Nu hoor ik echter een minister die veel genuanceerder is en ook vraagtekens plaatst bij de allocatie van een dergelijke hoeveelheid geld, met beperkte resultaten en met een grote impact op de reizigers.

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

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

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

06.01 Inez De Coninck (N-VA): Mijnheer de minister, de rijpadvergoeding is een belangrijk instrument dat bepalend is voor zowel het aanbod als de financiële stromen binnen de bedrijven.

In een recent advies formuleerde het Raadgevend Comité van de Treinreizigers een advies over de heffing voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur, kortom de infrastructuurvergoeding. In ons land is deze vergoeding zeer hoog, wat eigenlijk een omgekeerd effect heeft. Hierdoor wordt de NMBS beperkt in het verhogen van het treinaanbod.

Het advies kan kort zo samengevat worden dat, enerzijds, Infrabel een hoger gedeelte van de totale exploitatie zou krijgen en dat dit zou toelaten dat zij de rijpadvergoedingen voor onder meer de NMBS omlaag halen. Eerder pleitte CEO Cornu van de NMBS al voor deze denkpiste. Anderzijds, bevat het voorstel een oplossing die de consolidatie van de schuld van Infrabel met die van de overheid zou voorkomen want de verlaging van de infrastructuurvergoeding is een onderdeel van het federaal regeerakkoord. In dat regeerakkoord is ook vermeld dat dit geen aanleiding mag geven tot consolidatie van de schuld van Infrabel.

Het comité doet ook een tussentijds verzoek. Zij vragen dat de NMBS haar treinaanbod in tussentijd al mag verhogen zonder daarvoor een merkbare verhoging van de infrastructuurvergoeding te hoeven betalen, dit in afwachting van de invoering van de nieuwe berekening

L'association flamande TreinTramBus a déjà fait remarquer que les portillons anéantiraient les investissements de plusieurs millions d'euros réalisés dans le but de réduire les temps de parcours. Je constate que le ministre met en balance ce qui doit être mis en balance.

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

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

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

van de infrastructuurvergoeding.

d'infrastructure nettement plus élevée.

Mijnheer de minister, ik heb enkele vragen voor u.

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

Wat is uw reactie op het advies van het Raadgevend Comité van de Treinreizigers? Hoe reageren de beide spoorbedrijven op deze adviezen? Welke maatregelen gaat men nemen om de infrastructuurvergoeding te verlagen? Tot slot, wil Infrabel meewerken aan de piste van het tussentijds verzoek, met name een hoger treinaanbod door de NMBS toelaten zonder de infrastructuurvergoeding merkbaar te verhogen?

06.02 Minister **François Bellot**: Mevrouw De Coninck, de FOD Mobiliteit en Vervoer, Infrabel, de NMBS en mijn kabinet hebben zopas de adviezen van het Raadgevend Comité van de Treinreizigers ontvangen. Ik dank het comité voor dit uitvoerig werk. De voorstellen worden nu door iedereen onderzocht.

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

Ik heb gevraagd dat er een vergadering zou worden georganiseerd tussen de bedrijven, de FOD Mobiliteit en Vervoer en mijn kabinet om die voorstellen te bespreken in het kader van de voorbereiding van de komende beheerscontracten en van de aan de gang zijnde herziening van de vergoeding. De NMBS en Infrabel zullen ons hun feedback binnen de voorziene termijn bezorgen.

06.03 **Inez De Coninck** (N-VA): Mijnheer de minister, het is inderdaad misschien nog te vroeg om reeds een reactie te hebben van de bedrijven. Ik zal het zeker blijven opvolgen, want wij zijn ervan overtuigd – het werd reeds meermaals in deze commissie gezegd – dat het bepalen van die rijpadvergoeding een essentieel element zal zijn in de beheersovereenkomst en in het aanbod voor de treinreizigers. Wij zullen dit de komende maanden dus verder opvolgen.

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

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

07 **Samengevoegde vragen van**

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

07 **Questions jointes de**

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

07.01 **David Geerts** (sp.a): Mijnheer de minister, tijdens de

07.01 **David Geerts** (sp.a): Le

vergadering van de commissie voor de Binnenlandse Zaken van 27 april betreffende de veiligheid in de treinen en stations en de bewapening van Securail, heeft minister Jambon het volgende geantwoord – ik citeer: “Ik heb vorige week samen gezeten met de nieuwe minister van Mobiliteit. Ik heb hem gevraagd om eens na te denken over de integratie van Securail in de politie”. De motivering dixit minister Jambon: “We werken aan een speciale directie binnen de politie die bewakingsopdrachten zal krijgen, de directie Beveiliging en Bewaking. Daarnaast is er vandaag ook heel veel politiepersoneel in de stations aanwezig, zeker in de internationale stations, en lopen er ook veel mensen van Securail rond. Dit is, mijns inziens, een beetje teveel van het goede. Als iedereen slechts een deel van de bevoegdheid heeft, krijgt men een echte fragmentatie. Mijn visie is dat we die zaken moeten integreren”.

Mijnheer de minister, ik heb hierover enkele vragen voor u.

Ten eerste, heeft dat onderhoud effectief plaatsgevonden? Deelt u de visie van uw collega-minister om Securail te integreren in de spoorwegpolitie? Is dat een realistische piste?

Ten tweede, zijn er concrete plannen? Zo ja, is er een timing?

Ten derde, Securail werd opgericht om de specifieke veiligheidsproblematiek op het spoorwegdomein aan te pakken. Deze opdrachten zijn duidelijk beschreven in het beheerscontract en gekoppeld aan een dotatie. Sinds de oprichting van Securail zijn er bijkomende taken aan dit orgaan gegeven. Welke toekomst zal Securail hebben? Wordt dit nog aangestuurd vanuit de NMBS of niet? Wat zal het resultaat zijn voor het personeelsbestand? Hoe verhoudt het personeelsbestand van Securail zich vandaag tegenover dat van de spoorwegpolitie?

Mevrouw de voorzitter, tot daar mijn zeer, zeer concrete vragen.

07.02 Inez De Coninck (N-VA): Mijnheer de minister, mijn vraag sluit hierbij aan. Ik heb ook vernomen dat er overleg is geweest tussen u en uw collega van Binnenlandse Zaken. De minister van Binnenlandse Zaken toonde zijn bereidheid om na te denken over de integratie van de spoorwegpolitie en Securail. Dit zou immers meerdere voordelen met zich meebrengen. Momenteel zijn de beschikbare middelen verspreid over beide veiligheidsdiensten. Collega Geerts heeft die versnippering ook al aangehaald.

De samenwerking tussen Securail en de spoorwegpolitie verloopt vandaag niet altijd even optimaal. Het opheffen van die opdeling kan dat, mijns inziens, gedeeltelijk oplossen. Er is ook discussie over of de agenten van Securail al dan niet een wapen moeten en mogen krijgen. Hiervoor stuurde topman Cornu van de NMBS een brief aan de minister van Binnenlandse Zaken.

Mijnheer de minister, ik heb de hiernavolgende vragen voor u.

Ten eerste, hoe staat u tegenover een integratie van de spoorwegpolitie met Securail? Waarom zou u niet willen integreren?

Ten tweede, wat zijn de mogelijke alternatieven voor Securail?

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

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

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

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

Tenslotte, om welke redenen wil de NMBS haar Securailagenten met een wapen uitrusten? Is dat voornemen naar uw mening proportioneel ten opzichte van de taken die Securail nu zijn toebedeeld?

07.03 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, in de commissie voor de Infrastructuur van 2 maart 2016 werd door een aantal leden aan uw voorgangster vragen gesteld over de beveiliging van onze stations. Ik verwees toen onder andere naar het voorstel van de NMBS dat begin januari 2016 aan de ministers van Binnenlandse Zaken en Mobiliteit werd bezorgd. Het bevatte verschillende opties om de veiligheid in onze stations te verbeteren, zonder evenwel de toegang tot de trein te belemmeren. Ikzelf pleitte er vooral voor de veiligheidsproblematiek ook op Europees niveau te stroomlijnen, bijvoorbeeld voor de installatie van toegangspoortjes.

Eind april 2016 is er inderdaad een vraag van mezelf aan de minister van Binnenlandse Zaken geweest over de eventuele integratie van het Securailpersoneel in de spoorwegpolitie. Uw collega-minister van Binnenlandse Zaken gaf toen letterlijk aan dat hij aan u had gevraagd over de piste van een integratie na te denken.

Hijzelf is voorstander van een integratie. Hij verduidelijkte ook waarom. Volgens hem is er op vandaag al heel veel politiepersoneel in de stations aanwezig, zeker in internationale stations. Bovendien lopen ook nog de mensen van Securail rond in de stations. Volgens hem is dat een beetje van het goede te veel.

Mijn vragen zijn de volgende.

Ten eerste, werden intussen al conclusies getrokken uit de verschillende voorstellen die door de NMBS werden geformuleerd om de beveiliging van onze stations te verbeteren? Indien ja, welke conclusies werden getrokken? Indien niet, wat is de timing?

Ten tweede, wat is uw standpunt over de integratie van Securailpersoneel in de spoorwegpolitie? Welke stappen zal u, indien u gunstig tegenover de integratie staat, daaromtrent ondernemen? Indien u het idee niet gunstig gezind bent, wat zijn dan uw overwegingen?

Ten derde, kan u mij cijfers bezorgen van het aantal werknemers dat momenteel bij Securail respectievelijk de spoorwegpolitie werkzaam is?

07.04 Minister François Bellot: Mevrouw de voorzitter, zoals ik in de commissie voor de Infrastructuur van 27 april 2016 op vraag nr. 10224 van de heer Devin heb geantwoord, is het aan de regering om over een mogelijke toenadering tussen Securail en de spoorwegpolitie na te denken. Voordien moet er overleg met alle betrokken partijen zijn. Wel wil ik benadrukken dat ik van mening ben dat Securail haar link met de spoorsector moet behouden. Ook al moeten de politiediensten en de diensten van Securail volledig complementair gaan werken, hun prioriteiten en zelfs hun opdrachten zijn niet noodzakelijkerwijs dezelfde.

Ik zal niet nalaten om u na het overleg op de hoogte te stellen van de standpunten van de verschillende partijen en van de eventuele

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

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

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

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

voorstellen van de regering.

De diensten van Securail tellen 540 voltijdse equivalenten. Voor de cijfers over de spoorwegpolitie verwijs ik u naar mijn collega van Binnenlandse Zaken.

07.05 David Geerts (sp.a): Ik dank de minister voor zijn antwoord. Ook ik denk dat er specifieke taken zijn voor Securail. Daarop wilde ik met deze vraag wijzen.

Voor alle duidelijkheid, in het begin heb ik de woorden van minister Jambon geciteerd. Die reflecteren niet onmiddellijk mijn visie. Er moet toch opgelet worden, ook voor de zaken die in het beheerscontract staan en waarvoor een dotatie wordt toegekend, voor het onmiddellijk doorknippen van de link tussen die twee.

07.06 Inez De Coninck (N-VA): Bedankt voor uw antwoord, mijnheer de minister.

De minister van Binnenlandse Zaken haalt deze kwestie nu aan met het oog op het beter inspelen op veiligheid en integratie.

Er is ook nog een andere zaak waaraan we moeten denken. Als de markt van het binnenlands spoorvervoer geliberaliseerd wordt, zitten we met veiligheidsagenten in de stations die aangeworven werden door een van de spoorwegexploitanten. Ik denk dat dit, in het kader van de liberalisering, problemen kan opleveren.

07.07 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Op mijn beurt wil ook ik de minister bedanken voor zijn antwoord, dat eigenlijk vooral ingaat op het al dan niet integreren van Securail en de spoorwegpolitie.

Mijn vraag ging echter ook over de verbeterde beveiliging van onze stations. We hadden het hier al over in maart. Ik heb niet echt een antwoord gekregen op mijn vraag hierover. Het hele punt is namelijk dat de NMBS, na de trieste aanslagen, het signaal heeft gegeven dat er op het vlak van de beveiliging van onze stations een tandje moet worden bijgestoken. De NMBS vraagt onder andere om de mogelijkheid te creëren identiteitscontroles te verrichten en met explosievenhonden te fouilleren. Dat zijn concrete vragen vanuit het bedrijf.

Wij zijn intussen half mei 2016. Het lijkt mij interessant te weten of er al dan niet een beslissing is genomen alsook om een stand van zaken inzake de aanpassing van de beveiliging in onze stations te geven.

Indien u het antwoord op die vraag vandaag niet kan geven, zal ik in een andere vraag daarop terugkomen. Het betreft hier immers een belangrijk punt waarover wij hier in de commissie klaarheid moeten hebben.

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

leurs priorités, voire leurs missions ne sont pas nécessairement identiques.

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

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

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

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

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

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

08.01 Inez De Coninck (N-VA): Mijnheer de minister, onder uw voorgangster hebben wij op 2 juli 2015 een resolutie goedgekeurd betreffende de dienstverlening van de NMBS voor personen met een beperkte mobiliteit. De resolutie stipte enkele maatregelen uit die men in het nieuwe beheerscontract dient op te nemen. De resolutie genoot een brede steun in het Parlement; het nieuwe beheerscontract van de NMBS is er vooralsnog niet.

Begin dit jaar verlaagde de NMBS de reservatietijd reeds naar drie uur – daarvoor was het 24 uur – in een aantal stations. Dat is een stap in de goede richting, maar het werk is volgens ons nog niet af. In Nederland is de reservatietijd amper één uur. De NMBS kreeg ook kritiek dat de nieuwe M7-rijtuigen onvoldoende geschikt zouden zijn voor personen met een beperkte mobiliteit. Onder andere het Raadgevend Comité van de Treinreizigers deed enkele aanbevelingen in een advies ter zake.

Mijnheer de minister, hoe ver staat men met het implementeren van de maatregelen zoals bepaald in de resolutie die op 2 juli werd goedgekeurd? Zijn er andere, nieuwe maatregelen voor personen met een beperkte mobiliteit in het beheerscontract opgenomen? Wat is de timing voor de beheerscontracten? Welke aanbevelingen van de reizigersverenigingen met betrekking tot de M7-bestelling heeft de NMBS opgevolgd? Op welke aanbevelingen kon men niet gunstig ingaan? Wat is daarvoor de verklaring?

08.02 Minister **François Bellot**: De onderhandelingen over het beheerscontract zijn nog bezig. Naast de begeleiding van personen met een beperkte mobiliteit zijn er in het ontwerp van beheerscontract ook maatregelen voor de uitrusting van de stations opgenomen.

In verband met de verlaging van de reservatietijd naar één uur maakt u de vergelijking met Nederland, maar de exploitatievoorwaarden zijn daar sterk verschillend. Men beschikt daar bijna overal over hoge perrons. Dat blijft een langetermijndoelstelling van de NMBS.

Met betrekking tot de kaart 'kosteloze begeleider' is de automatisering voor de aangifte en vernieuwing in de loketten aan de gang. De NMBS heeft mij ook laten weten dat ze wenst dat de Nationale Hoge Raad voor Personen met een Handicap haar unieke aanspreekpunt blijft voor alle groeperingen en verenigingen die zich voor minder mobiele reizigers inzetten.

De nieuwe M7-dubbeldekvuortuigen zullen wel degelijk aan de recentste Europese regelgeving voldoen en zullen zeker qua veiligheid alsook wat de infrastructuur voor personen met een

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

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

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

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

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

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

beperkte mobiliteit betreft, maximaal tegemoetkomen aan de behoeften. Indien de PBM-toegangsdeuren van het M7BDX-rijtuig boven de draaistellen worden geplaatst, bevindt de opstaphoogte zich bijvoorbeeld op 119 centimeter, wat een hoge opstap betekent vanaf een hoog perron van 76 centimeter, maar een nog hogere opstap is voor de middelhoge perrons van 55 centimeter en de lage perrons van 28 centimeter. Door de PBM-toegangsdeuren in de BDX-rijtuigen naast de draaistellen te plaatsen, kan een lagere opstaphoogte worden aangeboden. De exacte opstaphoogte van PBM in het BDX-rijtuig is 62 centimeter tegenover 119 centimeter voor de toegangsdeuren boven de draaistellen.

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

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

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

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

09.01 Stéphanie Thoron (MR): Monsieur le ministre, je suis ravie de vous poser ma toute première question. Une récente étude de l'IBSR montre que le conducteur belge a une certaine tendance à accélérer les jours où le trafic routier est moins dense, chose qui devient particulièrement dangereuse lorsque la vitesse moyenne est supérieure à la limitation autorisée. Par exemple, le dimanche, les gens roulent en moyenne à 130 km/h.

Le problème majeur ne concerne pas les autoroutes mais bien les axes majeurs limités à 90 km/h où la vitesse moyenne est presque systématiquement au-delà de la vitesse autorisée. L'indicateur V85 se situe à plus de 20 km/h au-dessus des 90 km/h. Comme chacun le sait, la vitesse augmente non seulement le risque d'accident mais surtout sa gravité. Le risque d'accident mortel est de 16 % pour le passager lors d'un accident survenant à 70 km/h, il passe à 33 % pour 80 km/h.

Monsieur le ministre, nous savons que les questions de sécurité routière sont majoritairement régionalisées, mais la publication de ces statistiques nous donne l'occasion de vous interroger sur vos intentions et priorités à ce sujet. Quels sont les premiers dossiers en matière de sécurité routière sur lesquels vous comptez agir en tant que nouveau ministre de la Mobilité? Selon vous, quelles sont les mesures prioritaires en matière de prévention et de répression, afin d'atteindre les objectifs belges en matière de sécurité routière? Avez-vous déjà eu l'occasion de rencontrer vos collègues régionaux responsables en la matière?

09.02 François Bellot, ministre: Je me référerai aux mesures proposées lors des États-généraux de la sécurité routière du 15 décembre 2015. Dans ce cadre, mon administration examine actuellement en priorité cinq mesures qui ont pour objectif d'accroître la sécurité sur nos routes: la limitation du taux maximal d'alcool

point de contact.

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

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

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

09.02 François Bellot, ministre: Mijn administratie bekijkt prioritair vijf maatregelen ter bevordering van de veiligheid: de beperking van de alcoholmijet voor

autorisé dans le sang à 0,2 g/litre de sang pour les conducteurs inexpérimentés; l'obligation de recourir plus systématiquement pour les récidivistes en matière d'alcool au volant à l'éthylotest anti-démarrage; la répercussion des coûts liés aux peines alternatives sur les contrevenants; la réduction des fraudes en transport routier grâce à des contrôles mieux coordonnés et mieux ciblés; la création d'une plate-forme de concertation pour la prévention des accidents.

Afin d'accroître la sécurité routière, je citerai encore divers projets en cours de réalisation:

- la création d'une banque de données des perceptions immédiates payées afin d'identifier les récidivistes pour lesquels des sanctions sévères sont appliquées depuis le 1^{er} janvier 2015;
- la collaboration à l'élaboration d'un code de bonnes pratiques, afin de créer les conditions permettant l'implémentation de véhicules autonomes et semi-autonomes;
- la liaison des banques de données du SPF Mobilité et Transports avec celles de la Justice afin de vérifier si un conducteur est ou non déchu de son droit de conduire;
- le soutien du recours aux nouvelles technologies permettant aux véhicules d'être plus sûrs;
- la modernisation du Code de la route;
- la systématisation de l'usage des caméras ANPR qui reconnaissent automatiquement les plaques d'immatriculation et permettent dès lors de vérifier si le véhicule est bien assuré et en ordre techniquement.

Voorzitter: Karine Lalieux.

Présidente: Karine Lalieux.

Enfin, mon administration élabore actuellement un projet visant à créer un institut chargé d'encadrer la recherche approfondie sur les accidents de la circulation, afin d'en définir les causes et de permettre la prise de mesures adéquates pour en réduire les risques. Bien entendu, ces projets sont menés en étroite collaboration avec les Régions et les différents secteurs concernés.

onervaren autobestuurders tot 0,2 gram per liter bloed; de meer systematische installatie van een alcoholslot voor recidivisten; het doorrekenen van de kosten voor alternatieve straffen aan de overtreders; beter gecoördineerde en meer doelgerichte controles op fraude in de transportsector; en de creatie van een overlegplatform voor ongevalpreventie.

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

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

09.03 **Stéphanie Thoron** (MR): Merci, monsieur le ministre, pour cette réponse très développée. C'est beaucoup de projets, beaucoup de travail! Je vous félicite et vous suivrai bien sûr au cours de cette législature. Je vous souhaite en tout cas un excellent travail.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

10.01 **Benoit Hellings** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, le 27

10.01 **Benoit Hellings** (Ecolo-

avril dernier, vous avez répondu aux questions de Mme Lalieux et moi-même concernant la mise en oeuvre d'une nouvelle route, dite RNP, pour les atterrissages en piste 07L à l'aéroport de Bruxelles National. Cette procédure inquiète les écologistes en raison de son impact environnemental important sur les communes de Dilbeek, Jette, Laeken, Ganshoren et Schaerbeek; Laeken n'étant pas une commune mais Bruxelles-Villes. Vous nous aviez alors répondu, je cite "il ne s'agit pas d'une nouvelle route, mais de l'application d'une nouvelle technologie, sur un axe d'atterrissage déjà existant. Les procédures ne relèvent pas de la loi de 2006; votre administration, la DGTA estime également qu'il n'y a pas besoin de recourir à une évaluation d'incidences environnementales, ni à des concertations poussées vu le caractère provisoire de la situation".

Or, dans une note de la Direction générale du Transport aérien (DGTA) adressée le 8 mars dernier à votre prédécesseure et signée par le président du SPF d'alors mais aussi par deux directeurs, un directeur adjoint et deux chefs de service, la DGTA estime que cette nouvelle procédure implique des "risques légaux". En effet, la DGTA constate que le tracé d'approche de la nouvelle procédure s'effectue dans l'axe de la piste 07L, alors qu'il était auparavant oblique. Selon cette note de la DGTA, ceci "revient à mettre en place une nouvelle route du point de vue de son impact sonore au sol et donc du point de vue de la réglementation environnementale". Et la DGTA de conclure: "La procédure RNP en piste 07L doit être soumise aux règles prescrites par la loi de 2006, ce qui implique concertation publique préalable et étude d'impact", "d'autant plus", poursuit la DGTA, que "par rapport à l'approche oblique, une approche dans l'axe de la 07L impacterait un nombre nettement plus important de personnes.". On parle ici de 300 000 personnes.

Vu le temps nécessaire pour une telle évaluation, la DGTA recommandait à votre prédécesseure de ne mettre en place cette procédure à court terme qu'à trois conditions cumulatives très strictes: faire en sorte que Belgocontrol établisse la preuve que la procédure RNP doit impérativement être mise en place immédiatement pour des raisons de sécurité aérienne pendant la période des travaux en piste 19/01; que soit prouvé le caractère strictement temporaire de la procédure RNP (limitée dans le temps à la durée des travaux, ce qui permet de justifier une éventuelle dérogation à la loi de 2006); que la DGTA soit assurée de pouvoir avoir accès aux données de Belgocontrol pour veiller au caractère strictement subsidiaire de la procédure RNP".

Dès lors, confirmez-vous la réponse que vous nous avez donnée le 27 avril, indiquant que la DGTA estimait qu'il n'y avait pas lieu de soumettre la nouvelle procédure RNP à une évaluation des incidences? Pourquoi une telle divergence entre vos propos d'avril et le contenu de la note du 8 mars de la DGTA? Belgocontrol a-t-il fourni depuis à votre administration la preuve que la procédure RNP doit impérativement être mise en place immédiatement pour des raisons de sécurité aérienne pendant la période des travaux en piste 19/01? Confirmez-vous le caractère strictement temporaire de cette procédure et donc les nuisances actuellement constatées dans le nord et le nord-est de Bruxelles? Quelle mesure concrète a-t-elle été prise pour permettre à la DGTA d'avoir accès aux données de Belgocontrol, afin de veiller au caractère strictement subsidiaire de la procédure RNP?

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

In een nota die het DGLV op 8 maart aan uw voorgangster richtte, is het directoraat nochtans van mening dat die procedure 'wettelijke risico's' inhoudt, aangezien de aanvliegeroute in het verlengde van baan 07L ligt, terwijl er voordien van opzij op die baan werd aangevlogen, wat er dus eigenlijk op neer komt dat men een nieuwe vliegroute invoert. Er zou bijgevolg openbaar overleg moeten plaatsvinden en er zou een impactstudie moeten worden uitgevoerd. Het DGLV raadde uw voorgangster aan die procedure enkel in te voeren op drie voorwaarden: Belgocontrol moest het bewijs leveren dat de RNP-procedure om redenen van luchtvaartveiligheid meteen moet worden ingevoerd; er moet worden aangetoond dat de procedure bij wijze van tijdelijke maatregel wordt gebruikt; het DGLV moet toegang krijgen tot de gegevens van Belgocontrol om te kunnen nagaan of het om een uitsluitend subsidiaire procedure gaat.

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

10.02 François Bellot, ministre: Je vous confirme que, dans sa note du 8 mars 2016, la DGTA a indiqué que la mise en place de la procédure RNP en piste 07L est autorisée dès lors que la procédure RNP présente un caractère temporaire, car limité à la durée des travaux. Il est utile de préciser à ce sujet que la note du 8 mars doit être lue en relation avec la note de la DGTA du 22 janvier 2016, portant sur l'application éventuelle de la loi de 2006, dont les conclusions étaient très nuancées. Notre position a d'ailleurs été confirmée par le jugement du 6 avril 2016 du tribunal de première instance de Bruxelles, qui confirme que les instructions relatives à des routes de vols ne sont pas soumises aux obligations de la loi du 13 février 2006, ce qui correspond à la position défendue par l'administration depuis des années.

Par ailleurs, je tiens à rappeler à l'honorable membre que les notes internes à l'administration sont susceptibles d'être couvertes par le devoir de discrétion et par le secret professionnel consacré et sanctionné par l'article 458 du Code pénal.

La DGTA a bien reçu un document résumant les avantages théoriques de ces nouvelles procédures RNP. Contrairement aux procédures conventionnelles dites de non-précision, les procédures RNP offrent un guidage vertical avec un gradient continu dans les phases d'atterrissage. Ce guidage permet de réduire les risques en vol et à l'approche, par exemple en cas de mauvaise visibilité. C'est la raison pour laquelle l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) demande aux États de publier des études des procédures RNP sur tous les aéroports internationaux. Pendant les travaux sur la piste 01/19, la piste 07L pouvait être davantage utilisée en cas de vents d'est et de nord-est. Il est donc préférable de disposer sur cette piste de procédures d'atterrissage offrant les meilleures garanties de sécurité aérienne.

L'instruction dite "*supplément*", que nous avons donnée indique que l'utilisation de la procédure RNP est limitée à la période des travaux sur la piste 01/19, qui démarreront fin juillet. Cette procédure n'étant pas encore d'application aujourd'hui, elle n'est donc pas liée à des nuisances qui seraient actuellement constatées dans le Noordrand et le nord de Bruxelles. Ces nuisances s'expliquent par le fait que ces derniers jours, la piste 07L a dû être utilisée à plusieurs reprises pour des atterrissages en raison des conditions météorologiques, notamment des vents forts.

Dans une instruction du 15 mars 2016, il a été demandé à Belgocontrol de transmettre à la DGTA la liste des vols qui opèreront cette procédure pendant la durée des travaux. Par ailleurs, Belgocontrol est tenue de fournir aux services d'inspection aéronautique toutes les informations requises pour l'exercice de leur mission, conformément au troisième contrat de gestion et aux dispositions réglementaires applicables.

10.03 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je n'ai pas la note de janvier; j'aimerais pouvoir en disposer. C'est le droit normal d'un parlementaire de pouvoir obtenir des notes internes de ce type. Si je dois poser une question écrite pour l'obtenir, je le ferai volontiers.

gegevens van Belgocontrol?

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

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

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

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

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

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

Het probleem met dit dossier is dat

Le problème dans ce dossier, c'est que Belgocontrol n'envoie pas les données qu'elle doit envoyer à la DGTA pour que celle-ci puisse exercer son contrôle sur Belgocontrol. C'est un des problèmes essentiels dans le dossier du survol. Belgocontrol fait à peu près tout ce qu'elle veut.

Par ailleurs, vous parlez de l'installation d'un système technique permettant l'usage de la piste 07L afin d'offrir des garanties de sécurité aérienne, c'est vrai. Mais cela a une conséquence : quand vous dotez d'un tel système une piste qui autrefois était moins utilisée parce qu'elle ne possédait pas ces caractéristiques techniques, vous augmentez *de facto* l'usage potentiel de cette piste; et quand deux pistes sont parallèles on peut en maximiser l'usage. La difficulté pour les écologistes et les riverains aujourd'hui survolés, c'est qu'on augmente encore la possibilité de voir Bruxelles et sa périphérie nord survolées encore plus intensément.

Enfin, je pense en effet que le survol du nord-ouest de Bruxelles constaté durant ce long week-end n'est pas dû à la mise en œuvre de cette nouvelle piste et du RNP en 07L, mais cela donne un avant-goût évident de ce que les Bruxellois pourront subir pendant les travaux de l'autre piste et éventuellement plus tard, lorsque Belgocontrol décidera d'activer plus intensivement la piste 07 survolant Bruxelles, pour maximiser ses investissements strictement économiques, au détriment de la santé et de l'environnement.

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

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

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

11.01 Stéphane Crusnière (PS): Madame la présidente, monsieur le ministre, c'est la première fois que j'ai l'occasion de vous poser une question. Je vous souhaite la bienvenue dans vos nouvelles fonctions, beaucoup de succès mais surtout beaucoup de courage pour des dossiers qui ne sont malheureusement pas faciles.

Je vais vous interpellier régulièrement sur un dossier en particulier: le RER. En tant que Brabançons wallons, c'est un dossier qui nous tient particulièrement à cœur non seulement à nous, socialistes, mais aussi à tous les bourgmestres MR de la région. Souvenez-vous quand Mme Galant avait fait des déclarations tonitruantes disant qu'il n'y aurait pas de finalisation du RER. Cela avait fait beaucoup de bruit, même si cela avait été démenti dans les jours suivants par le premier ministre.

Suite à tout cet imbroglio et à l'absence d'informations, j'avais écrit à Mme Galant pour lui demander la tenue urgente d'une réunion regroupant l'ensemble des élus (conseillers provinciaux, etc.). De nombreuses motions avaient été déposées d'abord par le Conseil provincial, et puis dans les différentes communes du Brabant wallon

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

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

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

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

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

gouvernées tant par des socialistes que par des libéraux. J'avais donc souhaité qu'on mette rapidement en place une réunion avec les élus brabançons wallons pour pouvoir discuter de ce dossier et avoir un cadre budgétaire et un calendrier précis. Nous avons aussi pu nous inquiéter, dans le cadre de l'ajustement budgétaire, du fait qu'aucun budget n'avait été consacré à cette finalisation

Cette réunion avait été programmée le lundi 18 avril. Malheureusement pour elle et heureusement pour vous, Mme Galant nous a quittés juste avant. Cette réunion n'a donc jamais pu avoir lieu. Je me permets donc de revenir vers vous pour savoir quand celle-ci se tiendra. Je vous signale que c'est vraiment urgent et qu'on a réellement besoin d'avoir des informations, une idée d'un calendrier clair de l'avancée des travaux et un cadre budgétaire précis.

11.02 François Bellot, ministre: Madame la présidente, cher collègue, comme vous l'indiquez dans votre question, le cabinet de ma prédécesseure ainsi que des experts d'Infrabel et de la SNCB ont rencontré les bourgmestres concernés par les lignes 124 et 161 et visité chaque gare ou point d'arrêt afin de dresser ensemble l'état des travaux à réaliser à court, moyen et long termes. Ces visites de terrain visaient aussi à identifier un ensemble d'aménagements orientés client pouvant être réalisés à court terme en vue de remédier aux difficultés rencontrées au quotidien par des riverains et des voyageurs.

Il est évident que mon objectif est d'assurer la finalisation de la mise à quatre voies suivant un programme qui sera présenté. Actuellement, toutes les solutions de financement sont étudiées et seront déposées dans les prochains jours au Conseil des ministres.

Suite à plusieurs demandes légitimes, une réunion est fixée avec M. le gouverneur du Brabant wallon, M. Gilles Mahieu, et les parlementaires du Brabant wallon.

Celle-ci aura lieu le 30 mai prochain. À cette occasion, une présentation de l'état global de la situation sera donnée avec l'aide d'Infrabel et de la SNCB. J'espère ainsi pouvoir répondre à toutes les questions et vous rassurer en vous présentant le programme de la finalisation de la mise à quatre voies.

11.03 Stéphane Crusnière (PS): Merci, monsieur le ministre, pour vos réponses. Je prends acte que vous êtes pour cette finalisation, ce qui me rassure, que le dossier va prochainement arriver sur la table du gouvernement, ce qui est une autre bonne nouvelle. Je serai présent le 30 mai pour cette réunion. Je vous invite à y associer les parlementaires mais aussi les bourgmestres et conseillers provinciaux qui le souhaitent. Ce dossier est important pour notre province, où tous sont demandeurs d'informations. Pour éviter de faire une multitude de réunions, il serait intéressant de regrouper l'ensemble des mandataires.

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

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

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

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

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

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

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

12.01 Karin Temmerman (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, het is niet mijn gewoonte om vragen over specifieke stations te stellen; ik weet dat dat een probleem is. In deze weten de bewoners echter niet meer tot wie zij zich moeten wenden. Zij richten zich meestal tot de stadsoverheid, maar die kan niet antwoorden. Daarom werd mij gevraagd die vraag aan u voor te leggen.

Sinds enkele jaren werkt men aan het station van Drongen in het kader van de verdubbeling van de spoorwegcapaciteit op de belangrijke lijn tussen Brussel en de kust. In Drongen zijn de grootste infrastructuurwerken intussen al achter de rug. Toch is het nog tot 2025 wachten op de voltooiing ervan. Pas dan zullen het derde en het vierde spoor worden geplaatst. De buurtbewoners zitten intussen al ongeveer zes jaar met die werken opgescheept. Zij moeten dus nog wachten tot 2025 en zijn erg teleurgesteld dat de toestand zo lang aansleept. De stationsomgeving blijft onafgewerkt en op sommige plaatsen leidt het echt tot verloedering, sluikestorten en al wat daarbij komt. Jaren geleden heeft Infrabel aan het Gentse stadsontwikkelingsbedrijf gezegd dat zij de gronden achter de rij huizen in de Bildekensstraat zou verkopen. SOGent, een stadsregie, heeft nog steeds die intentie en zou willen opkopen om vervolgens te verkopen aan de aangrenzende bewoners. Zo wil men *goodwill* creëren.

De werfgronden die Infrabel gebruikte tijdens de werkzaamheden liggen er al de hele tijd braakliggend bij en er komt geen schot in de zaak.

Vandaar de volgende vragen.

Waarom duurt het zo lang alvorens Infrabel de procedure tot verkoop van de gronden aangrenzend aan de woningen kan opstarten? Wanneer zal Infrabel de procedure tot verkoop daadwerkelijk opstarten? Welke procedure zal worden gevolgd?

Kan de stad al een schattingsverslag ter beschikking stellen aan potentiële kopers?

Zal de overdracht van de gronden binnen de door Infrabel opgestelde planning worden voltooid?

12.02 Minister François Bellot: Mevrouw de voorzitter, de verkoopprocedure van de betrokken gronden kan slechts starten na het beëindigen van de werken. Dat is nog niet het geval. Volgens de planning van Infrabel zullen de werken eind 2017, medio 2018 beëindigd zijn.

De verkoop zal worden onderhandeld op basis van een prijs vastgesteld in een schattingsverslag van het zogenaamd aankoopcomité.

12.03 Karin Temmerman (sp.a): Mijnheer de minister, het is alvast goed nieuws dat het tussen 2017 en 2018 gepland is en niet pas

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

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

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

in 2025.

Ik dank u voor uw antwoord. Ik meen dat wij de bewoners misschien nog niet met een expliciet goede, maar toch al met een betere boodschap naar huis kunnen sturen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

La **présidente**: Les questions de M. Devin (n^{os} 11395, 11396, 11403, 11404, 11405, 11406, 11407, 11408) et de M. Piedboeuf (n^{os} 11302 et 11363) sont reportées.

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

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

13.01 **David Geerts** (sp.a): Mijnheer de minister, mijn vraag gaat over de fietspunten en de openbare aanbesteding voor het onderhoud ervan.

Vorige week donderdag vond een overleg plaats bij de directie van B-station met de mensen van FIETSenWERK en de VVSG. Ook een aantal parlementsleden, de heer Van den Bergh, een Vlaams parlements lid van Groen en ikzelf, hebben aan de vergadering deelgenomen. Het was een interessante vergadering waarin op een zeer volwassen manier werd geluisterd naar elkaars argumenten zonder elkaar evenwel te overtuigen. Dat is langs de ene kant van de tafel dan wel spijtig met het oog op een toekomstgerichte oplossing.

De voorstanders van de fietspunten vinden genetwerkte mobiliteit belangrijk en derhalve moeten fietspunten verder worden gefinancierd. De NMBS ging daarmee akkoord maar vond niet dat ze dat moest financieren, gezien de besparingen waarmee ze wordt geconfronteerd. Ik twijfel niet aan de oprechtheid van de NMBS, want het is een politieke keuze van de regering om te besparen en niet van de NMBS zelf.

Er zijn drie soorten fietspunten. Een fietspunt A met 1 200 opstappende reizigers en meer dan 1 100 fietsenstallingen, een fietspunt B die aan een van deze twee voorwaarden voldoet en een fietspunt C dat aan geen van de voorwaarde voldoet.

Er werd een contract via een openbare aanbesteding gelanceerd, waarin 50 punten naar de prijs gingen, 20 punten naar de openingsuren, 20 punten naar het serviceniveau en 10 punten voor sociale tewerkstelling. Dat is natuurlijk het probleem. Door slechts 10 punten aan sociale tewerkstelling toe te wijzen, is het zeer moeilijk voor de lokale overheid om die sociale economie verder te ontwikkelen. Als daar morgen een gewone poetsfirma is met een 50 %-prijs kunnen zij dit contract waarschijnlijk binnenhalen. Ik vind het spijtig en onverantwoord dat een overheidsbedrijf daar zo weinig punten op inzet.

Blijft de indeling van de fietspunten zoals de regeling voorschrijft? Zal dit de komende vijf jaar zo blijven? Waarom stel ik die vraag? Een

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

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

aantal gemeentebesturen heeft in het verleden geïnvesteerd, denkende dat de criteria overeind zouden blijven. Zij komen nu in aanmerking maar ze zien dat de criteria veranderd zijn.

Is de besparing op de fietspunten essentieel in de globale efficiëntieoefening? Hoeveel besteedt de NMBS jaarlijks in zijn totaliteit aan fietsbeleid? Wat is de impact van deze besparing voor de fietspunten?

Wat is de kostenefficiëntie tussen een parkeerplaats voor een auto en voor een fiets?

Hoe kunt u motiveren dat in de openbare aanbesteding slechts 10 punten aan sociale tewerkstelling werden gegeven?

Bestond de juridische mogelijkheid niet om een kaderovereenkomst af te sluiten, zodat de sector van de sociale economie toch nog ondersteund zou kunnen worden, zelfs conform de Europese richtlijnen?

13.02 Minister **François Bellot**: Mijnheer Geerts, de NMBS laat mij weten dat de indeling in A, B en C blijft behouden. De dienstovereenkomsten waarvoor de procedure lopende is, zullen lopen voor een periode van vier jaar. Voor alle activiteiten binnen de NMBS moet gekeken worden naar de mogelijkheden tot optimalisering van de activiteiten.

Binnen het intermodaliteitsplatform zal bekeken worden in welke mate het fietsbeleid in combinatie met de trein ook door de Gewesten en de gemeenten ondersteund kan worden.

Volgens de NMBS zijn exacte cijfers inzake de kosten van het fietsbeleid niet beschikbaar. Niettemin geef ik u een paar cijfers. Jaarlijks investeert de NMBS in meer dan 2 000 bijkomende fietsplaatsen aan de stations. Bovendien wordt de kostprijs van de fietspunten in 36 stations geraamd op jaarlijks 1 500 euro.

In de overige stations wordt het dagelijks onderhoud ook uitgevoerd door de NMBS. De infrastructuur voor de stallingen vraagt ook regelmatig onderhoud en herstellingen. In functie van de stalling draagt de NMBS ook kosten voor elektriciteit, zoals voor verlichting en verluchting.

De NMBS stelt parkeerplaatsen ter beschikking voor bluebikestations en neemt de eerste investeringen ten laste.

De huidige kosten van de contracten met de fietspunten bedragen twee miljoen euro per jaar. De kosten bij het nieuw contract worden geraamd op 1,5 miljoen euro. De bezetting in fietspunt C wordt kosteloos voor de fietsonderneming, jaarlijks voor ongeveer 5 000 euro. De kosten van de bouw van een stalling per parkeerplaats voor fietsen varieert in functie van de nodige bouwkundige werken. Voor een enkelvoudige stalling met een overkapping kost de bouw 600 euro per parkeerplaats voor een fiets. Voor een stalling in een gebouw, inclusief de bouwwerken, loopt de kostprijs op tot 2 000 euro per parkeerplaats voor een fiets. De aanleg van een gelijkvloerse parkeerplaats voor een wagen kost 6 000 euro, inclusief rijbaan en inkom. Voor een parkeergebouw wordt de kostprijs geschat op

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

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

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

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

15 000 euro per parkeerplaats en voor een ondergrondse parking op 25 000 euro.

De nodige oppervlakte voor een fietsplaats bedraagt plusminus 1,5 m² en voor een autoparkeerplaats plusminus 23 tot 25 m². De taak van de NMBS is niet het stimuleren van sociale tewerkstelling. De opdracht kan, gezien de Europese oproep voor kandidaturen, niet voorbehouden worden voor de sociale economie. Die selectievoorwaarde kan dus ook geen te sterk doorslaggevend factor zijn binnen de gunningsvoorwaarden.

13.03 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw zeer concrete antwoorden.

Ik heb evenwel één cijfer niet kunnen noteren. U sprak van de kostprijs voor 36 stations. Dat cijfer heb ik niet kunnen noteren. Ik zal het misschien in het verslag nalezen. U had het over 2 000 bijkomende fietsplaatsen en dan de kostprijs voor 36 stations.

13.04 Minister François Bellot: Jaarlijks 1 500 euro.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

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

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

14.01 Gwenaëlle Grovonius (PS): Monsieur le ministre, félicitations! Je n'avais pas encore eu l'occasion de vous voir au siège du ministre.

Selon la presse et les syndicats, des réductions des dotations syndicales qui pourraient aller jusqu'à 45 % sont annoncées. Y a-t-il un risque de voir ces dotations diminuer? Si oui, à quelle hauteur? Un plan détaillé et motivé d'économies existe-t-il? Quel a été le montant de cette dotation pour les trois dernières années?

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

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

14.02 François Bellot, ministre: En 2013, la dotation s'est élevée à 5 574 155 euros ; en 2014, le montant était de 5 580 895 euros et en 2015, de 5 586 355 euros. Les économies qui seront réalisées sur les allocations syndicales seront un reflet de celles réalisées à la SNCB, Infrabel et HR Rail. Ainsi, la dotation sera entre autres également réduite en fonction de la diminution des effectifs du personnel dans les trois sociétés de chemin de fer. La direction mène actuellement des négociations avec les représentants des organisations syndicales, en vue de conclure une nouvelle convention syndicale qui entrera rétroactivement en vigueur le 1^{er} janvier 2016. Pour donner toutes ses chances à la concertation, nous n'entrerons pas dans les détails pour le moment. Ces détails ne m'ont d'ailleurs pas été communiqués par les trois entreprises.

14.02 Minister François Bellot: In 2013 bedroeg de toelage 5 574 155 euro. In 2014 was dat 5 580 895 euro en in 2015 5 586 355 euro. De besparingen op de vakbondstoelagen zullen in de lijn liggen van die bij de NMBS, Infrabel en HR Rail. De toelage zal worden verminderd in functie van de inkrimping van het personeelsbestand. De directie onderhandelt met de vakbonden over een nieuwe vakbondsovereenkomst die met terugwerkende kracht vanaf 1 januari 2016 in werking zal treden. Om het overleg alle

kansen op slagen te bieden, zullen we niet in detail treden.

14.03 Gwenaëlle Grovonijs (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses. J'entends que la concertation est en cours. Il faut effectivement pouvoir lui donner tous les chances d'aboutir. J'espère qu'en tant que ministre de cette belle entreprise publique, vous aurez à cœur d'assurer que cette concertation pourra continuer dans les meilleures conditions et que les syndicats pourront dès lors avoir les dotations nécessaires pour effectuer au mieux leur travail.

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

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

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

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

15.01 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, vorig jaar vielen er alweer 11 dodelijke slachtoffers aan overwegen.

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

Infrabel deelt in een persbericht mee dat het drie miljoen euro heeft geïnvesteerd in een nieuw elektronisch belsignaal aan de overwegen, maar dat dit geen enkele impact heeft gehad op het aantal overwegongevallen. Daarom overweegt Infrabel de installatie van flitspalen.

Ik heb hierover in het verleden meermaals vragen gesteld en soms oplossingen aangereikt, zoals het plaatsen van een bijkomend verplicht stopteken aan een parallelweg, zodat de zichtbaarheid verbetert. Dat werd in veel gevallen inderdaad geplaatst, maar wij blijven met een hoog aantal dodelijke slachtoffers zitten.

In het actieplan Spoorwegen 2008-2015 was aanvankelijk gebudgetteerd dat 200 overwegen zouden worden afgeschaft. Ik stel vast dat er eind 2015 slechts 119 werden afgeschaft en dat onduidelijk is hoe het zit voor 2016 en volgende jaren.

Mijnheer de minister, kloppen de krantenberichten over de evaluatie van de nieuwe elektronische signalisatie?

Over welke andere maatregelen, bijvoorbeeld flitspalen, wordt er nagedacht? Wat zou de kostprijs van de installatie van flitspalen of andere maatregelen zijn?

Wie is daarvoor bevoegd? Kan de spoorwegonderneming flitspalen plaatsen of moeten er samenwerkingsovereenkomsten worden gesloten met de wegbeheerder, de regio's of de gemeenten?

Zijn er buitenlandse voorbeelden? Hoe gaan onze buurlanden hiermee om?

Hoe zit het met een nieuw actieplan betreffende de overwegen?

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

15.02 Minister **François Bellot**: Mijnheer Geerts, in september 2014 zijn de technische ploegen van Infrabel gestart met het stapsgewijs installeren van het nieuwe belgeluid aan alle overwegen die over een bel beschikken. In totaal gaat het om 1 550 overwegen en om meer dan 3 100 nieuwe bellen, gemiddeld twee bellen per overweg. Die grootschalige vernieuwingsoperatie past in de strategie om de veiligheid aan overwegen nog te verhogen. Op 2 mei 2016 werden de laatste twee overwegen uitgerust met het nieuwe belgeluid.

Daar het installeren van het nieuwe belgeluid onlangs pas werd afgerond, is het voor een evaluatie van de resultaten van die maatregel nog te vroeg. Nogmaals, het zijn in de eerste plaats de gevaarlijke gedragingen in het wegverkeer, die moeten verdwijnen. Infrabel heeft evenwel geen enkele greep op die parameter, zij het enkel via sensibiliseringsacties.

Op 1 oktober 2015 heeft Infrabel een nieuwe multidisciplinaire werkgroep Overwegen bijeengebracht, bestaande uit de spoorwegpolitie, de lokale politie, het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid, het Agentschap Wegen en Verkeer, de onderzoeksinstantie, de FOD Mobiliteit en Vervoer, en de betrokken diensten van Infrabel. Tijdens de vergadering van de werkgroep stelde Infrabel zijn actieplan voor. Naast de werkgroep zullen ook volgende initiatieven worden genomen. Ten eerste, zijn er visuele maatregelen. Met name wegmarkeringen zullen weggebruikers ontraden rond de slagbomen te slalommen. Ten tweede, zullen notificatiestickers worden aangebracht aan spoorwegovergangen. Ten derde, zullen waarschuwingsborden worden aangebracht over filevorming op spoorwegovergangen.

De financiering van roodlichtcamera's aan overwegen is afhankelijk van meerdere factoren. De aankoophoeveelheid van de camera's zal een invloed hebben op de aankoopprijs. Voor sommige overwegen zullen roodlichtcamera's waarschijnlijk in aanmerking komen voor een cofinanciering door de politie, het Vlaamse of het Waalse Gewest en Infrabel. De nodige stappen voor verdere verduidelijking moeten nog ondernomen worden. De gewestelijke ministers van Mobiliteit en Verkeersveiligheid zijn ter zake bevoegd.

Infrabel beschikt nog niet over de cijfers van 2015. In 2014 gebeurden in Nederland 13 ongevallen aan overwegen, in Duitsland 67, en in Frankrijk 51. De bron voor de informatie is het UIC Safety Report 2015, gepubliceerd in oktober 2015. Voor de spoorwegovergangen waarvan de afschaffing niet gepland is of binnen de komende jaren budgettair moeilijk te verwezenlijken valt, heeft Infrabel in 2015 een nieuw veiligheidsbeleid gelanceerd via het actieplan Interface Spoor en Weg.

Het meerjareninvesteringsplan is momenteel nog volop in onderhandeling. Zodra het nieuwe investeringsplan vastligt, komt hierover duidelijkheid.

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

Le 1^{er} octobre 2015, Infrabel a mis une nouvelle équipe de travail Passages à niveau sur pied, avec des représentants de la police des chemins de fer, de la police locale, de l'IBSR, de l'Agence flamande des Routes et de la Circulation, de l'organisme d'enquête et du SPF Mobilité. Au cours de cette réunion, Infrabel a proposé son plan d'action. Le slalom entre les barrières sera déconseillé par des marquages au sol. Des autocollants informatifs seront disposés sur les passages à niveau et des panneaux avertissant de la possibilité de files sont prévus.

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

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

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

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

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

15.03 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, bedankt voor het antwoord.

Het is inderdaad een zeer moeilijk thema, dat reeds een paar jaar meegaat en dat een constante vertoont: de absolute cijfers van de ongevallen dalen niet. Desondanks moeten de inspanningen volgehouden worden, want ik vrees dat indien er minder aan sensibilisering zou worden gedaan, wij een stijging zouden kennen. Ik kan het initiatief van *psycho bremse* en andere bijkomende maatregelen alleen maar toejuichen.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

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

16 Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les 500 passagers bloqués dans un train surchauffé" (n° 11431)

16.01 David Geerts (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, vorige week zaten 500 reizigers drie uur vast in een snikhete trein op de lijn tussen Oostende en Eupen, ter hoogte van Wetteren. Volgens de media was een breuk in de bovenleiding ten gevolge van de hitte de oorzaak. Via de televisie zagen wij dat er geen stroom en geen airco was en dat het zeer lang duurde vooraleer deze mensen werden geholpen met zakjes drinkwater. Intussen mocht niemand de trein verlaten.

Het was een déjà-vu. Op 27 juni 2011 zaten reizigers tijdens een soortgelijk incident vast tussen de koeien in de velden. Daarover werden in de Kamer tal van vragen gesteld. De oplossing was een warmterapport en 21 aanbevelingen om deze toestanden te vermijden. Wij zijn vijf jaar verder en opnieuw zitten mensen drie uur vast in een trein.

Wat was de precieze oorzaak van de breuk in de bovenleiding?

Waarom zaten die 500 mensen drie uur lang gebarricadeerd en werden zij niet geëvacueerd?

Hoe oud is de bovenleiding? Wanneer was het laatste onderhoud? Wat is de gemiddelde cyclus voor het onderhoud van bovenleidingen?

Wat is het percentage van vertragingen te wijten aan een gebroken bovenleiding?

Welke van de 21 aanbevelingen zijn er al concreet in voege? Hebt u een geactualiseerde tabel?

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

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

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

Pourquoi les voyageurs n'ont-ils pas été évacués? Pour quelle raison précise une rupture de la caténaire s'est-elle produite? De quand date cette caténaire? À quand remonte son dernier entretien? Quel est le cycle moyen pour l'entretien des caténaires? Quelle est la part, en pourcentage, des retards imputables à des ruptures de caténaires? Lesquelles, parmi les 21 recommandations formulées, sont déjà d'application?

16.02 François Bellot, ministre: La rupture est plus que probablement due au fait qu'un câble de protection aérien avait été monté trop près du câble porteur principal. Du fait de la chaleur, le

Er was geen station dichtbij de plaats van het voorval. Het station Gent-Sint-Pieters bevond zich op 10 kilometer. De trein stond geblokkeerd zonder stroom. De enige oplossing om deze trein weg te halen was het sturen van een diesel-locomotief. Er moest eerst een treinbestuurder opgeroepen worden die deze locomotief moest ophalen in Merelbeke. Pas na het toepassen van de nodige veiligheidsprocedures kon de diesel-locomotief tot tegen de trein rijden.

Het gaat hier om een nieuwe bovenleiding van zes maand oud die nog geen onderhoud heeft gehad. De onderhoudscyclus voor deze lijn bedraagt 15 maanden. Halverwege deze periode wordt ook nog een schouwing van de lijn uitgevoerd. Gebroken bovenleidingen waren in 2014 verantwoordelijk voor 1,83 % van de vertragingen, in 2015 voor 1,08 % van de vertragingen en in de eerste zes maanden van 2016 voor 3,29 % van de vertragingen.

Infrabel houdt permanent rekening met de weersomstandigheden, onder meer met grote hitte, in het kader van het beheer van het spoorwegnet. De infrastructuurbeheerder heeft lessen getrokken uit het verleden en baseert zich onder meer op de aanbevelingen uit het rapport van 2011 die effect hebben gehad.

Met betrekking tot Infrabel werden onder meer de volgende aanbevelingen uit het rapport geïmplementeerd. Ten eerste, er zijn voldoende prioritaire voertuigen en bestuurders ter beschikking. Ten tweede, bij averij worden meerdere personen ter plaatse gestuurd, ook wegens de veiligheid. Wanneer slechts een persoon aanwezig is, wordt deze alvast naar de averij gestuurd al was het maar om de situatie reeds in te schatten en geen tijd te verliezen. Ten derde, de standaardisering van het type van de bovenleiding en van de onderdelen en de gereedschappen hiervoor nodig werd vastgesteld.

Met betrekking tot de NMBS bezorg ik u hierbij de lijst van de maatregelen die geïmplementeerd werden.

câble de protection aérien s'est dilaté et a fait contact avec le câble porteur principal. Le court-circuit qui s'en est suivi a entraîné la rupture des deux câbles.

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

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

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

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

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

et outils nécessaires.

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

In het plan van 2011 staat onder punt 17: "Het herbekijken van de procedures tot het openen van de deuren bij warm weer bij een stilstaande trein". Ik vind het daarom problematisch als ik verneem dat mensen nog steeds drie uur vast kunnen zitten op een trein.

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

16.03 David Geerts (sp.a): Le point 17 du plan de 2011 précise: "Révision des procédures pour l'ouverture des portes en cas de chaleur pour un train à l'arrêt". Il est anormal que des voyageurs restent aujourd'hui encore bloqués trois heures dans un train.

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

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

17.01 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, in *L'Echo* hebben we kunnen lezen dat de schuld van de NMBS is opgelopen tot meer dan zes miljard. De audit van het Rekenhof uit 2012 stelde dat dit ging over commerciële schulden van ABX, consultancy en andere. Er werd toen voor gewaarschuwd om de schuld niet verder te laten stijgen.

Ik heb in het verleden reeds gesteld dat er onder CEO Descheemaecker veel geld van openbare middelen naar de commerciële activiteiten is gegaan, ook al staat dit in zijn boek anders beschreven. Als echter zelfs bedrijfsrevisoren destijds de jaarrekeningen niet goedkeurden, denk ik dat ik het niet alleen was die dit stelde. Die schuld heeft natuurlijk een impact op de operationaliteit en de toekomst van het bedrijf.

Mijnheer de minister, welke maatregelen zult u in samenspraak met de CEO's van de NMBS en van Infrabel nemen om die stijging van de schuld te keren en te proberen terug tot een gezonde situatie te komen?

Op 26 november 2015 heb ik uw voorgangster een vraag gesteld over de kosten van de SLA's tussen de NMBS en Infrabel. Tot op heden heb ik hierop geen antwoord gehad. Voor mij is het essentieel te weten hoeveel de SLA's kosten en hoeveel er werden afgesloten. Dat geeft mij immers een beeld van de werking van de bedrijven. Heeft dat te maken met onvoldoende transparantie?

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

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

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

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

17.02 Minister François Bellot: Alvorens in te gaan op beide punten van de vraag, wil ik erop wijzen dat het schuldbedrag van 6,3 miljard euro waarvan sprake in het overgenomen persartikel, niet representatief is voor de werkelijke schuld van de spoorwegen. Dit bedrag is in feite de loutere optelsom van de economische schuld van de NMBS, 3,2 miljard euro, en van de bruto schuld op lange termijn

17.02 François Bellot, ministre: Le montant de 6,3 milliards d'euros cité dans *L'Echo* n'est pas représentatif de la dette réelle des chemins de fer. Il correspond à l'addition de la dette économique

van Infrabel, zoals aangegeven in haar passiefrekeningen.

Onder economische schulden wordt verstaan: de financiële schulden, aangevuld met het nettosaldo van de handelsvorderingen en andere schulden en met het niet-aangewende saldo van de staatstoelage. De actie die door mijn voorgangster werd aangekondigd en waaraan u in uw vraag herinnerde, blijft de sleutel vormen voor het beheersen van de schuldenlast van de spoorwegen.

Ik stel vast dat, naast een verbetering van bepaalde kwaliteitselementen, onder meer de stiptheid bij de onderneming, reeds met succes tal van maatregelen geïmplementeerd werden die gericht zijn op een vermindering van de exploitatiekosten. Zo is, in tegenstelling tot uw vrees, hun globale economisch schuld verminderd.

Daarnaast hebt u een vraag gesteld over de kostprijs van de wederzijdse prestaties die de NMBS en Infrabel in 2014 en 2015 hebben geleverd in het kader van de SLA's. De cijfers die ik van hen mocht ontvangen, zijn zodanig verschillend dat ik vandaag onmogelijk een gedetailleerd antwoord kan geven. Een harmonisatie is aan de gang. Zodra die oefening afgerond is, zal ik u het resultaat daarvan meedelen.

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

Het cijfer van zes miljard, verbaasde mij ook, omdat ik andere cijfers gezien heb, namelijk een daling van de operationele schulden van de NMBS en een consolidatie van de schuld van Infrabel. Ik zag dat andere collega's in deze commissie daarop reageerden. Het zou dus nuttig kunnen zijn de oefening te maken die wij jaren geleden, onder uw voorzitterschap of onder het voorzitterschap van mevrouw De Block, gemaakt hebben en een toelichting te krijgen bij de schuldpositie. Het gaat om provisies die de NMBS bijvoorbeeld, denk maar aan de bestelling van de dubbeldekstreinen, geprefinancierd heeft voor de overheid, omwille van een beter financieringssaldo. Dat wordt hier allemaal op één hoop gegooid, wat een verkeerd beeld geeft.

Gelet op de huidige rentevoeten – met op korte termijn een rentevoet van 0,03 %, terwijl die vroeger op lange termijn 3 % bedroeg – kan men met de herschikking van de schuld veel doen aan de balans. Bedrijfstechnisch zou het logisch zijn voor Infrabel om, voor de 80 miljard euro die men bij het Agentschap van de Schuld moet plaatsen, een negatieve rente te krijgen.

Daarom zou het logisch zijn om van de CFO van de NMBS en Infrabel een toelichting te krijgen. Ik kijk ook naar u, mevrouw de voorzitter. Het is een zeer technische materie, maar ik denk dat het essentieel is

de la SNCB, soit 3,2 milliards d'euros et de la dette brute à long terme d'Infrabel, telle que mentionnée dans les comptes de passif de l'entreprise.

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

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

Je ne puis répondre aujourd'hui à la question relative au coût des prestations réciproques fournies par la SNCB et Infrabel en 2014 et 2015 dans le cadre des SLA, car les chiffres que m'ont transmis les deux entreprises divergent fortement. Une harmonisation est en cours. Dès que cet exercice sera terminé, j'en communiquerai le résultat.

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

om een overzicht te krijgen, omdat dit toch wel een van de toekomstmogelijkheden van het bedrijf is.

De **voorzitter**: Schrijft u een brief?

17.04 **David Geerts** (sp.a): Wij zullen een brief schrijven.

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

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

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

18.01 **Karine Lalieux** (PS): Monsieur le ministre, en réunion de commission du 27 avril dernier, je vous avais interrogé sur l'accord social conclu au sein de Belgocontrol. Vous m'aviez indiqué que cet accord social devait faire l'objet d'un arrêté royal délibéré en Conseil des ministres, conformément à la loi du 6 janvier 2014. Vous savez que cet arrêté royal est indispensable pour rétablir la paix sociale au sein de l'entreprise publique et poursuivre les négociations avec les travailleurs.

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

Je voudrais simplement savoir où en est l'entérinement de l'accord social conclu le 12 avril dernier. Quel est l'état des délibérations au sein du Conseil des ministres quant à l'arrêté royal précité? Je vous remercie de vos réponses.

18.02 **François Bellot**, ministre: Madame la présidente, un accord social a été conclu le 12 avril en commission paritaire de Belgocontrol. Il porte non seulement sur les dispositions termes de fin de carrière – c'est-à-dire le régime de disponibilité et de congés préalables à la pension des contrôleurs aériens –, mais aussi sur une gestion plus dynamique des effectifs afin d'assurer un meilleur service. Les deux sont intimement liés et garantissent un accord équilibré.

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

La base légale actuelle concernant le régime de disponibilité des contrôleurs aériens et l'arrêté royal du 14 septembre 1987, vu la réforme des pensions entreprise en 2011, entraînent des conséquences sur leur âge de départ à la retraite. En conséquence, nous sommes obligés de revoir la base réglementaire.

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

En effet, à partir de cette année, ces agents doivent justifier d'une carrière de quarante-deux ans pour pouvoir prendre une retraite anticipée. À partir de 2019, il faudra justifier de quarante-quatre ans de carrière pour obtenir la pension anticipée à soixante ans. Dès lors, 89,9 % des contrôleurs de la circulation aérienne partant en disponibilité au cours de la période allant du 1^{er} janvier 2014 au 1^{er} janvier 2024 n'auront pas suffisamment d'années de carrière pour en bénéficier.

Un premier protocole d'accord social a déjà été signé avec les organisations syndicales le 27 juin 2014 pour la période allant du 1^{er} janvier 2014 au 31 décembre 2016. Il concerne les agents – alors au nombre de six - n'ayant pas assez d'années de carrière pour

prendre leur retraite anticipée à soixante ans. Plus précisément, cela concernait six contrôleurs, parce que nous ne sommes pas encore au 31 décembre.

Cet accord dispose que les conventions individuelles seront conclues avec des agents pour leur payer, à partir de l'âge de soixante ans, un traitement égal à la pension de retraite – et ce, jusqu'à la date présumée de leur pension anticipée. Cet accord prévoyait aussi que les agents partant en disponibilité entre le 1^{er} janvier 2017 et le 31 décembre 2019 et qui auront trop peu d'années de carrière pour prendre leur pension de retraite à soixante ans percevraient un traitement d'attente durant la mise en disponibilité prolongée, mais limitée à quatorze mois. C'est de la technique!

Cette dernière partie de l'accord devient caduque en vertu de l'article 16 de la loi du 6 janvier 2014 et sur base d'une analyse juridique du PDOS qui dit que des régimes d'exception ne sont pris en considération pour l'octroi et le calcul de la pension de retraite qu'à la condition que la disposition en question ait été approuvée par arrêté royal délibéré en Conseil des ministres.

Il convenait donc de négocier un nouvel accord social définitif pour limiter au maximum ces périodes dites de "congé préalable à la pension après la date finale de disponibilité". Un accord social a été négocié entre Belgocontrol, la CSC Transcom, la CGSP, le SLFP en date du 12 avril au sein de la commission paritaire à une majorité des deux tiers des voix.

Conformément à la loi du 6 janvier 2014, j'ai présenté le contenu de cet accord social au Conseil des ministres restreint qui a eu un échange de vues sur le régime revu et adopté en commission paritaire. Le Conseil des ministres restreint a posé à Belgocontrol des questions complémentaires et d'éclaircissement qui portent sur d'autres points que sur celui du départ à la retraite. Les renseignements ont été fournis et le Conseil devrait prochainement statuer sur cet accord social ce qui donnera lieu à la révision de l'arrêté royal du 14 septembre 1987.

18.03 Karine Lalieux (PS): Merci, monsieur le ministre. Outre le préambule, l'important est qu'enfin cet arrêté royal passe en Conseil des ministres. Personne n'a envie d'aéroports qui s'arrêtent à nouveau. Les bagagistes viennent de partir en grève et cela n'a rien à voir avec Belgocontrol. Quand il y a un accord social, quand il y a eu concertation sociale, quand on sait combien d'aéroports ont été impactés par les grèves (maladies, absences) des contrôleurs, il est temps que le gouvernement prenne ses responsabilités. J'espère que lors du Conseil des ministres de ce vendredi, vous parviendrez à faire passer cet arrêté royal pour que des négociations puissent continuer. Sinon, la responsabilité n'incombera plus du tout ni à Belgocontrol, ni aux travailleurs, ni aux syndicats mais bien au gouvernement. C'est clair!

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

*La réunion publique de commission est levée à 16.03 heures.
De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.03 uur.*

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

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

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

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

