

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 19 APRIL 2017

Namiddag

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

du

MERCREDI 19 AVRIL 2017

Après-midi

De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.27 uur en voorgezeten door de heer Jef Van den Bergh.

La réunion publique de commission est ouverte à 14.27 heures et présidée par M. Jef Van den Bergh.

De **voorzitter**: Goedemiddag. Ik verontschuldig mij ervoor dat ik een beetje te laat ben; ik wist niet dat ik moest voorzitten. Bij dezen kunnen we starten met de agenda.

01 Questions jointes de

- M. Gautier Calomne au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'obligation du port du casque pour les cyclistes âgés de moins de 14 ans" (n° 17066)

- M. Émir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le port du casque obligatoire pour les cyclistes de moins de 14 ans" (n° 17380)

01 Samengevoegde vragen van

- de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de helmplicht voor fietsers onder de 14 jaar" (nr. 17066)

- de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de helmplicht voor fietsers onder de 14 jaar" (nr. 17380)

01.01 **Gautier Calomne** (MR): Monsieur le ministre, l'Institut Belge pour la Sécurité Routière (IBSR) a récemment plaidé pour l'obligation du port du casque pour les cyclistes âgés de moins de 14 ans. À cet égard, l'organisme public a réalisé une étude mettant en évidence que six Belges sur dix sont en faveur de cette mesure. Ce résultat est motivé par le fait que 700 mineurs de cet âge sont impliqués, chaque année, dans un accident de circulation en tant que cyclistes, dont malheureusement une cinquantaine trouvent la mort ou sont gravement blessés. Le port du casque pourrait diminuer ces statistiques glaçantes, notamment parce que la tête est touchée dans un accident sur deux et que ce type de protection réduit le risque de blessures de 70 %.

L'obligation du port du casque est valable dans douze pays de l'Union européenne avec des variations différentes selon les tranches d'âge. La France devait rejoindre ce groupe de précurseurs le 22 mars. L'IBSR énonce par la voie d'un communiqué de presse: "D'un point de vue scientifique, il existe un consensus à propos de l'efficacité du casque dans la prévention des lésions à la tête et au cerveau. Étant donné le risque élevé que courent les cyclistes dans le trafic, l'IBSR recommande fortement son utilisation systématique par tous les deux-roues. Mais pour les enfants jusqu'à 14 ans, l'IBSR plaide plutôt pour une obligation. En effet, avant cet âge, ils doivent apprendre à appréhender les dangers de la circulation tout en gardant la maîtrise constante de leur vélo et sont davantage susceptibles de tomber. L'introduction d'une telle mesure doit évidemment s'accompagner d'autres mesures, comme l'amélioration constante de l'infrastructure dévolue aux cyclistes, campagnes de sensibilisation à l'égard des automobilistes pour ce qui est du respect des usagers faibles et à l'égard des cyclistes pour le respect des règles du Code de la route et l'importance d'un vélo en bon état, augmentation des contrôles, ...".

Avez-vous eu l'occasion de prendre connaissance du plaidoyer de l'IBSR concernant l'obligation du port du

casque pour les cyclistes âgés de moins de 14 ans? Partagez-vous les conclusions exprimées? Étudiez-vous la possibilité d'introduire une telle mesure en Belgique? Avez-vous déjà eu l'occasion de rencontrer les associations de cyclistes pour faire le point sur ce dossier? Le cas échéant, quelles sont les considérations qui vous ont été exprimées et quelles réponses leur avez-vous apportées?

01.02 François Bellot, ministre: (...) Le dernier baromètre de l'IBSR fait état d'une augmentation de 30 % du nombre d'accidents corporels pour les cyclistes. En 2016, cette augmentation est essentiellement visible à Bruxelles: +19,2 %.

Une partie de cette augmentation s'explique par l'augmentation du nombre d'accidents impliquant un senior en vélo (+7 %). Par contre, l'année 2016 est marquée par une diminution générale de 3,6 % du nombre de personnes tuées en vélo, ce qui constitue en chiffres absolus un record à la baisse en Belgique.

Je suis également au courant du fait que l'IBSR estime, sur la base d'une enquête récente, qu'une obligation du port du casque vélo est justifiée pour les jeunes de moins de 14 ans. Toutefois, l'étude n'étant pas achevée, elle ne m'a pas encore été communiquée. Elle ne me parviendra qu'au mois de mai.

J'ai demandé au groupe de travail chargé de la révision du Code de la route, quand il aura l'étude précitée, d'examiner si l'obligation du port du casque vélo pour certaines catégories de cyclistes est opportune.

Je suis informé du point de vue des associations de cyclistes concernant l'obligation du port du casque. Le Fietzersbond et le GRACQ craignent qu'une telle obligation conduise à ce que moins de jeunes utilisent le vélo.

Dès que l'étude sera achevée et communiquée au groupe de travail, tous ces éléments seront examinés.

Attention cependant, que, dans ce débat, il est également question de la responsabilisation des parents, avant de parler d'obligation légale. Prévoir une obligation légale ne sensibilisera pas nécessairement le public-cible (les enfants), et donc risque de ne pas suffire pour atteindre l'objectif, à savoir une meilleure protection des enfants. Personnellement, en tant que cycliste du dimanche matin, en tant que père et grand-père, j'oblige mes enfants et petits-enfants à porter le casque sans que la loi ne m'y oblige.

Dans cette matière, je crois qu'il est surtout utile que les parents et les enfants soient sensibilisés notamment par des cours d'éducation routière qui peuvent être donnés dans les écoles ou encore par des campagnes de sensibilisation organisées par les associations de cyclistes et/ou par les autorités régionales compétentes pour cette matière.

01.03 Gautier Calomne (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie pour cette réponse. Je me réjouis que le nombre de tués à la suite d'un accident à vélo soit en diminution dans le pays. Ce sont évidemment des statistiques qui sont encourageantes, même si, à l'instar de l'obligation de porter la ceinture pour la conduite des véhicules moteurs, l'obligation de porter le casque peut réduire encore le nombre d'accidents.

Pour les personnes majeures, il est plutôt question – on en a déjà débattu avec votre prédécesseur – d'une liberté individuelle et d'un choix à poser. Pour les moins de 14 ans, il y a aussi une responsabilité particulière puisqu'il s'agit de mineurs qui doivent être davantage protégés.

Toutefois, comme vous l'avez dit, l'obligation légale ne permettrait pas de résoudre tous les problèmes et il faut donc également se pencher sur deux leviers importants, à savoir la responsabilisation des parents, mais aussi la sensibilisation et la prévention.

Je reviendrai vers vous dans quelque temps lorsque vous aurez reçu le résultat et les conclusions de l'étude à ce sujet. Nous pourrions alors faire à nouveau le point sur la question.

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

02 Question de M. Gautier Calomne au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'offre ferroviaire S en Région bruxelloise" (n° 17075)

02 Vraag van de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het aanbod van de S-treinen in het Brussels"

Gewest" (nr. 17075)

02.01 Gautier Calomne (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, face aux problèmes majeurs de mobilité en Région bruxelloise, en ce compris l'impact négatif des fermetures de tunnels routiers, l'offre ferroviaire S est une excellente alternative de transport pourtant trop méconnue des citoyens.

Sur la base d'un ticket jump d'une valeur de 1,40 euros sur une carte de dix places, chaque voyageur a accès au réseau intra-bruxellois qui compte 33 gares et stations, réparties sur 65 kilomètres de voies. Très clairement, l'offre ferroviaire S ne manque pas d'atouts, par exemple pour les Ucclois qui travaillent au centre-ville et qui peuvent effectuer un trajet entre leur domicile et leur lieu de travail en une bonne demi-heure, contre 60 à 75 minutes en voiture, voire beaucoup plus en cas d'accidents sur la voirie. Tout ceci sans compter des facteurs comme le stress au volant ou les coûts énergétiques.

Pourtant, l'offre de la SNCB ne semble pas encore séduire assez les Bruxellois. En effet, selon de récents articles de presse, seulement 5 % des liaisons domicile-lieu de travail s'effectuent via le rail. C'est un taux qui interpelle, d'autant que les pouvoirs publics ont fortement investi dans l'outil ferroviaire, notamment avec l'ouverture d'un certain nombre de haltes, des élargissements d'horaires et l'amélioration des structures.

La question de l'information et de la sensibilisation des Bruxellois à ces modes de transport est donc posée. Aussi, monsieur le ministre, je souhaiterais vous poser les questions suivantes. Pouvez-vous nous communiquer un état des lieux de la fréquentation générale du réseau ferroviaire S en Région bruxelloise? Quelles sont les évolutions tendanciennes en termes de fréquentation? En complément des efforts déjà consentis par la SNCB, quelles sont les mesures déjà prévues pour renforcer l'information et la sensibilisation des citoyens sur cette alternative de mobilité intra-bruxelloise? Enfin, des synergies sont-elles prévues avec les pouvoirs régionaux bruxellois pour soutenir l'offre ferroviaire S?

02.02 François Bellot, ministre: Monsieur le président, cher collègue, la SNCB rappelle que 34 gares sont aujourd'hui en service dans la Région de Bruxelles-Capitale. La gare Arcades a été ouverte en décembre 2016 et se situe à proximité immédiate de la gare de Watermael, offrant ainsi un pôle d'échange entre la ligne 161 Ottignies-Bruxelles et la ligne 26 reliant Uccle et Evere via Delta et Merode.

La SNCB ne dispose pas encore de chiffres des comptages validés pour l'année 2016, ce qui ne permet donc pas encore d'étudier les impacts du lancement de l'offre S et de l'ouverture du tunnel Josaphat-Schuman.

Dès que ces statistiques seront validées, la SNCB fera un suivi des fréquentations des gares bruxelloises afin de déterminer l'impact des modifications de l'offre et des mesures de promotion de l'offre S. La SNCB a communiqué de différentes manières depuis le lancement de l'offre S en décembre 2015, avec les inaugurations des nouvelles gares bruxelloises de Tour&Taxi et Gerموir.

L'ouverture du tunnel Schuman-Josaphat était nécessaire pour d'importantes extensions de l'offre S. Suite à son report, la SNCB a seulement lancé, en avril 2016, une première grande campagne de promotion de l'offre S. Durant la semaine de la Mobilité de septembre, l'offre S a également été promue, tant vis-à-vis des particuliers que des professionnels et des milliers de cartes du réseau intermodal S et STIB ont été distribuées.

En décembre 2016, une campagne géographiquement ciblée a mis en évidence la flexibilité de l'offre en termes de fréquence et de temps de parcours pour un ensemble de destinations: l'ULB, la VUB, les quartiers européens, etc.

Par ailleurs, la SNCB collabore avec de nombreux partenaires pour relayer et promouvoir son offre: les autorités bruxelloises, les communes, les partenaires professionnels tels que VOKA, BECI, Brussels Metropolitan, Brulocalis.

En février 2017, la SNCB a mené une enquête sur la notoriété et la perception de l'offre S au sein de la zone RER. Il apparaît que l'offre S bénéficie d'une notoriété de 26 % et d'une notoriété aidée de plus de 51 %.

La SNCB m'informe qu'elle prépare une nouvelle campagne promotionnelle qui se déroulera tout au long de l'année 2017 pour augmenter encore la notoriété de l'offre S.

J'ajouterais à la réponse qui m'a été préparée que l'offre S à Bruxelles concerne 10 lignes. Avec la SNCB et les autorités bruxelloises, nous allons réaliser la promotion de ces lignes, deux par deux. Nous nous appuierons notamment sur les bulletins d'information communaux en utilisant des exemples types: "Vous habitez à Braine-l'Alleud, vous allez travailler à Evere, voilà quel sera votre temps de parcours moyen en voiture à 8 heures du matin, voici le temps de parcours nécessaire en train". Comme cela les gens percevront l'efficacité et la qualité de cette nouvelle offre qui reste méconnue et insuffisamment enclenchée. On sait que lorsqu'une nouvelle offre de train apparaît, il faut deux ou trois ans au minimum pour l'amener à maturité. On va donc communiquer et aider.

La SNCB, suite aux réunions que nous avons eues avec les autorités bruxelloises et les représentants de mon cabinet, va procéder de la sorte en massifiant l'information et en la détaillant ligne par ligne, par regroupement de deux lignes à la fois, et ainsi de suite. On espère avoir terminé pour le printemps 2018 sur toutes les lignes en agissant de la sorte.

02.03 Gautier Calomne (MR): Je remercie monsieur le ministre pour sa réponse positive et encourageante. Il est vrai que, sans rappeler tous les problèmes de mobilité qu'a connu Bruxelles et qu'elle connaît encore d'ailleurs, la mobilité est une compétence régionale mais le fédéral prend aussi sa part de responsabilités, notamment au regard des métros nord et sud financés en grande partie par Beliris.

Cette offre S constitue une véritable alternative crédible et pouvant être utile pour un grand nombre de citoyens. Il ne reste qu'à en faire sa promotion. Avec les différentes mesures que vous avez énoncées dans cette campagne de promotion en 2017 et dans celle des "deux lignes par deux lignes", il me semble qu'avec des exemples concrets et parlants on peut sensibiliser un certain nombre de navetteurs et de citoyens pour qu'ils empruntent ce type d'offre alternative de transport public.

02.04 François Bellot, ministre: Monsieur le président, j'ai omis de transmettre un élément sur les gares. Afin d'augmenter la visibilité des gares dans l'agglomération bruxelloise, la SNCB a commencé à installer des totems avec les logos "B" de SNCB et "S" à proximité des accès des gares. Selon la rapidité d'obtention des permis d'urbanisme, des totems seront installés, cette année également, dans la plupart des gares de la capitale. J'avais oublié de vous le signaler.

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

03 Question de M. Gautier Calomne au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les plaques de transit" (n° 17085)

03 Vraag van de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de transitkentekenplaten" (nr. 17085)

03.01 Gautier Calomne (MR): Monsieur le ministre, la presse relatait dernièrement que depuis le 1^{er} mai 2016, la plaque transit dite "W" pour les ressortissants belges résidant à l'étranger ne peut plus être renouvelée et prolongée au delà de six mois. Face à cette situation, bon nombre de pratiques subsistent, telles que le fait d'immatriculer son véhicule au Grand-Duché de Luxembourg, en France, en Allemagne, ou encore le fait de continuer à circuler avec une plaque de transit sans validité, et ce même si l'on risque la saisie pure et simple du véhicule. À cet égard, il semblerait que ce problème engendre aussi des diminutions de recettes pour le trésor public dans la mesure où chaque immatriculation perdue revient à une perte directe de 75 euros, et ce sans compter l'assurance non émise dont une partie revient également à l'État. Monsieur le ministre, il me revient que vos services ont pris connaissance de ce dossier. Néanmoins, il semblerait qu'à l'heure actuelle, aucune réponse n'ait encore pu être apportée. Je souhaiterais vous poser les questions suivantes: quel bilan tirez-vous de la mise en œuvre de l'arrêté royal en vigueur depuis le 1^{er} mai 2016? Êtes-vous satisfait des résultats engrangés sur le terrain? Quelles mesures avez-vous retenues pour limiter les contournements de la législation que je viens d'évoquer? Je vous remercie pour vos réponses.

03.02 François Bellot, ministre: Cher collègue, le 1^{er} mai 2016, la réglementation concernant les immatriculations temporaires a été changée par l'arrêté royal du 19 février 2016 portant modification de l'arrêté royal du 20 juillet 2001 relatif à l'immatriculation de véhicules. Vous prétendez que cette modification engendre des pratiques néfastes comme l'usage de plaques de transit en dehors de la période de validité. Vous serez peut-être surpris d'apprendre que ces pratiques ne sont pas neuves et existaient déjà avant la modification du 1^{er} mai 2016. Je n'oserais donc pas affirmer que cette nouvelle réglementation cause de

pareilles pratiques néfastes. La nouvelle réglementation a fait le point sur certains aspects de l'immatriculation temporaire. Ainsi, la période de validité a été ramenée à six mois. Ceci avait cependant généré des problèmes pour certaines personnes récemment concernées par la correction apportée par l'arrêté modificatif du 24 février 2017.

Cette modification récente du 24 février 2017 prévoit la possibilité d'étaler la période de validité de six mois en subdivisions d'un mois minimum sur une année-calendrier.

Après un an, un renouvellement d'immatriculation temporaire est possible avec une nouvelle fois, une période de validité de six mois qui peut à nouveau être découpée en périodes d'un mois. Si vous me demandez de faire le bilan de la mise en œuvre des modifications, je dois constater avec satisfaction que l'introduction de l'immatriculation temporaire en vue de l'exportation est un succès. L'immatriculation temporaire pour les Belges résidant à l'étranger était perfectible et est à présent ajustée grâce à la récente modification du 24 février 2017. En outre, cette modification récente donne l'occasion d'éliminer de potentiels usages abusifs.

03.03 Gautier Calomne (MR): Je remercie monsieur le ministre pour sa réponse claire et précise.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: Vraag nr. 17139 van de heer Scourneau wordt uitgesteld.

De heer Kir is niet aanwezig.

04 Vraag van de heer Bert Wollants aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de mogelijke individuele vervolging van luchtverkeersleiders" (nr. 17400)

04 Question de M. Bert Wollants au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les éventuelles poursuites individuelles à l'encontre de contrôleurs aériens" (n° 17400)

04.01 Bert Wollants (N-VA): Mijnheer de minister, op 20 maart verschenen de eerste berichten over een mogelijke paasstaking van de luchtverkeersleiders. Volgens de kranten zou er sprake zijn van individuele verhoren en mogelijk persoonlijke vervolging van luchtverkeersleiders in het kader van de toepassing van de instructies rond baan- en routegebruik sinds 2007. Blijkbaar zouden bewonersgroepen zich baseren op artikel 233 van het Strafwetboek om de luchtverkeersleiders te betichten van het samenspannen door ambtenaren. Aangezien de luchtverkeersleiding sinds decennia wordt aangestuurd vanuit het kabinet van de opeenvolgende ministers, zouden ook zij onder het betreffende artikel verantwoordelijk zijn. De betrokken luchtverkeersleiders zouden daarover op 20 maart meer info hebben gekregen in de kantoren van Belgocontrol.

Het artikel 233 wordt heel zelden gebruikt. De vorige keer was dat toen een aantal burgemeesters in Halle-Vilvoorde weigerden om ongrondwettelijke verkiezingen te houden, maar dat is een volledig andere kwestie.

Hoeveel luchtverkeersleiders zijn er betrokken? Gaat het enkel over luchtverkeersleiders in actieve dienst of ook over personen die ondertussen in beschikbaarheid of met pensioen zijn?

Is de basis voor de individuele verhoren inderdaad een onderzoek naar aanleiding van artikel 233 van de strafwet van 1867?

Gelet op de draagwijdte van het artikel, is het niet onmogelijk dat verschillende voorgangers van de minister daaronder vallen. Kunnen voormalige staatssecretarissen of ministers of hun afgevaardigden in het dossier opgenomen worden voor persoonlijk verhoor en/of potentiële vervolging?

Hoeveel instructies werden er door u en uw voorgangers uitgevaardigd waarop de luchtverkeersleiders hun beslissingen qua baan- en routegebruik dienen te baseren? Zult u de lijst met instructies vanuit de kabinetten bezorgen aan het Parlement?

04.02 Minister François Bellot: Belgocontrol laat mij weten dat het inderdaad een verzoek van de

onderzoeksrechter heeft gekregen om de identiteit mee te delen van de luchtverkeersleiders van de controletoren die tijdens verschillende periodes in 2011, 2012, 2013 en 2016 met dienst waren. In totaal gaat het om 227 dagen.

Belgocontrol signaleert mij voorts dat het verzoek van de onderzoeksrechter het gevolg is van een klacht met burgerlijke partijstelling die in 2010 werd ingediend wegens samenspanning van ambtenaren, volgens artikel 233 van het Strafwetboek, en wegens daden van willekeur die inbreuk maken op de grondwettelijke vrijheden en rechten, begaan door een openbaar ambtenaar, agent of drager van het openbaar gezag, volgens artikel 151 van het Strafwetboek.

Volgens de informatie die mij door Belgocontrol wordt bezorgd, maken de klagende partijen in hun klacht gewag van die kwalificatie. De onderzoeksrechter onderzoekt de beweerde materiële feiten die het voorwerp van die klacht uitmaken. De gerechtelijke overheden zullen kunnen bepalen of daarop strafrechtelijke kwalificaties van toepassing zullen zijn en in voorkomend geval welke kwalificaties. Belgocontrol verzamelt momenteel de gegevens die door de onderzoeksrechter gevraagd werden.

Het gerechtelijk onderzoek loopt sedert zeven jaar en de onderzoeksdadens vallen onder het onderzoeksgeheim. Ik ben dus niet op de hoogte van de voornemens van het gerecht in dat dossier.

De jongste jaren gaf het gebruik van de banen en van de vliegroutes aanleiding tot talrijke instructies van de minister of van de directeur-generaal Luchtvaart van de FOD Mobiliteit. Men mag zich evenwel niet van debat vergissen. Ik wil eraan herinneren dat verschillende basiselementen van het toezicht op het luchtverkeer standaard zijn op Europees niveau voor die sector.

De banenkeuze is een complex proces, waarin de veiligheid de eerste prioriteit is en moet blijven. Niets kan ons van die regel doen afwijken.

Ik maak van de gelegenheid gebruik om te herhalen dat ik alle vertrouwen heb in het professionalisme van de luchtverkeersleiders en van het personeel van Belgocontrol in het algemeen.

04.03 Bert Wollants (N-VA): Mijnheer de minister, ik wil uw laatste oproep zeker ondersteunen. Ik heb er inderdaad ook het volste vertrouwen in dat de luchtverkeersleiders hun werk verrichten in eer en geweten en proberen ons luchtruim op een zo veilig mogelijke en efficiënte manier te beheren, want dat is uiteindelijk hun opdracht.

Tegelijkertijd zijn er de voorbije jaren wel wat scheefftrekkingen geweest. Zo zagen wij in de vorige legislatuur af en toe instructies opduiken die met niemand waren afgestemd. Ik heb ooit het *supervisor's log* van de toren op de kop getikt, met talrijke verwijzingen naar bepaalde politieke strekkingen die onder druk van bewonersgroepen maatregelen hebben uitgevaardigd.

Dat zorgt natuurlijk niet voor veel stabiliteit. Ik denk niet dat wij dan moeten gaan zoeken bij de luchtverkeersleiders in de eerste plaats. Maar wij hebben nood aan een stabiel kader, een breed gedragen en duurzaam luchthavenakkoord. Ik heb begrepen dat u daarvoor vandaag of gisteren de eerste stappen hebt gezet.

Laten wij hopen dat alle regio's in dit land beseffen dat er een grote impact is van het beleid ter zake op economisch vlak en op het vlak van de hinder, en dat onderhandelingen met het oog op een akkoord de uitgelezen manier is om aan de slag te gaan. Laten wij vooral daarop doorgaan. Dan hebben wij dat soort rechtszaken niet meer nodig en hoeven luchtverkeersleiders niet meer te worden verhoord, want dan hebben wij een duidelijk kader. Daaraan moeten wij samen werken.

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

05 Question de M. Gautier Calomne au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'abattage des arbres situés le long de la ligne 124 de la SNCB" (n° 17414)

05 Vraag van de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het kappen van de bomen langs lijn 124 van de NMBS" (nr. 17414)

05.01 Gautier Calomne (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, j'ai été interpellé par un certain nombre de citoyens à la suite de l'abattage d'arbres situés le long de la ligne 124 de la SNCB, entre les gares d'Uccle Calevoet et de Linkebeek. À cet égard, je me suis rendu ultérieurement sur les lieux et j'ai pu constater que les équipes déployées sur le terrain ont rasé l'ensemble des formations végétales, en ce compris celles qui étaient situées en contrebas du talus, à plus de 30 mètres des voies ferrées.

De facto, les abords de la ligne 124 présentent aujourd'hui une triste image qui ne contribue pas, d'une part, à la préservation de la faune et de la flore et, d'autre part, à l'esthétique d'un quartier tout entier. Je regrette cette situation, car les talus du chemin de fer font partie intégrante du maillage vert régional. Leur qualité d'habitation naturelle et d'écosystème a d'ailleurs été actée dans le Plan Nature de la Région bruxelloise.

Je déplore également cette technique de travail car, en mars 2014, les services de l'opérateur Infrabel s'étaient illustrés en ne respectant pas le permis régional qui imposait de maintenir la végétation de moins de 1,5 mètres de hauteur et les arbres de moins de 40 cm de circonférence.

Aussi, monsieur le ministre, je souhaitais faire le point sur ce dossier et de manière plus générale sur la situation de l'abattage des arbres. Les abattages précités ont-ils été effectués en respectant les prescrits du permis d'urbanisme? Le cas échéant, était-il pour autant nécessaire de supprimer toute végétation située à au moins 30 mètres des voies ferrées? Quelles sont les mesures actuellement mises en oeuvre pour limiter au maximum l'abattage et l'élagage aux abords des voies ferrées? Enfin, un chantier de plantation d'arbres et de végétation est-il prévu dans cette zone? Le cas échéant, quel est l'agenda prévu à ce sujet?

05.02 François Bellot, ministre: Cher collègue, Infrabel me confirme que les travaux ont fait l'octroi d'un permis d'urbanisme. Le permis délivré conditionnait l'abattage de ces arbres au maintien de la végétation ne nécessitant pas de permis. Ce chantier a été attribué à un sous-traitant à la suite de la passation d'un marché public. Il a été évidemment informé par Infrabel des conditions du permis.

Infrabel m'informe qu'elle analyse si les conditions ont été respectées. Si tel n'est pas le cas, Infrabel sera juridiquement responsable en cas de faute et se retournera contre le sous-traitant.

Ce chantier n'entraînant pas de risques majeurs pour la sécurité d'exploitation ferroviaire, il n'a pas fait l'objet d'une surveillance constante. Sensibilisé par ce dossier, Infrabel va prendre des mesures pour rappeler fermement à tous ses sous-traitants la nécessité de suivre les conditions des permis délivrés.

La végétation qui se situe à au moins 30 mètres des voies ferrées n'est pas directement dangereuse pour la sécurité d'exploitation ferroviaire mais bien pour les riverains. Infrabel reçoit de nombreuses plaintes de riverains à propos du manque d'entretien des arbres et du fait que ces arbres deviennent trop grands (manque de lumière dans leur habitation, feuilles mortes dans les gouttières, risques de chute dans leur jardin et sur leurs clôtures).

Comme décrit dans les circulaires d'Infrabel, afin de conserver un maillage vert, des zones de 200 mètres par kilomètre sont traitées, et ce de manière alternée, afin de ne pas avoir deux zones en face l'une de l'autre – côté voie A et côté voie B – ni contiguës d'une année à l'autre de telle sorte qu'après cinq années, l'entièreté du kilomètre sera entretenue et le cycle pourra recommencer en évitant ainsi que la végétation ne se développe trop en hauteur.

La végétation sur les talus de chemin de fer est à croissance spontanée. À la connaissance d'Infrabel, il n'est pas prévu de planter des arbres dans cette zone. En d'autres lieux, et pour autant que cela n'entrave en rien ses missions principales, Infrabel a occasionnellement contribué à des projets de plantation d'arbres.

05.03 Gautier Calomne (MR): Si cette situation avérée et ce problème manifeste permettent, par voie de conséquence, de rappeler aux sous-traitants, avec lesquels on travaille à l'avenir, que le cahier des charges et l'ensemble des obligations qui en découlent doivent être respectés, cet épisode servira alors à attirer l'attention sur d'autres chantiers et cela sera positif.

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

De **voorzitter:** Vraag nr. 17438 van de heer Van den Bergh wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

Mevrouw Lambrecht is niet aanwezig.

06 Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het nieuwe meerjareninvesteringsplan en de lening van 1,05 miljard euro" (nr. 17461)

06 Question de M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le nouveau plan pluriannuel d'investissement et l'emprunt de 1,05 milliard d'euros" (n° 17461)

06.01 **Wouter Raskin** (N-VA): Mijnheer de minister, bij mijn weten ligt er vandaag nog steeds geen nieuw meerjareninvesteringsplan op tafel. De onderhandelingen hierover zijn nog aan de gang, veronderstel ik. Wel besliste de federale regering begin februari om een beroep te doen op schuldfinanciering om een aantal spoorprojecten te realiseren. Het zou gaan om een bedrag van 1,05 miljard euro. Die som zou geïnvesteerd worden in het GEN rond Brussel en bijkomend in de spoorprioriteiten van de regio's.

U liet mij in de commissie onlangs weten dat het Executief Comité van Ministers van Mobiliteit in de loop van de maand april bijeen zou komen. Uw Vlaamse collega, minister Weyts, had hier onder meer op aangedrongen om duidelijkheid te scheppen over de verdeling van de bijkomende lening. Een uitnodiging voor de bijeenkomst werd, tenzij mijn vraag ondertussen achterhaald is, nog niet ontvangen. Wanneer zal die uitnodiging verstuurd worden? Is er al een datum geprikt voor de bijeenkomst van het Executief Comité?

Het is overigens niet de eerste keer dat een brief van minister Weyts onbeantwoord blijft. Eerder deelde hij u mee dat de Vlaamse regering bereid is om de reactivering van de spoorlijn Hasselt-Neerpelt, toch dé prioriteit voor Vlaanderen, te prefinancieren. Hoe staat u tegenover het voorstel? Via welke weg zult u minister Weyts informeren over uw standpunt?

06.02 Minister **François Bellot**: In overleg met de respectieve secretariaten van de Gewestministers werd de volgende vergadering van het Executief Comité van Ministers van Mobiliteit voorlopig vastgelegd op 19 mei. Ik wacht nog op de bevestiging dat ze zich kunnen vrijmaken. Daarna zal ik de officiële uitnodiging met een voorstel van de agenda kunnen versturen.

Inzake de brief van minister Weyts van 6 februari betreffende het ECMM en de punten die betrekking hebben op het vervoersplan 2017 en op de spoorinvesteringen, heeft mijn kabinet op 29 maart een e-mail gericht aan het kabinet van minister Weyts waarin zijn vragen over het vervoersplan beantwoord werden. Daar kwamen geen opmerkingen op.

Wat het aspect spoorinvesteringen betreft, heb ik willen wachten tot ik over de gegevens inzake de financiering van de regionale spoorwegprioriteiten beschikte. Gelet op de beslissing van de Ministerraad van 31 maart inzake het nationaal plan voor strategische investeringen, inzonderheid het hoofdstuk "Spoor" van het plan, kan het debat over de keuze van de regionale prioriteiten heropgestart worden.

Ik maak van de gelegenheid gebruik om u erop te wijzen dat cijfers inzake de verdeling van de bijkomende middelen vanwege de federale overheid u bekend zijn sinds 7 maart, wanneer ik u de tabel heb bezorgd die als bijlage bij het antwoord gaat.

Ik kan u bevestigen dat de federale overheid het bedrag van 368 miljoen euro heeft uitgetrokken voor andere werken dan het GEN in het Vlaams Gewest. Het politiek debat over de keuze van de projecten zal in de Investeringscel worden gevoerd, onder leiding van het ECCM, waarin onder andere minister Weyts zitting heeft.

06.03 **Wouter Raskin** (N-VA): Dank u voor uw antwoord, mijnheer de minister. Ik begrijp dat het overleg met de Gewestministers met een kleine vertraging gepland is. Ik juich het toe dat het overleg intussen gepland is. U bent nu eenmaal afhankelijk van de agenda's van de collega's.

Ik hoor u ook zeggen dat u wacht op bevestiging van twee collega's. Over welke collega's gaat het dan?

06.04 Minister **François Bellot**: Wij zullen de prioriteiten van Infrabel en de NMBS naar voren brengen, maar ook die inzake de twaalf projecten voor Vlaanderen. Wij zullen zien met welke prioriteiten wij zullen kunnen starten.

06.05 Wouter Raskin (N-VA): Tenzij ik u verkeerd heb begrepen, u hebt een bevestiging gekregen van een van de Gewesten en van de andere nog niet?

06.06 Minister François Bellot: Niet van het Waals Gewest, van de heer Di Antonio, maar ik zal nagaan of we een vergadering kunnen beleggen op 9 mei.

06.07 Wouter Raskin (N-VA): U zult een vergadering organiseren op 9 mei?

Mag ik van de gelegenheid gebruikmaken dat u daarop zou aandringen bij de collega's van het Waals Gewest? Ik denk immers dat het stilaan tijd wordt. We wachten al geruime tijd op een nieuw meerjareninvesteringsplan. Ik begrijp dat de mail van minister Weyts ondertussen werd beantwoord, waarvoor ik u dank.

Ik bevestig dat u de cijfers al hebt bekendgemaakt in de commissie, maar u begrijpt uiteraard dat uw collega in het Executief Comité graag persoonlijk en formeel die bedragen van de federale minister zou kunnen vernemen.

06.08 Minister François Bellot: Het is niet het Waals Gewest, maar wel Pascal Smet, die een probleem had met de gekozen datum. Wij zullen een oplossing zoeken voor vrijdag.

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

07 Vraag van mevrouw Veerle Heeren aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de aanpassing van de nummerplaten voor elektrische voertuigen" (nr. 17463)

07 Question de Mme Veerle Heeren au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'adaptation des plaques d'immatriculation des véhicules électriques" (n° 17463)

07.01 Veerle Heeren (CD&V): Mijnheer de minister, mijn vraag betreft het verschil tussen nummerplaten van elektrische wagens en andere wagens. Op dit ogenblik hebben beide soorten wagens dezelfde soort nummerplaat. Dat komt de visibiliteit van elektrische voertuigen natuurlijk niet ten goede, wat betreft de handhaving van de wetgeving rond zero-emissievoertuigen.

Ik geef twee actuele voorbeelden. Een parking exclusief voor elektrische voertuigen wordt nu aangegeven door een verkeersbord en vaak staat op die parkeerplaats ook een laadpaal. Voor een parkeerwachter of ordehandhaver is het niet evident om te zien of de wagen die de parkeerplaats in beslag neemt ook daadwerkelijk een zero-emissievoertuig is. Voor de goede gang van zaken is het wenselijk dat zero-emissievoertuigen een ander soort nummerplaat krijgen of dat er een bijkomend kenteken op wordt geplaatst, zodat de wagen veel makkelijker herkenbaar is als een zero-emissievoertuig en bijgevolg recht heeft op die parkeerplaats.

Mijn volgende opmerking sluit hierbij aan. Een aantal parkeerplaatsen, uitgerust met een laadpaal, zijn nu exclusief voorbehouden voor zero-emissievoertuigen, maar de bestuurder is momenteel niet verplicht om zijn voertuig ook op te laden wanneer hij daar parkeert. De parkeerplaats wordt dusodeloos bezet en wij creëren zo een elitair systeem, waarbij een aantal parkeerplaatsen steevast worden voorbehouden voor elektrische voertuigen, die de staanplaats mogen gebruiken maar niet verplicht zijn om de faciliteiten van de laadpaal ook te benutten. Een aanpassing van de Wegcode is wenselijk, met name het ontwerpen van een verkeersbord dat aantoont dat zero-emissievoertuigen die speciale parkeerplaatsen enkel mogen gebruiken indien zij hun wagen ook daadwerkelijk opladen.

Het is een problematiek die de volgende jaren actueler zal worden omdat de elektrische voertuigen toenemen in aantal. In die zin is het belangrijk dat de overheid proactief optreedt.

Mijnheer de minister, vandaar een drietal vragen. Kan er een aanpassing komen van nummerplaten voor zero-emissievoertuigen, bijvoorbeeld een nummerplaat met de code EV? Dan kan de herkenbaarheid verhoogd worden. In sommige Europese landen is dat in ieder geval al zo.

Is het mogelijk om de Wegcode aan te passen, zodat de gebruikers van de parkeerplaatsen voor zero-emissievoertuigen deze plaatsen alleen mogen benutten indien zij hun voertuig opladen? Zijn er plannen hiervoor op korte of middellange termijn?

Tot slot, welke initiatieven wenst u als minister bevoegd voor Infrastructuur te nemen opdat elektrische voertuigen zichtbaarder kunnen worden in het verkeer en hun aanwezigheid veel meer gefaciliteerd kan worden?

07.02 Minister **François Bellot**: Mijnheer de voorzitter, collega's, een speciale kentekenplaat voor elektrische voertuigen, zoals u voorstelt, is niet evident. Ten eerste is er de diversiteit in het elektrische wagenpark. Zo bestaan er volledig elektrische voertuigen, hybride elektrische voertuigen waarbij niet alle hybriden oplaadbaar zijn en voertuigen met brandstofcellen. Ten tweede, in België is de kentekenplaat verbonden met de titularis en niet met het voertuig. Dit zou aanleiding kunnen geven tot misbruik van de speciale kentekenplaat. Bovendien zouden houders van een gepersonaliseerde kentekenplaat sowieso uit de boot vallen.

Wanneer u echter spreekt over de zero-emissievoertuigen hebben wij het eigenlijk over de 100 % elektrische voertuigen. Deze kunnen geïdentificeerd worden aan de hand van de brandstofcode.

Op dit moment hebben de parkeerbedrijven toegang tot de DIV-databank door middel van een webservice. Deze toegang is bedoeld ter identificatie van de titularis op basis van de kentekenplaat. Ik moet uiteraard deze mogelijkheid onderzoeken, maar de oplossing zou erin kunnen bestaan via deze webservice ook de brandstofcode van het voertuig ter beschikking te stellen. Op die manier kunnen de parkeerbedrijven, op basis van de kentekenplaat en via de brandstofcode, nagaan of het een zero-emissievoertuig betreft.

Een aanpassing van de Wegcode in deze zin dat voertuigen de voorbehouden parkeerplaatsen alleen mogen benutten indien de batterij wordt opgeladen, zal geen soelaas bieden. Het is immers onmogelijk om dat vast te stellen. Het feit dat de auto verbonden is met het laadpunt betekent niet altijd dat de batterij van het voertuig wordt opgeladen. In de toekomst zullen er ook steeds meer laadplaatsen worden ingericht waarbij het opladen gebeurt via, bijvoorbeeld, inductie. Van enige fysieke connectie tussen het voertuig en de oplaadinfrastructuur zelf is dan geen sprake meer.

Een oplossing is de voorbehouden plaatsen voor elektrische voertuigen te beperken in de tijd. Het volstaat daartoe dat de wegbeheerders een gepaste tijdsbeperking, volgens de oplaadcapaciteit van het gebruikte systeem, op een onderbord aanbrengen.

In het kader van de werkzaamheden tot herziening van de Wegcode wordt nagedacht of en zo ja via welke maatregelen het gebruik van schonere elektrische voertuigen, CNG-, LPG- en waterstofvoertuigen kan worden gestimuleerd. Dit is evenwel niet zo evident omdat er rekening moet worden gehouden met het vooruitzicht op steeds meer milieuvriendelijke voertuigen. Met andere woorden, men moet ermee rekening houden dat eventuele uitzonderingsmaatregelen waarin vandaag wordt voorzien in de toekomst als het ware de algemene regel zullen worden.

07.03 **Veerle Heeren** (CD&V): Mijnheer de minister, het klopt inderdaad dat er verschillende soorten voertuigen zijn, maar mijn vraag was vooral toegespitst op wagens die honderd procent elektrisch worden opgeladen.

Wat de laadpalen betreft, deze worden in Vlaanderen stilaan uitgerold. Ik weet niet hoe het daarmee in Wallonië staat. Er was het Evoraplatform, waarbij een aantal gemeenten piloot is geweest. Bovendien gaat het aanbod ook stijgen zodra de prijs van zulke wagens gaat zakken. U geeft zelf aan dat laadpalen beperkt moeten blijven in het aanbod. Dan moet er ook voor gezorgd worden dat een dergelijke wagen niet de parkeerplaats gebruikt die bestemd is voor een niet-elektrische wagen.

Ik heb begrepen dat u mijn vraag meeneemt in de besprekingen die u op dit moment voert rond de herziening van de Wegcode, namelijk op welke manier men dit alles kan vergemakkelijken, in overleg met de parkeerbedrijven.

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

08 **Vraag van mevrouw Annick Lambrecht aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de gemachtigde opzichters bij scholen" (nr. 17449)**

08 **Question de Mme Annick Lambrecht au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les surveillants habilités aux abords des écoles" (n° 17449)**

08.01 **Annick Lambrecht** (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de voorzitter, op 22 februari was er in Brugge een tragisch ongeval dat werd veroorzaakt door een zware vrachtwagen waarbij een jongetje van zes jaar verongelukte voor de schoolpoort. Naar verluidt is het ongeval gebeurd toen de vrachtwagen was gestopt aan de oversteekplaats maar te vroeg opnieuw vertrok. Daarbij werd het jongetje door de vrachtwagen gegrepen.

Indien een volwassene op de plaats van het kind had gestaan, dan was de dode hoek van de vrachtwagen wellicht minder bepalend geweest, maar op dat vlak alle voorbehoud voor het gerechtelijk onderzoek. De school werd er in elk geval van overtuigd om te werken met gemachtigde opzichters. De opleiding van de opzichters wordt ook heropgefrist. In Brugge zijn er momenteel drieduizend gemachtigde opzichters.

De directie van de betrokken school stelt dat onduidelijkheid over de reglementering betreffende de gemachtigde opzichters en meer bepaald de ministeriële omzendbrief van de minister van Mobiliteit haar ervan deed afzien om gemachtigde opzichters in te zetten. Zo zouden gemachtigde opzichters niet bevoegd zijn ten aanzien van ouders die hun kinderen naar school brengen en dan alleen de straat terug oversteken. Voorts zou het in situaties waarop men zich op een hoofdwegenis bevindt volgens de omzendbrief beter zijn dat de politie optreedt in plaats van gemachtigde opzichters. De laatste ministeriële omzendbrief dateert inderdaad al van 5 juli 1999 en is wellicht op vele vlakken achterhaald.

Naar aanleiding van een mondelinge vraag van de heer Renaat Landuyt, Vlaams volksvertegenwoordiger in de commissie voor Mobiliteit en Openbare werken, verklaarde Vlaams minister Ben Weyts na het lezen van de omzendbrief dat hij de verwarring in hoofdte van de schooldirectie kan begrijpen. Letterlijk zei de minister het volgende: "Een gemachtigd opzichter mag volgens die omzendbrief groepen begeleiden, en een groep wordt vervolgens gedefinieerd als zijnde 'een aantal mensen met gemeenschappelijke kenmerken', zoals kinderen of personen met een handicap. Zo wordt een groep gedefinieerd: mensen met dezelfde gemeenschappelijke kenmerken. Dat maakt dus dat als daar mensen bij zijn met niet dezelfde kenmerken, je geen groep meer hebt." Minister Weyts kondigde aan dat hij daarover met u contact zou opnemen. Heeft hij dat al gedaan?

Bent u bereid om elke dubbelzinnigheid over het ministerieel rondschrijven van 1999 op te heffen en een nieuwe omzendbrief op te stellen waarin er duidelijke richtlijnen worden gegeven? Op die manier weet elke school dat zij steeds gemachtigde opzichters kan inzetten om het oversteken aan de schoolpoorten te faciliteren.

08.02 **Minister François Bellot**: Beste collega, minister Weyts heeft mij hierover nog niet gecontacteerd. Wat precies moet worden verstaan onder een groep, lijkt mij in dit kader overigens van ondergeschikt belang. Waar het om gaat, is dat artikel 3.7.3.3 van de omzendbrief van 5 juli 1999 duidelijk aangeeft dat toevallige personen samen met de kinderen onder dekking van de aanwijzingen van de gemachtigde opzichter mogen oversteken. Ik begrijp dan ook niet dat sommige scholen van oordeel zijn dat ze geen gemachtigde opzichters zouden mogen inzetten, omdat naast de kinderen ook volwassenen oversteken. Volwassenen hebben in feite de keuze: ofwel stappen ze zelfstandig over, ofwel wachten ze totdat de gemachtigde opzichter een groep kinderen, al dan niet met volwassenen, laat oversteken.

Ik geef er mij rekenschap van dat de verkeersomstandigheden en de mobiliteit in de afgelopen jaren sterk zijn veranderd. Meer kinderen fietsen naar school, de schoolomgeving wordt meer gesatureerd, de politie kan niet alle verkeerstakingen vervullen, er is meer wegverkeer enzovoort. Bijgevolg denk ik inderdaad dat het tijd is om de regels rond de gemachtigde opzichters eens opnieuw te bekijken. In het kader van de werkzaamheden met betrekking tot de herziening van het verkeersreglement zal het statuut van de gemachtigde opzichters aan bod komen.

08.03 **Annick Lambrecht** (sp.a): Dank u, mijnheer de minister. Ik heb nog een bijkomende vraag, maar ik weet niet of u daarop zult kunnen antwoorden. Ik begrijp dat er nood is aan een herziening en een eenvoudiger statuut voor de opzichters om geen discussies meer te hebben. Hebt u enig idee over het

tijdpad van die mogelijke herziening?

08.04 Minister **François Bellot**: Ik denk dat dit voor het einde van het jaar is. Het is een heel groot werk, het zijn tachtig artikelen. We werken er elke week aan.

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

09 Vraag van mevrouw **Sonja Becq** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de audit van de luchtverkeersleiding" (nr. 17466)

09 Question de Mme **Sonja Becq** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'audit du contrôle aérien" (n° 17466)

09.01 **Sonja Becq** (CD&V): Mijnheer de minister, mijn vraag dateert al van 22 maart. Ondertussen zijn er al een aantal zaken gebeurd. Ik wil mijn vraag toch stellen en u op die manier de kans geven om wat actuelere informatie te geven.

Vóór de paasvakantie dreigde de luchtverkeersleiding ermee om met Pasen te staken. De reden daarvoor was dat er een audit liep over de wijze waarop een aantal of alle luchtverkeersleiders gebruik zouden maken van hun bevoegdheden inzake het banengebruik. Op vraag van het DGLV, het Directoraat-generaal Luchtvaart, zou er een audit zijn om na te gaan of de keuzes voor de gebruikte banen tussen 3 en 10 oktober conform de verplichtingen waren. Dit gebeurde eigenlijk op basis van instructies die de luchtverkeersleiders krijgen. De luchtverkeersleiders zouden dan individueel verhoord worden en individuele namen zouden worden bezorgd in het kader van deze audit. Daar maakten ze zich erg ongerust over.

Ook de vakbonden hebben geprobeerd om een bemiddelende rol te spelen. Ik dacht dat u tot een akkoord en tot een aantal afspraken gekomen was.

Mijnheer de minister, ik had graag wat duidelijkheid gekregen over de volgende vragen.

Vanwaar kwam de vraag om de individuele luchtverkeersleiders te verhoren en met welke finaliteit? Kwam deze vraag effectief van het Directoraat-generaal of van elders?

Er zou reeds een voorlopige audit zijn. Wat zijn de conclusies daarvan?

Er werden ook gerechtelijke stappen gezet en klachten ingediend. Wat vindt u van deze evolutie? Wellicht antwoordt u dat een vliegwet meer zekerheid kan bieden. Ik hoorde vanmorgen dat er ontwikkelingen zijn op dat vlak. We hebben er echter nog geen teksten over kunnen inzien.

Wat het banengebruik en de bevoegdheden van de luchtverkeersleiders betreft, wat zijn de concrete verantwoordelijkheden en vrijheidsgraden van individuele luchtverkeersleiders met betrekking tot de uitgevaardigde richtlijnen, die normalerwijze niet voor enige interpretatie vatbaar zouden mogen zijn?

Mijnheer de minister, ik heb nog een bijkomende vraag, die niet tot mijn oorspronkelijk ingediende vraagstelling behoort. Ik hoop dat u er toch op kunt antwoorden. U hebt inmiddels samen gezeten met de vakbonden. Ik heb uit persberichten begrepen dat er afspraken gemaakt zouden zijn. Welke zijn die afspraken? In hoeverre werd er al uitvoering aan gegeven? Mocht u op deze bijkomende vragen kunnen antwoorden, dan zou ik u daar dankbaar voor zijn.

09.02 Minister **François Bellot**: Mevrouw Becq, in het kader van de audit over het banengebruik op de luchthaven Brussel-Nationaal, dat ik aan het DGLV heb gevraagd, heeft het DGLV verkeersleiders willen interviewen.

Volgens de informatie waarover ik beschik, hebben de verkeersleiders hun vrees geuit over een Europese verordening die de actoren van de operationele luchtvaartketen de garantie biedt dat zij niet zullen worden gestraft voor elke handeling, elk verzuim of elke beslissing die zij in functie van hun ervaring of van hun opleiding zouden hebben genomen, maar waarbij grove nalatigheid, vrijwillige schending of vernietigende daden niet wordt geduld.

Het just-culturebeginsel aanvaardt de menselijke vergissing, maar niet de fouten of nalatigheid. Dat beginsel gaat vergezeld van de verplichting van de operationele actoren om melding te maken van elk incident dat het niveau van de luchtvaartveiligheid heeft aangetast of had kunnen aantasten.

Ik onderschrijf dat beginsel en wens dat het voor alle operationele beroepen van de luchtvaart toepasselijk wordt. Wij werken vandaag samen met de betrokken actoren aan een verhoogde implementatie van het beginsel.

U haalt eveneens de lopende gerechtelijke procedures aan. Zij staan los van de audit van het DGLV. Die gerechtelijke procedures hebben echter een gelijkaardige vrees teweeggebracht.

Ongeacht of het nu in het kader van een luchtvaartenquête, van een gerechtelijke enquête of van een audit is, houd ik eraan dat het just-culturebeginsel op uitgebreide wijze wordt toegepast. In dat opzicht zal ik samen met de minister van Justitie werk maken van de opname van dat Europese begrip in de Belgische wetgeving. Ik herhaal dat het begrip het voorwerp van een verordening uitmaakt.

09.03 Sonja Becq (CD&V): Als ik het goed heb begrepen, hebt u als verantwoordelijke minister aan het DGLV gevraagd om een audit te doen. Of heb ik u slecht verstaan? Het is niet zo dat er misbruiken werden vastgesteld en dat men heeft gezegd dat er een audit moest gebeuren. Dat was me niet zo duidelijk.

09.04 Minister François Bellot: Het gaat om een audit door het DGLV over de keuze van de banen in het begin van oktober 2016. Er is nog een andere gerechtelijke procedure, maar daarover mag ik niets zeggen.

09.05 Sonja Becq (CD&V): Individuele burgers hebben inderdaad ook nog klachten geuit, waardoor er gerechtelijke procedures hangende zijn.

U bent op bezoek geweest bij de luchtverkeersleiders. De commissieleden hebben dat een tijd geleden ook gedaan. Het is een stresserende job. Luchtverkeersleiders dragen een enorme verantwoordelijkheid. Ze handelen volgens het just-culturebegrip waarbinnen er fouten mogelijk zijn. Echt grove fouten en bewuste nalatigheden zijn natuurlijk een andere zaak. Het is de vraag of dat aan de orde is.

Het is heel belangrijk dat op een correcte manier wordt gehandeld en dat, als luchtverkeersleiders instructies krijgen hoe ze moeten handelen, men ervoor zorgt dat die instructies duidelijk zijn, evenals de procedures op grond van ernstige veiligheidsoverwegingen. Om goede beslissingen te nemen is het belangrijk dat luchtverkeersleiders zich veilig voelen in de beslissingen die ze kunnen en mogen nemen. Dat vergroot de zekerheid en het vertrouwen om goede beslissingen te nemen. Dat is een heel belangrijk principe dat zeker moet worden meegenomen.

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

De **voorzitter**: Aan de orde is vraag nr. 17477 van mevrouw Grovonius, die niet aanwezig is. Vragen nrs 17515 en 17516 van de heer Delannois worden uitgesteld. Vraag nr. 17570 van mijzelf wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

10 Samengevoegde vragen van

- de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het pleidooi van de NMBS voor meer spoorinvesteringen in Limburg" (nr. 17578)

- de heer Peter Vanvelthoven aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de investeringen in de Limburgse spoorlijnen" (nr. 17702)

10 Questions jointes de

- M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le plaidoyer de la SNCB pour plus d'investissements ferroviaires au Limbourg" (n° 17578)

- M. Peter Vanvelthoven au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les investissements dans les lignes ferroviaires limbourgeoises" (n° 17702)

10.01 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, het nieuw vervoersplan van de NMBS bevat maar weinig nieuws voor mijn provincie. De uitbreiding van het aanbod is immers technisch zo goed als onmogelijk omdat de provincie te veel enkele sporen en te veel diesellijnen telt. Bovendien is de infrastructuur verzadigd door een sterke toename van het goederenvervoer.

Dat is niet mijn boodschap, maar deze van enkele weken geleden van de vertegenwoordigers van de NMBS tijdens de roadshow over het nieuw vervoersplan 2017-2020. Bijkomende investeringen in de Limburgse spoorinfrastructuur zijn dan ook broodnodig. Ook de NMBS, bij monde van directeur Kerckaert, niet de minste, is vragende partij. Ik kan daar natuurlijk alleen maar verheugd over zijn. Vanaf nu ben ik grote fan van de heer Kerckaert die onomwonden zegt dat in Limburg dringend spoorinvesteringen nodig zijn.

Ik pleit al langer voor een dubbel spoor tussen Mol en Hamont, tussen Mol en Hasselt, tussen Landen en Hasselt, voor de elektrificatie van het traject Mol-Hamont en voor de reactivering van de lijn Hasselt-Neerpelt. Al deze projecten zijn trouwens opgenomen in de Vlaamse spoorstrategie van 2013.

Mijnheer de minister, ik heb twee concrete vragen.

Ten eerste, klopt het dat de NMBS effectief vragende partij is voor bijkomende investeringen in spoorinfrastructuur in Limburg? Welke investeringen zijn volgens de NMBS prioritair?

Ten tweede, heeft de NMBS hierover al contact opgenomen met spoorbeheerder Infrabel? Anders gezegd, werd Infrabel al op de hoogte gebracht van een vraag van de NMBS? Zo ja, wat was het antwoord van Infrabel?

10.02 Peter Vanvelthoven (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mijn vraag had daarstraks gekoppeld kunnen worden aan een andere vraag van collega Raskin. Het onderwerp is immers hetzelfde, met name de investering in de spoorwegen vanuit de federale regering.

Wij vernemen via de pers dat van het bedrag van 1 miljard dat men uittrekt voor investeringen, een groot deel naar de provincie Limburg zou gaan. De leden van deze commissie beseffen inderdaad wel dat inzake investeringen in het spoor de provincie Limburg jaren achterop hinkt en dat een aantal investeringen prioritair is. Dat begrijpt men ondertussen op verschillende niveaus.

Na de financiering van het GEN rond Brussel zou er, zoals daarstraks nog vermeld, 368 miljoen overblijven voor andere projecten. Twee Limburgse spoorlijnen staan boven aan het lijstje, namelijk de activering van lijn 18 tussen Hasselt en Neerpelt en het doortrekken van de elektrificatie van lijn 19, die al gebeurd is tot Mol en nu zou moeten worden doorgetrokken van Mol tot in Hamont, zodat de dieseltrein daar ook afgeschaft kan worden. Meer nog, zo kan een bijkomende spoorwegovergang naar Nederland op deze lijn worden gerealiseerd, richting Weert.

Mijnheer de minister, welke investeringen zijn prioritair, zowel voor de NMBS en voor uzelf, om op korte termijn te worden gerealiseerd?

10.03 Minister François Bellot: Mijnheer de voorzitter, collega's, de federale Ministerraad zal een beslissing nemen over de meerjareninvesteringsplannen van de NMBS en Infrabel nadat de Investeringscel haar advies heeft uitgebracht. Momenteel werkt Infrabel nog aan een aangepast ondernemingsplan met inbegrip van het ontwerp van meerjareninvesteringsplan in functie van de herziene doelstelling van de stabilisatie van de schuld tegen 2020.

Wat de vraag van de heer Vanvelthoven betreft, de twee Limburgse spoorprojecten waarvan sprake, met name de activering van lijn 18 tussen Hasselt en Neerpelt en de elektrificatie van lijn 19 tussen Mol en Hamont-Achel, maken allebei deel uit van de lijst van zestien prioriteiten die door het Vlaams Gewest zijn ingediend bij de Investeringscel.

Wat de vraag van de heer Raskin betreft, in het kader van de opmaak van het investeringsplan 2016-2020 heeft de NMBS een lijst met prioritaire projecten aan Infrabel overgemaakt. In deze lijst is de elektrificatie van het baanvak Mol-Hamont opgenomen. Ook de elektrificatie van het baanvak Mol-Hasselt is een prioriteit voor de NMBS, maar eerder op langere termijn. Beide investeringen zullen het Limburgse spoornet beter integreren in het geëlektrificeerde netwerk.

Ik kan in ieder geval bevestigen dat de federale regering dankzij de goedkeuring van het nationaal pact voor strategische investeringen een budget van 368 miljoen euro ter beschikking stelt voor de financiering van spooruitbreidingsprojecten in Vlaanderen, naast het budget voor GEN-werkzaamheden op Vlaams grondgebied. Dit bedrag komt boven op de klassieke investeringsdotatie voor de financiering van het meerjareninvesteringsprogramma van Infrabel en de NMBS.

10.04 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, het dossier ligt nog altijd op de tafel van de Investeringscel. De mensen moeten uiteraard niet overhaast te werk gaan, maar ik mag aannemen dat u het tempo erin houdt en dat wij vroeg of laat zullen kunnen landen. In antwoord op mijn heel concrete vraag hoor ik dat de NMBS inderdaad twee projecten naar voren schuift. Mol-Hamont is absoluut prioritair, ook al omdat het amper geld kost. Mol-Hasselt is uiteraard zeer interessant. Het past vooral praktisch binnen het plaatje van een vervoersplanning van de NMBS, zij het op langere termijn.

Ik weet dat ik in herhaling val, maar de herhaling werkt. Ik pleit aldus opnieuw voor de reactivering van spoorlijn 18 naar het noorden van Limburg. De heer Vanvelthoven weet beter dan wie ook hoe slecht ontsloten de regio in het noorden van Limburg is. Het is een belangrijk project dat is opgenomen in het SALK-rapport, dat het licht zag na de sluiting van Ford in Genk. Ik heb daar al tientallen pleidooien voor gehouden. De minister-president heeft het project geduid als de prioriteit der prioriteiten, minister Weyts heeft meermaals aangeboden het project te prefinancieren, de heer Kerckaert pleit absoluut voor Limburg. Ik wacht eigenlijk alleen nog op u, mijnheer de minister.

10.05 Peter Vanvelthoven (sp.a): Mijnheer de minister, ik kan alleen maar de vraag voor urgentie ondersteunen. Ik hoorde gisteren de Amerikaanse president grote woorden gebruiken over de aanzwengeling van investeringen in de Verenigde Staten. Dat is ook in ons land op een aantal vlakken nodig en het spoor is bijzonder belangrijk in dat verband. U zit aan het stuur om deze dossiers zo snel mogelijk op de investeringslijst te krijgen, zodat men daadwerkelijk met de investeringen kan beginnen. Met andere woorden, dring er bij uw collega's maar op aan om zo snel mogelijk tot het definitieve investeringsplan te komen.

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

11 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'appel à projets 'les femmes à vélo'" (n° 17591)

11 Vraag van mevrouw Katrin Jadin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de projectoproep Vrouwen op de fiets" (nr. 17591)

11.01 Katrin Jadin (MR): Monsieur le ministre, vous avez récemment lancé un appel à projets dénommé "les femmes à vélo". Cette initiative a pour objectif de subventionner des associations mettant en place des actions visant à encourager les femmes à utiliser davantage le vélo. Il est vrai que beaucoup de femmes hésitent encore à circuler à vélo pour des raisons de sécurité, mais aussi pour des questions d'infrastructures dans leur localité. Cet appel à projets s'inscrit dans le cadre du plan fédéral gender mainstreaming (2015-2019) et a pour but de renforcer concrètement l'égalité entre les hommes et les femmes au sein de la société, y compris dans le cadre de la mobilité.

À plus long terme, quelles autres initiatives envisagez-vous pour poursuivre la réalisation des objectifs du plan fédéral gender mainstreaming?

11.02 François Bellot, ministre: À plus long terme, j'envisage des initiatives complémentaires, en vue d'encourager la prise en compte de la dimension du genre dans les politiques de mobilité. Le projet "Femmes à vélo" est proposé par l'administration du SPF Mobilité. D'autres initiatives peuvent aussi être prises, comme l'amélioration de l'enregistrement du genre des conducteurs, lors des accidents de la route auprès de la police des hôpitaux et des assurances. Il apparaît qu'il y a une importante différence entre la gravité des accidents et le nombre de femmes concernées par des accidents de la route et celle des accidents où des hommes sont concernés. Durant les nuits du samedi au dimanche, ce sont souvent malheureusement surtout des jeunes hommes qui sont accidentés. Il s'agira de travailler avec l'IBSR pour associer les données des hôpitaux avec celles de la police, afin d'améliorer l'accessibilité et l'interprétation des données relatives aux accidents de la route et ensuite d'expliquer scientifiquement les raisons pour lesquelles il y aurait des différences. Elles apparaissent, paraît-il, assez clairement. Lors de l'édition 2017 de

l'enquête sur les déplacements domicile-travail des Belges, mes services adresseront une communication aux employeurs, pour les encourager à fournir des données de genre sur l'usage des différents modes de transport (transports en commun, voitures de société, piétons, etc.). Nous allons affiner la collecte et l'analyse des données pour vérifier s'il y a des différences.

Si nous repérons des différences, nous pourrions nous en inspirer soit pour communiquer, agir, soit pour comprendre pourquoi les femmes auraient moins d'accident que les hommes.

11.03 Kattrin Jadin (MR): Merci, monsieur le ministre. J'ai en effet été étonnée lors de la lecture de cet article. Dans notre pays, utiliser le vélo en tant que femme peut encore s'avérer dangereux, selon les situations et les endroits. Vous faites un pas dans la bonne direction en essayant d'enrayer ce type de phénomène. Je suis évidemment curieuse de savoir ce que vos enquêtes vont donner et de connaître les mesures qui en résulteront. Je vous félicite pour cette initiative et je vous donne rendez-vous dans quelques mois pour analyser les résultats.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 17603 van mevrouw de Coster houden we even terzijde.

12 Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stopplaats in Kiewit" (nr. 17680)

12 Question de M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le point d'arrêt de Kiewit" (n° 17680)

12.01 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, in februari 2016 startte het AWW met de werken aan het viaduct in Kiewit, dat in Hasselt en omstreken beter bekendstaat als de Philipsbrug. Die werken moeten dit jaar voltooid worden. Midden in die werf bevindt zich de NMBS-stopplaats Kiewit. Die stopplaats ligt er al even bedenkelijk bij als het naburig station van Hasselt. Zo is een deel van het perron in Kiewit opgebroken als gevolg van de werken aan de brug.

Over een mogelijke renovatie van die stopplaats werd met geen woord gerept tijdens de recente roadshow van de NMBS in Limburg. Nochtans zou de NMBS de inspanning van het Vlaams Gewest ter vernieuwing van het viaduct en de stationsomgeving van Kiewit kunnen aangrijpen om de perrons te verhogen en te verharderen.

Mijnheer de minister, het Vlaams Agentschap Werken en Verkeer trekt 13 miljoen euro uit voor de vervanging van het viaduct in Kiewit en voor de verfraaiing van de stationsomgeving, met onder andere nieuw aangelegde parkeerplaatsen. Is de NMBS dit jaar van plan om in het verlengde van die werken ook de perrons van de stopplaats te verhogen en te verharderen?

12.02 Minister François Bellot: Beste collega, de NMBS en Infrabel hebben allebei een verantwoordelijkheid in de verhoging van perrons. Vermits het opstappen in de trein erdoor gemakkelijker wordt, is de verhoging van perrons belangrijk om het klantenaantal te verbeteren.

De regering heeft onlangs onder meer een bedrag van 368 miljoen euro uitgetrokken voor onder andere werken in het Vlaams Gewest. Met die beslissing kan het debat over de keuze van de regionale prioriteiten heropgestart worden. Dat debat zal binnen de Investeringscel worden gevoerd onder begeleiding van het ECMM. Daarbij moet een evenwicht gevonden worden tussen de provincie, de projecten, de stations, de wegen enzovoort.

12.03 Wouter Raskin (N-VA): Dat is heel duidelijk. Dank u wel.

12.04 François Bellot, ministre: Ce n'est pas facile à l'heure actuelle car tout le monde veut recevoir une partie du milliard! Il y a cependant un équilibre à respecter, des priorités régionales vont être établies.

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

13 **Samengevoegde vragen van**

- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het treinincident te Wontergem en het maximum aantal plaatsen in rijtuigen" (nr. 17699)
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de procedure voor gestrande treinen" (nr. 17730)
- de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de noodstop van een trein in Deinze" (nr. 17815)
- mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het incident in Deinze" (nr. 17836)

13 **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'incident ferroviaire à Wontergem et la capacité maximale dans les voitures" (n° 17699)
- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la procédure prévue pour les trains en difficulté" (n° 17730)
- M. Stefaan Van Hecke au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'arrêt d'urgence d'un train à Deinze" (n° 17815)
- Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'incident survenu à Deinze" (n° 17836)

13.01 **David Geerts** (sp.a): Mijnheer de minister, collega's, het incident zelf is gekend. Het is voldoende in de media geweest.

Op 9 april 2017 werd een overvolle trein gestopt door passagiers die aan de noodrem trokken omdat blijkbaar andere passagiers onwel waren geworden. Wat mij evenwel verwonderde in de communicatie was het cijfer van 2 000 reizigers op de dubbeldekstrein.

Ik dacht dat een M6-treinstel 140 zitplaatsen heeft. Als ik een simpele berekening maak, kom ik uit bij 10 treinstellen en dus 1 400 zitplaatsen. Het was me dan ook een raadsel waar de overige 600 passagiers gestaan hebben.

Mijn vragen zijn zeer kort, mijnheer de minister. Is de oorzaak van het incident gekend? Hoeveel passagiers waren er op de trein? Klopt het cijfer van 2 000? Zijn er passagiers geweigerd? Hoeveel overcapaciteit mag men hebben?

Indien mijn voorgaande vragen kloppen, meen ik dat die overschrijding ook een impact heeft op de veiligheid van de reizigers en het personeel. Zijn er ter zake richtlijnen?

13.02 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Ik sluit mij graag aan bij de vraag van de heer Geerts. Hij heeft al verwezen naar het incident zelf. Ik zou vooral willen focussen op de communicatie, die toch weer erg gebrekkig is verlopen. Dit aandachtspunt komt steeds weer naar boven, zeker in crisissituaties. Vanuit NMBS-hoek wordt gezegd dat dit beter moet. Men zet er, naar eigen zeggen, heel sterk op in. Telkens er een incident gebeurt, moeten wij helaas vaststellen dat dit toch een pijnpunt blijft.

Mijnheer de minister, ik heb een aantal vragen neergeschreven. Beschikt de NMBS over een actieplan bij een gestrande trein? Ik neem aan van wel. Welke stappen moet men ondernemen? Welke procedures moeten worden gevolgd? Waarom verliep de communicatie bij de gestrande trein in Deinze zo moeilijk? Wie is er verantwoordelijk? Ligt er een standaard minimale vereiste informatie vast die gecommuniceerd moet worden aan de reizigers? Welke inspanningen zal de NMBS leveren om dit in de toekomst te vermijden?

Hoeveel strandingen vonden er de voorbije jaren eigenlijk plaats? Graag een overzicht van 2012 tot op heden, indien mogelijk op deze korte termijn.

Beeldmateriaal kan van grote waarde zijn bij het vaststellen van een ongeval. In Nederland, zo konden we onlangs lezen, overweegt men het gebruik van een frontcamera op locomotieven en treinstellen. Overweegt de NMBS om haar rollend materieel hiermee ook uit te rusten? Waarom wel of niet?

13.03 **Inez De Coninck** (N-VA): Mijnheer de voorzitter, ik sluit mij ook aan bij de collega's. Ik wil ook benadrukken dat het aspect communicatie een pijnpunt is en een terechte frustratie van de reizigers. Ik zal

dit niet meer herhalen en het vooral hebben over de hulpverlening, waarover ook een en ander kan worden opgemerkt bij dit incident.

Als ik het goed begrepen heb, kwam die trein tot stilstand nadat enkele reizigers aan de noodrem hadden getrokken. Een twintigtal reizigers werd onwel, dat is toch reeds een hoog aantal.

Ik heb ook vragen waarom de trein vertrok ondanks die overbezetting. Ze werden hier reeds aangehaald door de collega's. Blijkbaar zijn er geen harde richtlijnen wat een overbezetting is en wanneer een trein mag vertrekken. Zolang de deuren sluiten, mag de trein blijkbaar vertrekken.

De hulpdiensten stelden in Het Journaal de dag erna ook de povere communicatie vanuit de NMBS aan de hulpdiensten aan de kaak. Ik hoorde een brandweerman op het nieuws. Blijkbaar duurde het een uur vooraleer het eerste contact tussen de NMBS en de lokale hulpdiensten werd gemaakt. Ook de communicatie aan de reizigers, zoals collega Van den Bergh reeds aanhaalde, was zeer mager.

Het hele incident is jammer en versterkt andermaal het negatieve beeld over de NMBS dat velen hebben. Het bevestigt nogmaals het idee dat de NMBS – wij hebben het nu echt gezien – tekortschiet in zulke situaties. De NMBS wijt het incident aan overmacht. Ik vind dat niet correct, het is een beetje zelfgecreëerde chaos. Er wordt alleszins een onderzoek gevoerd naar het incident.

Graag had ik een gedetailleerde tijdslijn van het incident gekregen.

Wat zijn de voorlopige resultaten van het onderzoek?

Werkte de airco daadwerkelijk niet? Was dat zo in een of in meerdere wagons? Was deze defect, was er geen airco of stond deze gewoon niet aan?

Hoe werd er gecommuniceerd naar de reizigers? Hoe werd er gecommuniceerd met de lokale hulpdiensten? Ik dacht dat zij uiteindelijk zelf het rampenplan hebben moeten afkondigen.

Had de NMBS vooraf geanticipeerd op het mooie weer – het was een zondag in de paasvakantie – door extra treinen in te leggen, waardoor de hinder misschien had kunnen worden beperkt?

Wat was de rol van het ROC in heel het incident? Wij hebben dat Railway Operations Center ooit bezocht met deze commissie. Dat is toch in het leven geroepen om in dergelijke situaties heel accuraat en heel spoedig te kunnen anticiperen en reageren en ervoor te zorgen dat de hinder beperkt blijft. Wat was hun rol, vanaf het moment dat er storingen waren met die trein op de lijn richting Brugge?

Welke lessen trekt de NMBS voor de toekomst uit dit incident?

13.04 Minister **François Bellot**: Mijnheer de voorzitter, wegens een persoonsaanrijding omstreeks 19 u 00 in Beernem op spoor A van lijn 50A waren beide sporen van lijn 50A tussen Brugge en Gent in beide richtingen versperd. Op dat ogenblik was de terugtocht van de dagjestoeristen van de Kust naar het binnenland in volle gang. Naast de voorziene treinen werden ook drie extra treinen ingelegd.

Door het incident werden de reizigers opgehouden in de stations Gent-Sint-Pieters en Brugge. De noodscenario's, met omleiding tussen Gent en Brugge via Tielt en Lichtervelde, lijn 73, werden geactiveerd. Een aantal wachtende treinen dienden echter opgehouden te worden in het station Brugge wegens de nood aan een loods-treinbestuurder met lijnkennis van lijn 73 over de omleidingsreisweg.

Door de communicatie aan de reizigers dat de E1518 de eerste trein was met bestemming Gent-Sint-Pieters en verder, zijn zeer veel reizigers in deze trein ingestapt. Nadat alle zitplaatsen bezet waren, bleven zeer veel reizigers rechtstaan in de trein. Tussen Tielt en Deinze, in de omgeving van Wontergem, hebben reizigers het noodsein bediend, waardoor de trein een noodremming uitvoerde en tot stilstand kwam. Onmiddellijk werden door de reizigers, op eigen initiatief, ook een aantal deuren geopend, waarna een paar honderd reizigers spontaan afstapten en op de openbare weg terechtkwamen. Uit de eerste verslagen blijkt dat een aantal reizigers onwel waren geworden door onvoldoende klimatisatie in een van de rijtuigen. Onmiddellijk daarna werd het SIC van de dienst 100 ingelicht door het Security Operations Center van de NMBS, waarna het medisch interventieplan werd geactiveerd.

Uit de schatting, gemaakt door het treinbegeleidingspersoneel en achteraf ook door het stationspersoneel en de politiediensten, blijkt dat er ongeveer 2 000 passagiers aanwezig waren in de trein. De technische capaciteit is 2 600. Rekening houdend met de comfort- en kwaliteitseisen bedraagt de theoretische capaciteit 2 250. De reglementering bepaalt dat de treinbegeleider de deuren op een veilige manier moet kunnen sluiten en de vertrekprocedure in alle veiligheid moet kunnen uitvoeren. Dit was het geval bij het vertrek te Brugge. Op de trein waren vanaf Brugge drie treinbegeleiders aanwezig.

De NMBS beschikt over een eigen intern interventieplan, zoals bepaald in artikel 5 van het KB van 16 februari 2006 betreffende de nood- en interventieplannen. Het interventieplan is daarenboven ook afgestemd op het intern interventieplan van Infrabel. Sinds 11 februari 2016 werd een nieuw intern interventieplan van de NMBS gepubliceerd, waarin de oprichting en de rol van de interventiecoördinatoren van de NMBS verduidelijkt werden.

Uit de evaluatie van de gebeurtenissen op 9 april 2017 te Beernem en te Wontergem-Aarsele, blijkt dat het interventieplan van de NMBS correct werd uitgevoerd en dat alle interveniënten van de NMBS op het terrein, met name de interventiecoördinatoren en hun assistenten, de hun toegewezen taak zoals voorgeschreven hebben volbracht.

In Gent Sint-Pieters en in Brugge, waar omwille van de gebeurtenissen te Beernem en te Aarsele zeer veel reizigers aanwezig waren in afwachting van hun trein, zorgden de onderstationschef en het personeel van Securail voor de nodige omkadering en kanalisatie. De communicatie aan de reizigers was in de onmiddellijke fase na het noodsein en het openen van de deuren voor de ter plaatse aanwezige interventiecoördinatoren van de NMBS en Infrabel niet optimaal.

De treinbegeleiders van de gestrande trein ondervonden de grootste moeilijkheden om zowel de reizigers in de trein als de reizigers op de openbare weg correct te informeren en dienden zelf de aankomst van de interventiecoördinatoren af te wachten.

De treinchef heeft onmiddellijk het Security Operations Center verwittigd, dat op zijn beurt de hulpdiensten ter plaatse heeft gevraagd. Daarnaast werd ook de reizigersdispatching verwittigd om de coördinatie van het incident op te nemen.

Op het niveau van het ROC, het Rail Operations Center, werd alles in het werk gesteld tussen Traffic Control en RDV, de reizigersdispatching van de NMBS, om alle maatregelen te nemen om de normale dienst te herstellen en de kanalisatie en de evacuatie van de reizigers mogelijk te maken.

De communicatie in de trein werd bemoeilijkt door het meermaals bedienen van de assistentiekноп en het noodsein door de reizigers. De interne richtlijnen schrijven voor dat de reizigers in de geblokkeerde trein drie minuten na het incident een eerste informatieve mededeling dienen te krijgen.

Na inlichtingen te hebben ingewonnen, volgen twee informatieverstrekkingen door het begeleidend personeel, maximum vijf minuten na de eerste aankondiging. Alles wordt in het werk gesteld om inlichtingen in te winnen via gsm, seintelefoon enzovoort.

Met regelmatige tussenpozen van maximum tien minuten moeten de klanten worden ingelicht over de evolutie en de vooruitzichten. Bovendien moet de boordchef de klanten zo snel mogelijk mondeling inlichten bij het doorlopen van de volledige trein, voor zover dit technisch mogelijk is.

Op een eerste evaluatie door de diensten van de NMBS werden de volgende acties genotificeerd.

Ten eerste, de NMBS wenst in bepaalde specifieke omstandigheden en onder specifieke voorwaarden te kunnen rijden zonder lijnkennis van de treinbestuurder. Een discussie hierover zal worden opgestart met de DVIS.

Ten tweede, naast de studie betreffende de lijnkennis van bestuurders van omleidingsreiswegen worden ook alle andere opties bekeken, zoals het stand-by houden van bestuurders in bepaalde grote reizigersknooppunten.

Ten derde, wat de geklimatiseerde rytuigen betreft die niet zijn uitgerust met de mogelijkheid om de ramen te openen, dient de procedure ingeval de airco niet 100 % werkt te worden herzien. De communicatielijnen,

vooral dan tussen de regelingsorganen en de interventieorganen op het terrein, moeten worden geoptimaliseerd.

In de nieuwe organisatie van de directie Transport die in de komende maanden wordt uitgerold, wordt in een betere structurele aanpak en responsabilisering voorzien.

Zo wordt bijvoorbeeld een teamleader “Info voor de klant” aangesteld op de verschillende realtime regelingsniveaus. Uit de evaluatie blijkt dat het interne interventieplan van de NMBS correct werd uitgevoerd en dat alle interveniënten op het terrein de hun toegewezen taken zoals voorgeschreven hebben volbracht.

Toch wil de NMBS op regionaal vlak de samenwerking met de politie, de hulpdiensten en de administratieve overheden optimaliseren.

De stranding op zich wordt niet statistisch geregistreerd, maar wordt beschouwd als een secundair gevolg. De NMBS wordt inderdaad vaak geconfronteerd met dit fenomeen. Het gaat over persoonsongevallen in volle baan, ongevallen aan overwegen of de gevolgen van zelfmoorden. We kunnen wel stellen dat dit gemiddeld om de twee dagen voorkomt.

Het initiatief van de NS om het nieuwe materieel uit te rusten met frontcamera's is bekend bij de NMBS en ligt momenteel ter studie voor bij de technische dienst, die verantwoordelijk is voor de aanschaf van het nieuwe materieel van de NMBS.

13.05 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw uitgebreid antwoord. Het was dus een samenloop van omstandigheden. Ik wil mij in mijn repliek op één aspect focussen. De andere aspecten laat ik aan mijn collega's over.

Een M6-treintoestel heeft een capaciteit van 140 zitplaatsen. Dat staat ook in de officiële communicatie van de NMBS. Er waren tien treintoestellen. Dan kom ik op 1 400 zitplaatsen. Dan is er de schatting van 2 000 passagiers. Hier hoor ik dat de technische capaciteit 2 600 is, theoretisch 2 250. Dat is een element dat ik niet begrijp.

Ik weet dat u het antwoord ook hebt gekregen. Men is wettelijk verplicht om het aantal zit- en staanplaatsen te vermelden. De aantallen die u hebt gegeven lijken absoluut niet te kloppen.

Ik wil de verantwoordelijkheid absoluut niet bij de individuele treinbegeleider leggen. Ik wil dit alleen in de toekomst vermijden. Als op de technische fiche 140 zitplaatsen staan en u komt hier met 2 000, dan klopt er iets niet.

U bent zelf nog steeds waarnemend burgemeester. Als een zaal door de gemeentelijke overheid wordt verhuurd, wordt men ook met die normering geconfronteerd.

Hier lijkt mij de verhouding van de theoretische en technische capaciteit helemaal niet te kloppen. Ik wil u vragen om dat na te kijken. Het is absoluut niet mijn bedoeling om iemand met de vinger te wijzen, maar ik denk dat daar een verbetering mogelijk is.

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

Ik vind het positief dat u al een aantal maatregelen hebt genomen. U verwees naar de maatregel van de NS, met camera's voor spoorlopers.

In Beernem is er dicht bij de sporen een psychiatrische instelling. Ik heb ooit zelf vertraging ondervonden op de lijn naar Oostende. De treinconducteur deelde mee dat er spoorlopers waren. Het ging wel niet om een zelfmoordpoging, maar de trein moest veel trager rijden, met een totale vertraging van 45 minuten tot gevolg.

Het huidige incident gebeurde opnieuw in Beernem. Is dat een kritiek punt? Misschien moet er worden gezocht naar een oplossing in overleg met die instelling of moeten er afsluitingen langs de sporen worden geplaatst. Het aantal pogingen op die plaats lijkt mij immers hoog.

Wat ik niet goed begrijp, er was een probleem met de klimatisatie in een van de wagons. Daar werden de

mensen onwel.

13.07 Minister **François Bellot**: Inderdaad, in een wagon.

13.08 **Inez De Coninck** (N-VA): U zei dat de 100 onmiddellijk werd gebeld. Dat was niet wat de hulpdiensten in de berichtgeving achteraf zeiden. Zij zeiden dat ze niet waren verwittigd dat een trein zou worden geëvacueerd.

De **voorzitter**: Mijnheer de minister, ik sluit mij aan bij de collega's en zal het antwoord rustig nalezen.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

Mijnheer Geerts, ik geef u het woord voor uw vraag nr. 17819, samengevoegd met vraag nr. 17784 van de heer Devin, over het unaniem advies van de sociale partners met betrekking tot het mobiliteitsbudget.

13.09 **David Geerts** (sp.a): Mijnheer de voorzitter, ik stel voor om deze vraag uit te stellen. Collega Devin kon hier niet aanwezig zijn en wou deze vraag ook stellen.

De **voorzitter**: Goed, dan stellen we deze vraag uit.

Vraag nr. 17721 van mevrouw Fonck wordt omgezet in een schriftelijke vraag. Vraag nr. 17757 van mevrouw Vanhese wordt omgezet in een schriftelijke vraag. Vraag nr. 17826 van de heer Top wordt uitgesteld. Vraag nr. 17844 van mevrouw Lahaye-Battheu wordt uitgesteld.

14 **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 de investeringen bij Infrabel" (nr. 17850)**

14 **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 des investissements réalisés par Infrabel" (n° 17850)**

14.01 **David Geerts** (sp.a): Mijnheer de minister, ik begrijp het niet meer. Ik kreeg een aantal weken geleden van u een tabel over de investeringsenveloppe van 1 miljard euro. Voor de paasvakantie was er een persconferentie waarin werd aangekondigd welke investeringen er zouden gebeuren. Daarnaast blijf ik berichten krijgen van Infrabel dat er problemen zijn met de financiering van een aantal projecten.

In mijn schriftelijke vraag verwees ik ook naar een hoorzitting hier met mevrouw Vanderveeren, evenals naar de impact van de vermindering van het aantal personeelsleden via afvloeiingen.

Ik wil dus nog eens een poging doen om meer duidelijkheid te krijgen over de investeringen voor Infrabel. Lopen projecten vertraging op door de verminderde dotatie? Welke projecten? Is dat te verklaren door de moeilijke budgettaire context? Zit men met de investeringen in de veiligheid nog op schema?

Het debat over de investering van 1 miljard lijkt met de berichten van begin april achterhaald te zijn.

Welk plan voor bijkomende investeringen zal men nu voor de toekomst moeten opstarten? Ik vrees immers dat een aantal investeringen nu niet worden bestudeerd, omdat er geen middelen zijn. Dat maakt dat men, op het moment dat er opnieuw ruimte is, geen plan heeft.

14.02 Minister **François Bellot**: Het commentaar van de CFO van Infrabel, waarvan de pers op 29 maart gewag heeft gemaakt, moet in een ruimere context worden geplaatst en ging een belangrijke beslissing in de Ministerraad vooraf.

In dat verband wil ik erop wijzen dat een nipte meerderheid van de raad van bestuur van Infrabel zich op 20 februari voor een sterke vermindering van de schuld van het bedrijf had uitgesproken, in het nadeel van investeringen, die nodig waren voor de instandhouding van het net en voor het vervoersplan.

Dat ging verder dan de wil van de aandeelhouder. Die heeft dan ook zijn verwachting verduidelijkt naar aanleiding van de beslissing van de Ministerraad van 31 maart 2017. Dan heeft de regering namelijk beslist

om Infrabel te vragen om het ontwerp van bedrijfsplan aan te passen met onder meer de intrekking van berichten over tijdelijke snelheidsbeperkingen, de verhoging van de perrons, de uitbreiding van de capaciteit tussen Gent en Brugge en de vrijwaring van het vereiste niveau van dienstverlening voor de implementatie van het vervoersplan 2017 van de NMBS.

Infrabel mag bijgevolg de vermindering van de schuld tot 2020 beperken tot 87 miljoen euro ten opzichte van de toestand die uit de spoorhervorming werd overgeërfd. Vergeleken met het plan dat door het management was voorgesteld en door een deel van de raad van bestuur gesteund werd, komt dat neer op een verhoging van de middelen van Infrabel met 100 miljoen euro.

Sedert 2013 moesten de termijnen voor de uitvoering van de meeste projecten inzake capaciteitsuitbreiding verlengd worden. Ik zal ze niet exhaustief oplijsten, maar het GEN-project vermelden, het symbolisch project voor de drie Gewesten bij uitstek.

De projecten inzake beveiliging van het net werden sinds de opstart ervan in geen enkel opzicht belemmerd door begrotingsmaatregelen. Volgens de jongste informatie die mij werd meegedeeld, blijven de doelstellingen van het ETCS-masterplan nog steeds geldig, ondanks de werfperikelen.

Op 31 maart heeft de regering eveneens beslist om de voltooiing van de GEN-werken en een reeks prioritaire werven voor de Gewesten te financieren dankzij een lening van 1 miljard euro. Die beslissing zal het voorwerp uitmaken van een of verscheidene samenwerkingsakkoorden met de Gewesten. Met de beslissing kan het debat over de keuze van de regionale prioriteiten heropgestart worden. Dat debat zal binnen de Investeringscel worden gevoerd, onder leiding van het ECMM.

Naast de instandhouding van het net, zal de bijkomende 100 miljoen euro in het meerjareninvesteringsplan, waarover ik het zopas heb gehad, ook kunnen worden gebruikt voor de uitvoering van werken ter uitbreiding van de capaciteit, zoals het op vier sporen brengen van de spoorlijn Brugge-Gent, en van werken inzake onthaal, zoals de verhoging van de perrons.

De uitvoering van de GEN-werken en van de overgrote meerderheid van de prioritaire werven voor de Gewesten zal verder reiken dan 2020. Alle gevolgen van de regeringsbeslissing van 31 maart, waaronder de gevolgen voor het personeel dat wordt ingezet voor de werken, zullen nu het voorwerp uitmaken van overleg met Infrabel en de NMBS.

14.03 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, ik bestudeer uw antwoord zeker nog grondig. Ik meen te hebben begrepen dat de lasten van dat bijkomend miljard niet bij de bedrijven komen te liggen en dat dat bedrag buiten de financiering valt.

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

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.21 uur.
La réunion publique de commission est levée à 16.21 heures.*