

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 2 MAART 2016

Namiddag

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

du

MERCREDI 2 MARS 2016

Après-midi

De behandeling van de vragen en interpellaties vangt aan om 14.22 uur. De vergadering wordt voorgezeten door de heer Jef Van den Bergh.

Le développement des questions et interpellations commence à 14.22 heures. La réunion est présidée par M. Jef Van den Bergh.

01 Question de Mme Catherine Fonck à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les titres de transport pour seniors" (n° 8532)

01 Vraag van mevrouw Catherine Fonck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vervoerbewijzen voor senioren" (nr. 8532)

01.01 Catherine Fonck (cdH): Monsieur le président, madame la ministre, ma question date d'il y a quelques semaines. Depuis lors, nous avons pris connaissance d'autres éléments. Mais à ce moment, ma question visait le ticket de transport pour les seniors. Il s'agissait de problématiques vécues par les seniors eux-mêmes sur la manière dont ils pouvaient acquérir un ticket de transport.

L'acquisition d'un ticket de transport relève parfois du parcours du combattant soit avec des guichets fermés soit avec des guichets devenus inexistants. On demande maintenant aux voyageurs de se diriger vers un distributeur qui, lorsqu'il n'est pas défectueux, n'est pas nécessairement facile d'accès ou de compréhension pour tous et particulièrement pour des seniors. Cela pose un certain nombre de questions, car il serait dommageable pour les seniors qui bénéficient d'un tarif préférentiel de se priver de cet avantage faute de se procurer à temps un ticket de transport.

Madame la ministre, une réflexion a-t-elle été menée sur l'accessibilité pour les seniors pour lesquels cet acte anodin d'acquisition d'un ticket de transport s'avère plus complexe? La SNCB envisage-t-elle d'instaurer à l'instar du Go Pass et du Rail Pass un Senior Pass? Le cas échéant, comptez-vous inscrire ce produit dans votre prochain contrat de gestion, puisque la négociation de celui-ci bat son plein?

Entre-temps, nous avons appris qu'une réflexion plus globale avait lieu sur les tickets de transport et, singulièrement, les prix. Je n'aborderai pas ce point maintenant puisqu'il ne fait pas l'objet de ma question initiale déposée au mois de janvier. Néanmoins, j'insisterai sur ce volet du Senior Pass qui me semble d'autant plus indispensable vu les discussions en cours sur l'évolution potentielle des tarifs des tickets, y compris des tickets uniques, voire même des abonnements.

01.02 Jacqueline Galant, ministre: Monsieur le président, madame Fonck, il est évident que tout doit être fait pour encourager les seniors à prendre davantage le train, notamment grâce à une politique commerciale attractive et adaptée.

J'estime, tout comme vous, que la SNCB doit mener une politique commerciale ambitieuse vis-à-vis des seniors. Dans ce contexte, la réduction senior accordée sur le billet de train doit rester une réduction sociale importante et subsidiée par l'État.

À ce stade, la SNCB n'envisagerait pas l'instauration d'un Senior Pass. Les modalités d'émission de ce titre de transport sont du ressort de sa politique commerciale. Je rappelle que ce billet senior est vendu sur l'ensemble des canaux de distribution de la SNCB, c'est-à-dire aux guichets, aux automates, sur le site

internet et sur l'application SNCB sur smartphone ou tablette. Nous pouvons admettre que le client dispose aussi d'une large palette de points d'achat pour se munir de son titre de transport avant l'embarquement dans le train.

En ce qui concerne les automates, bien que leur processus de vente soit adapté et simple et que leur utilisation par cette clientèle ne pose aucun problème structurel, la SNCB propose en plus, sur son site internet, une vidéo guidée relative à l'achat du billet senior à un automate. Si, toutefois, une personne éprouve des difficultés à acheter son titre de transport à l'automate, elle peut faire appel à l'assistance d'achat grâce au numéro d'appel indiqué sur les automates, tous les jours de 7 h 00 à 21 h 30 et une aide à distance peut également lui être apportée.

Je suis évidemment consciente que, pour une frange de nos seniors, le passage à l'informatisation de la vente est et reste complexe. C'est pourquoi je souhaite élargir les possibilités en examinant le développement d'autres canaux de vente, en particulier dans les zones plus rurales, comme par exemple dans les librairies et les services publics. Ces canaux de vente seront examinés dans le prochain contrat de gestion. Je veillerai également à sensibiliser les administrations communales.

01.03 Catherine Fonck (cdH): Madame la ministre, je vous remercie.

Vous faites référence à l'utilisation d'automates; celle-ci peut s'avérer un peu plus difficile pour certains que pour d'autres. Quant aux smartphones, si on disposait de statistiques relatives à la proportion de seniors connectés en temps réel sur leur smartphone, on constaterait qu'ils sont peu nombreux. Il faut donc élargir la palette de manière à disposer d'une accessibilité "mécanique" pour l'acquisition d'un ticket.

Je me permets quelques suggestions: pourquoi ne pas instaurer des cartes SNCB prépayées pour 5 ou 10 voyages Senior, ou un Senior Pass? À certains endroits, à Bruxelles au sein des 19 communes, il est possible de disposer de cartes compatibles avec les divers transports en commun (STIB, De Lijn, TEC): pourquoi ne pas étendre le système aux autres régions? Autant de pistes à discuter avec la SNCB.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Monsieur le président, je propose de transformer ma question n° 8623 en question écrite, pour ne pas perdre de temps dans un exercice de lecture. Ce qui m'intéresse, c'est d'obtenir des informations sur l'enquête concernant la collision de trains à Binche. Madame la ministre, si vous disposez du rapport, je vous remercie de nous le transmettre.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président**: La question n° 8623 de Mme Catherine Fonck est transformée en question écrite.

02 Vraag van mevrouw Barbara Pas aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het ontbreken van taalkaders bij de NMBS" (nr. 8467)

02 Question de Mme Barbara Pas à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'absence de cadres linguistiques à la SNCB" (n° 8467)

02.01 Barbara Pas (VB): Mevrouw de minister, het dateert van het koninklijk besluit van 1 december 1993 dat de NMBS nog taalkaders heeft opgesteld.

Dat koninklijk besluit werd in 1999 door de Raad van State vernietigd, omdat de verdeling van de betrekkingen in de taalkaders niet over de hele lijn in overeenstemming was met het wezenlijk belang dat aan beide taalgroepen moet worden toegekend.

Uit de antwoorden op schriftelijke vragen die ik hierover heb gesteld, kon ik vernemen dat er wel nog pogingen werden ondernomen om nieuwe taalkaders op te stellen, maar ik betwijfel of die pogingen wel ernstig waren.

In alle geval moet worden vastgesteld dat de NMBS sinds 1999, dus al meer dan 15 jaar, over geen

taalkaders meer beschikt. De Vaste Commissie voor Taaltoezicht maakt in haar jaarverslagen steevast melding van het feit dat de NMBS een van de overheidsbedrijven is die niet over taalkaders beschikt.

In het recentste jaarverslag van de VCT is het commentaar over het jaar 2014 heel duidelijk. Ik citeer: "De VCT zal in 2015 druk blijven uitoefenen op de diensten die niet over geldige taalkaders beschikken in 2014. Het gaat hier namelijk om een zware overtreding waarbij de ontstentenis van taalkaders de essentie zelf van de wet in vraag stelt".

De taalwet in bestuurszaken is een wet van openbare orde. Dat betekent dat er in principe niet van kan worden afgeweken. Door het ontbreken van taalkaders kunnen er in principe geen benoemingen en bevorderingen gebeuren. Bovendien loopt men hiermee grote risico's, want elke belanghebbende kan bij een bevordering of benoeming naar de Raad van State stappen om die bevordering of benoeming aan te vechten op basis van het ontbreken van taalkaders.

Mevrouw de minister, hoe ver staat het met het opstellen van nieuwe taalkaders voor de NMBS?

Welke stappen werden er in dat verband reeds gezet door de NMBS?

Welke tellingen zijn er in dat verband reeds uitgevoerd? Wanneer zijn die gebeurd?

Welke tellingen moeten er nog worden uitgevoerd om de taalkaders op te stellen? Wanneer zullen die gebeuren?

Welke stappen moeten er nog worden gezet om tot een concreet taalkadervoorstel ten behoeve van de VCT te komen?

Wanneer denkt de NMBS haar taalkadervoorstellen aan de VCT te kunnen voorleggen? Wat is daarvan de timing?

Ten slotte, indien er geen voortgang in het dossier te bespeuren valt, welke stappen overweegt u dan te ondernemen ten opzichte van de NMBS? Zult u dan een deadline vooropstellen aan de NMBS om eindelijk tot een taalkadervoorstel te komen?

02.02 Minister **Jacqueline Galant**: Mevrouw Pas, het antwoord dat ik u op 1 december 2015 gaf op uw schriftelijke vraag nr. 559, is nog steeds van toepassing en ik heb daar niets aan toe te voegen.

02.03 **Barbara Pas** (VB): Mevrouw de minister, ik heb uw nietszeggend antwoord op die schriftelijke vraag bij mij. Het is natuurlijk geen antwoord op mijn vraag. In een vorig antwoord op een schriftelijke vraag verwijst u naar een advies van de VCT waarin zagezegd een vereenvoudigde procedure zou worden toegestaan. Ik heb dat advies opgevraagd, maar het heeft daar helemaal niets mee te maken.

Ik zou dan ook graag concrete antwoorden krijgen, mevrouw de minister. Ik had op zijn minst van u een initiatief ten opzichte van de NMBS verwacht, want als u geen antwoord geeft en niet eens de ambitie hebt om hier iets aan te doen, dan vrees ik, gezien het stilzwijgen van de NMBS, dat wij nog lang kunnen wachten op de taalkaders, met alle zware gevolgen voor benoemingen en bevorderingen van dien.

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

03 **Vraag van mevrouw Barbara Pas aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de veiligheid van de treinbegeleiders" (nr. 8685)**

03 **Question de Mme Barbara Pas à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la sécurité des accompagnateurs de train" (n° 8685)**

03.01 **Barbara Pas** (VB): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik hoop dat ik op deze vraag wel een fatsoenlijk antwoord zal krijgen.

Eind januari moest de trein Brussel-Noord-Poperinge onderweg halt houden na een geval van zware agressie op een treinbegeleider. Deze treinbegeleider werd zo hard toegetakeld dat hij niet kon voort

werken. Hij moest zelfs overgebracht worden naar een ziekenhuis.

Dit is helaas geen alleenstaand voorbeeld. Geweld op treinbegeleiders komt steeds vaker voor. Vandaar mijn vragen, mevrouw de minister.

Ten eerste, in de praktijk moeten de treinbegeleiders steeds meer alleen werken op treinen tot twaalf rijtuigen, terwijl op dergelijke treinen normaal een boordchef en een controlebediende aanwezig moeten zijn. Mogen treinbegeleiders weigeren alleen te werken op treinen tot twaalf rijtuigen? Treft de NMBS maatregelen om het in de praktijk alleen werken van treinbegeleiders te vermijden? Er is een theoretische regel, maar in de praktijk gaat het er helaas anders aan toe.

Ten tweede, enkele jaren geleden werd in de media aangekondigd dat er in alle rijtuigen camera's zouden worden geplaatst. Tot nu toe zijn echter enkel de Desirostellen uitgerust met camera's, omdat deze zo standaard geleverd worden. Op geen enkel ander model zijn tot nu toe camera's geplaatst.

Wanneer zal men de belofte nakomen om in alle rijtuigen camera's te plaatsen, of komt daar, net als inzake de taalkaders, niets van in huis?

Ten derde en ten slotte heb ik nog een algemene vraag, mevrouw de minister. Treft de NMBS ook andere maatregelen om haar treinbegeleiders beter te beschermen?

03.02 Minister **Jacqueline Galant**: Mijnheer de voorzitter, mevrouw Pas, de NMBS bevestigt dat een tweede treinbegeleider wordt ingezet op alle treinen die uit twaalf rijtuigen zijn samengesteld. Ook de trein Brussel-Noord-Poperinge waarnaar u verwees, was bemand met twee treinbegeleiders.

Door uitzonderlijke omstandigheden kan het gebeuren dat de tweede treinbegeleider op een andere trein wordt ingezet om te vermijden dat deze trein wordt afgeschaft.

Een treinbegeleider mag in dergelijke omstandigheden niet weigeren om de trein alleen te bedienen.

De NMBS heeft in de media nooit aangekondigd dat alle bestaande treinen zouden worden uitgerust met camera's. Zij had het enkel over alle toekomstige treinen. Alleen de Desirostellen zijn uitgerust met camera's.

Bij de opmaak van de lastenboeken voor de aankoop van nieuw reizigersmaterieel — N7 — wordt de plaatsing van camera's in dubbeldeksrijtuigen opgenomen in de studie.

De aanpak van agressie tegenover treinbegeleiders is een topprioriteit van de NMBS. Naast de dagelijkse opvolging en de nazorg van de slachtoffers worden ook op preventief en pro-actief vlak acties ondernomen. Een interne stuurgroep volgt het masterplan anti-agressie op maandelijkse basis op en stuurt bij waar nodig. Daarnaast werden ook de patrouilles van Securail afgestemd op de late en vroege treinen en de treinen die een bepaald risico inhouden. Op die lijnen en treinen wordt zeer gericht gewerkt, dikwijls in samenwerking met de politiediensten.

03.03 **Barbara Pas** (VB): Mevrouw de minister, het is de logica zelfde dat de veiligheid van de treinbegeleiders een absolute prioriteit is van de NMBS. Helaas is het in de praktijk regelmatig zo dat er geen twee begeleiders aanwezig kunnen zijn. U schetste de situatie waarin de tweede begeleider wordt weggeroepen om de afschaffing van een andere trein te voorkomen. Het lijkt mij zeer belangrijk dat men deze situatie zoveel mogelijk voorkomt.

Ik rekende erop dat niet alleen de nieuwe toestellen, maar ook de treinen die nog heel lang in gebruik zullen zijn, met camera's worden uitgerust. Een betere samenwerking met politie en Securail is zeker belangrijk, maar ook camerabewaking werpt zijn vruchten af. U moet er bij de NMBS op aandringen om niet alleen in de nieuwe, maar ook in de andere toestellen camera's te plaatsen. Wij moeten alles in het werk stellen om de treinbegeleiders beter te beschermen. Het zijn zij die ons regelmatig vertellen dat de maatregelen van de NMBS niet volstaan.

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

04 Question de M. Marcel Cheron à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la cellule d'investissement ferroviaire" (n° 8750)

04 Vraag van de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de investeringscel bij het spoor" (nr. 8750)

04.01 **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): Monsieur le président, madame la ministre, la cellule d'investissement, que vous annoncez depuis la diffusion de votre vision stratégique pour le rail - en acronyme CIF pour cellule d'investissement ferroviaire -, semble prendre forme avec la désignation des représentants des 3 Régions. Elle sera probablement composée d'un niveau stratégique et d'un niveau technique.

Cependant, nous n'en savons pas plus et je souhaite donc vous poser un certain nombre de questions quant à son utilité et à son objectivité.

Vous avez annoncé que la CIF sera placée sous la coordination du SPF. Mais en matière d'autorité, sera-t-elle dépendante du gouvernement ou de la SNCB/Infrabel ou des deux? Depuis des mois, votre réponse systématique à toute question concernant les futurs investissements ferroviaires est "la cellule d'investissement tranchera". Ses avis n'étant pas contraignants, pouvez-vous nous dire à quelles conditions il pourra être dérogé à la position de la cellule d'investissement? Une décision contraire à la position adoptée par la CIF devra-t-elle être argumentée? Quelles seront précisément les ressources et les moyens dédiés au travail de la CIF, dont le rôle pour l'avenir du rail est fondamental et sans doute au cœur des négociations qui ne manquent pas d'alimenter, je suppose, pour le moment, les jours et les nuits autour du contrat de gestion ou d'autres éléments en lien avec le rail? Enfin, quelle sera la composition précise en termes de statut/fonction de la CIF?

04.02 **Jacqueline Galant**, ministre: Cher monsieur Cheron, la cellule d'investissement est au niveau d'analyse coordonnée par le SPF Mobilité et Transports et au niveau stratégique pilotée par ma cellule stratégique. Elle est en outre placée sous mon autorité et donc nullement sous celle d'Infrabel ou de la SNCB. La cellule d'investissement vise à préparer les décisions d'investissement qui devront être présentées par les entreprises publiques ferroviaires avant d'être avalisées par le Conseil des ministres.

Les avis de la cellule d'investissement sont en effet non contraignants. Ils visent à analyser la cohérence entre les propositions déposées par la SNCB et Infrabel et par les Régions avec les objectifs de mobilité ferroviaire du gouvernement. Je pense que c'est une grande première qui permettra une cohérence entre les deux entreprises.

L'objectif des travaux de la cellule est d'éclairer le gouvernement, mais c'est à ce dernier qu'il appartiendra de trancher et d'approuver le plan pluriannuel d'investissement. Cette cellule n'a pas pour objectif de se substituer au pouvoir décisionnel des organes de gestion de la SNCB et d'Infrabel.

La cellule d'investissement est un organe de travail technique qui n'est pas doté d'un budget ou de ressources spécifiques dédiées, mais ses frais de fonctionnement sont pris en charge par le budget de fonctionnement du SPF Mobilité et Transports.

Les équipes de la SNCB, d'Infrabel et du SPF Mobilité qui sont chargées des investissements ferroviaires sont mobilisées au niveau administratif de la cellule d'investissement à laquelle participent également les fonctionnaires régionaux.

Par ailleurs, des représentants des cellules stratégiques du gouvernement fédéral, des représentants des entités fédérées ainsi que les membres du comité de direction du SPF, de la SNCB et d'Infrabel participent aux travaux.

04.03 **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): Monsieur le président, madame la ministre, je vous remercie pour votre réponse.

Je vois maintenant plus clair pour ce qui concerne le rôle des uns et des autres.

Quand vous avez dit que la cellule d'investissement trancherait, il s'agissait d'une métaphore. Autrement dit, ladite cellule est un organe de "cohérence" et de "préparation des décisions" qui seront prises par les organes que nous connaissons.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

05 Question de M. Marcel Cheron à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'élaboration d'une grille d'analyse concernant les investissements ferroviaires" (n° 8751)

05 Vraag van de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het opstellen van een analyserooster voor de spoorweginvesteringen" (nr. 8751)

05.01 **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): Madame la ministre, vu l'état des coupes budgétaires scandaleuses que vous imposez au rail, les choix d'investissements ferroviaires vont être forcément de plus en plus difficiles à prendre. Nous venons de le voir avec le rôle de la cellule. Il n'y aura, plus que jamais, pas droit à l'erreur au moment de planifier des chantiers.

La semaine dernière, nous avons entendu, au grand désarroi de M. Cornu et d'Infrabel, la Cour des comptes dire des choses très intéressantes sur les investissements, les dates de référence, etc. Nous savons combien tout cela est très important, notamment dans la planification des chantiers qui engagent l'efficacité du rail pour de nombreuses années.

Selon des informations que j'ai pu glaner, le SPF Mobilité et Transports aurait établi une grille d'analyse permettant d'objectiver autant que possible les investissements ferroviaires, suivant un certain nombre de critères d'évaluation.

Étant donné l'importance stratégique d'une parfaite analyse de ces investissements pour l'avenir, il me semblerait utile d'avoir quelques éléments sur ce document pour pouvoir en débattre.

Pourriez-vous dès lors faire en sorte que nous puissions avoir accès à ce document? Cet outil a-t-il été élaboré en partenariat avec la SNCB et Infrabel? La fameuse cellule d'investissement ferroviaire dont nous venons de parler va-t-elle s'en saisir et en faire son cœur de travail? En effet, nous parlons de critères d'objectivité dans le cadre du travail d'analyse coût-bénéfice des investissements ferroviaires.

05.02 **Jacqueline Galant**, ministre: Monsieur Cheron, le gouvernement a fixé une méthode d'analyse multicritères sur base d'une proposition du SPF Mobilité et Transports et après concertation avec la SNCB et Infrabel.

La cellule d'investissement s'appuie sur l'analyse multicritères afin de vérifier la conformité des projets sur la table avec des objectifs de mobilité ferroviaire du gouvernement tels que contenus dans la vision stratégique mais également à les classer en fonction de la réponse à apporter pour atteindre ces objectifs.

Chaque projet d'investissement est examiné selon neuf critères: le confort des voyageurs, l'offre, l'intermodalité des voyageurs, le maintien, la sécurité, la sécurisation, la sécurité sociétale, l'impact sur la population et l'environnement, le gain de productivité et l'impact sur les comptes et liens avec le contexte européen.

Pour chaque projet, un score est attribué selon sa contribution aux neuf critères. L'analyse multicritères est un outil d'aide à la décision dont le but est d'offrir une aide pour la décision finale au sein du gouvernement.

À ce stade des travaux, étant donné le caractère technique du document, il m'apparaît prématuré de communiquer cet outil de gestion interne aux membres de la commission.

05.03 **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): Madame la ministre, votre réponse a le mérite de la franchise. Vous comprendrez une certaine frustration vu mon intérêt à comprendre la façon dont on peut, dans ces domaines, véritablement objectiver nombre de décisions de cette importance, compte tenu de l'enjeu que cela peut représenter pour l'avenir du rail belge.

Je me réjouis en tout cas qu'une méthodologie soit sur la table. J'ai bien entendu qu'il y avait neuf critères. Je les ai notés rapidement et relirai le compte rendu. Je ne puis qu'abonder dans le sens de l'objectivation la plus forte, mais vous comprendrez que je resterai particulièrement attentif au contrôle systématique possible

des choix qui sont pris en lien avec ces critères.

Il en va aussi de l'efficacité du rail et des choix d'investissement qui sont faits. Je le rappelle au regard de ce que nous avons pu lire dans le rapport très intéressant de la Cour des comptes sur les décisions intervenues dans le passé et sur les conséquences de l'ancienne méthodologie, qui a quand même généré quelques désagréments pour une analyse objective de la situation.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

06 Question de M. Marcel Cheron à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les résultats de l'étude concernant la redevance d'utilisation des sillons" (n° 8752)

06 Vraag van de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de resultaten van de studie over de rijpadvergoeding" (nr. 8752)

06.01 **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): Monsieur le président, madame la ministre, la redevance d'utilisation des sillons est probablement un des *knelpunten*, comme on dit en bon français quand on négocie en Belgique, sur ce qui est au cœur des discussions sur les contrats de gestion. Cela doit alimenter les nuits de MM. Cornu et Lallemand et de Mme la ministre. On connaît très bien les enjeux. Si je devais résumer la situation, je dirais qu'on peut considérer que, dans la situation présente où ces redevances sont très élevées, la SNCB a pratiquement intérêt à faire rouler le moins de trains possible, par exemple aux heures de pointe ou dans la jonction Nord-Midi.

Au-delà d'une technicité méthodologique très complexe concernant la redevance et le prix des redevances des sillons, on sait que moins de redevances payées par la SNCB entraîne un effet néfaste sur le budget d'Infrabel. C'est compliqué; il faut aussi prendre en compte la question de la dette, etc.

Il n'empêche que le SPF Mobilité et Transports aurait conduit une étude concernant les différents scénarios de révision de la redevance infrastructure payée par la SNCB à Infrabel. Je précise qu'il n'y a pas que la SNCB qui paie ces redevances puisqu'en ce qui concerne le fret ou les voyageurs internationaux, d'autres opérateurs doivent aussi payer. À ma connaissance, cette étude n'a pas encore été diffusée et ses conclusions ne sont pas disponibles, bien qu'elle soit aujourd'hui terminée.

Étant donné l'importance de cette problématique pour comprendre la négociation sur les contrats de gestion et autres, et les possibilités de service accru qui en découlent pour les voyageurs, il semble nécessaire de débattre publiquement de ce dossier – ce que j'essaie de déclencher, madame la ministre. Je sais que je n'obtiendrai pas satisfaction immédiatement, mais au moins je pourrai dire que j'avais posé ces questions au moment où l'on reparlera de ce sujet central. Pourriez-vous dès lors, indépendamment de la réponse éventuellement négative que vous me réserverez, faire le nécessaire pour me transmettre un jour l'étude et ses conclusions? Cela me permettrait de comprendre les enjeux du débat ferroviaire dans notre beau pays.

06.02 **Jacqueline Galant**, ministre: Monsieur le président, monsieur Cheron, le SPF Mobilité et Transports a en effet commandité une étude sur l'optimisation de la redevance infrastructure dans le contexte de la modification réglementaire introduite au niveau européen.

Cette étude avait pour objectif de réaliser une analyse comparative de la manière dont les différents pays européens organisent leur redevance infrastructure ainsi qu'une analyse des segments de marché qui pourraient entrer en ligne de compte pour le calcul de *markups* au coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire suite à l'uniformisation des règles au niveau européen.

L'administration m'informe qu'une note de synthèse des résultats de l'étude est encore en préparation. Je ne manquerai pas, comme vous me le demandez, de vous fournir l'étude lorsque j'aurai pu prendre connaissance de ses principaux résultats.

06.03 **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): Madame la ministre, je vous remercie pour cette réponse non équivoque. Vous comprendrez donc mon impatience. Je ne manquerai pas de revenir. Au-delà de l'humour, c'est évidemment un enjeu crucial, nous le savons tous, et qui m'intéresse particulièrement. Il en va aussi de la capacité à faire rouler les trains, ce qui devrait quand même être l'enjeu principal.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

07 Question de M. Marcel Cheron à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les résultats de l'étude sur le masterplan ETCS" (n° 8753)

07 Vraag van de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de resultaten van de studie over het masterplan ETCS" (nr. 8753)

07.01 **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): Monsieur le président, madame la ministre, selon des informations que j'ai pu recueillir, le SPF Mobilité et Transports aurait conduit une étude concernant la mise en œuvre du masterplan ETCS. À ma connaissance, elle n'a pas encore été diffusée et ses conclusions ne sont pas disponibles. Pourtant, cette étude serait aujourd'hui terminée. On en a déjà un peu parlé à l'une ou l'autre occasion. Dès lors, pourriez-vous faire le nécessaire, sans me transmettre immédiatement l'étude, pour me donner quelques éléments? Il s'agit d'un sujet très important en particulier dans le domaine de la sécurité mais, au-delà de ça, aussi de ce que cela entraîne pour d'autres opérateurs que la SNCB. On sait très bien que, parmi les solutions envisagées pour améliorer le passage des trains dans le jonction Nord-Midi, le système ATO est aussi fort en lien avec la système ETCS. Il s'agit donc d'une question fondamentale pour la sécurité mais aussi pour l'optimisation du passage des trains sur les voies et du transport de voyageurs.

07.02 **Jacqueline Galant**, ministre: En effet, à la demande du gouvernement précédent, le SPF Mobilité a chargé de veiller au suivi des investissements ferroviaires du masterplan ETCS. Il s'agit ici d'un contrat-cadre passé avec un consultant et qui court sur plusieurs années. L'étude n'est donc pas clôturée. J'ai demandé à mon administration des compléments d'informations par rapport à des conclusions intermédiaires mais celles-ci ne sont pas encore disponibles. La question du déploiement ETCS est également à l'ordre du jour des travaux de la cellule d'investissement.

07.03 **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): Monsieur le président, je ne l'ai pas fait exprès mais j'ai l'impression d'être encore plus désappointé de réponse en réponse. Je m'arrêterai donc là dans cette série-ci. Tout cela pour dire, madame la ministre et chers collègues, que c'est un constat que, manifestement, le SPF Mobilité commandite – et parfois depuis plusieurs années, bien avant votre arrivée madame la ministre; ça n'a rien de personnel – un certain nombre d'études. On l'avait vu avec l'étude *Rail For Brussels*, opportunément tombée deux jours avant ma question. C'était le hasard. On le voit bien, ce sont des études qui ne sont pas négligeables sur le plan du coût. Je ne veux pas être cruel sur ce que devait coûter au départ cette étude et sur ce qu'elle a coûté réellement: vous nous avez donné les chiffres. Je retiens qu'un certain nombre d'études sont commandées. On le voit, il y a souvent beaucoup de retard dans celles-ci. Et combien même elles sont terminées, il est difficile, par exemple, pour des parlementaires d'obtenir des éléments liés à ces études.

On sait qu'un certain nombre d'études peuvent avoir des degrés de confidentialité, ce qui n'implique pas que ce soit le cas pour toutes. De mémoire, pour avoir travaillé sur le sujet il y a quelques années, il existe d'ailleurs un article constitutionnel portant sur le droit à la consultation des documents administratifs.

Je pense qu'il nous faut mener une réflexion pour faire en sorte que tout cet argent utilisé pour d'a priori bonnes raisons, à savoir la commande d'études portant sur un certain nombre de sujets, donne au moins à ceux qui s'intéressent à ces questions (ici en l'occurrence en matière de rail), en particulier les parlementaires, la possibilité de pouvoir examiner ces études.

Je tâcherai d'instituer une certaine transparence en la matière tant il est vrai qu'il est frustrant de constater que de l'argent public est utilisé pour des études par le SPF Mobilité, et que celles-ci n'arrivent que tardivement ou ne sont pas facilement accessibles, notamment aux parlementaires.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

08 Interpellation de Mme Isabelle Poncelet à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges sur "la suppression de la dorsale wallonne du Thalys" (n° 106)

08 Interpellatie van mevrouw Isabelle Poncelet tot de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol

en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen over "de afschaffing van de Thalys op de Waalse as" (nr. 106)

08.01 Isabelle Poncelet (cdH): Monsieur le président, madame la ministre, au mois d'avril 2015, vous annonciez que la liaison Thalys de la dorsale wallonne était suspendue mais en aucun cas supprimée, et que dans le cadre du plan de modernisation demandé à la SNCB, l'avenir de la desserte par le Thalys de la dorsale wallonne ferait l'objet d'une attention particulière. Il semblerait qu'il n'en soit rien et que votre volonté soit bien de supprimer cette liaison malgré un taux d'occupation dépassant les 50 % pour la dorsale wallonne les vendredis, samedis et dimanches.

La Wallonie se retrouve amputée d'une connexion internationale permettant des déplacements professionnels aisés pour les Wallons. Le ministre wallon des Travaux publics, Maxime Prévot, vous a d'ailleurs écrit à ce sujet ce 8 janvier 2016.

Interviewé en radio, votre président de parti déclarait qu'il avait la volonté "de faire recirculer le Thalys". Il ajoutait: "Je m'y emploierai avec la ministre Galant."

En réponse à une question en séance plénière, vous avez déclaré que "l'avenir du Thalys wallon sera réévalué dans les futurs contrats de gestion et plans pluriannuels d'investissements".

Madame la ministre, pourriez-vous nous informer de manière précise sur l'avenir de la dorsale wallonne desservie par le Thalys? Cette liaison sera-t-elle rétablie? Si oui, quand? Pourquoi ne pas avoir inscrit de crédits au budget 2015 à ce sujet?

08.02 Jacqueline Galant, ministre: Madame Poncelet, pour rappel, suite à l'arrêt annoncé fin mars 2015 de la circulation des rames Thalys dans la zone de Namur en raison de la mise en service de l'ERTMS par Infrabel, j'avais fait examiner toutes les alternatives aux dessertes à grande vitesse actuelles. Cette étude avait permis de montrer la très faible occupation des rames des deux dorsales et le coût très élevé pour le contribuable. Dans ce contexte, le gouvernement avait autorisé la SNCB à suspendre les dessertes flamandes et wallonnes, surtout pour des raisons techniques liées aux installations ETCS.

Aujourd'hui, des discussions ont lieu sur différentes pistes plus structurelles, efficaces et orientées clients. Ces différentes offres ferroviaires seront étudiées et définies dans les prochains contrats de gestion. J'y veillerai car il est important de soutenir des dessertes internationales dans toutes les régions du pays.

Parmi toutes les pistes, la remise en service d'un train à grande vitesse sur la dorsale wallonne sera examinée, en tenant compte, notamment, de la transformation de Thalys International en filiales, et de la faible disponibilité de rames Thalys due à leur maintenance.

Par conséquent, il s'agira peut-être d'un train à grande vitesse, mais plus nécessairement d'un Thalys. Toutes les pistes sont examinées aujourd'hui. Comme je l'ai déjà expliqué, par le prochain contrat de gestion, je souhaite fixer des priorités budgétaires et de bonne gouvernance claires, dans le respect de tous les clients, mais aussi des contribuables.

08.03 Isabelle Poncelet (cdH): Madame la ministre, vous avez parlé d'un "faible taux d'occupation", mais il me semble que 50 %, vendredis compris, ce n'est pas un taux très faible, que du contraire.

Dans votre réponse, vous parlez du futur, mais celui-ci me semble tellement lointain et incertain que ce n'est pas très satisfaisant. En conclusion de mon interpellation, je dépose maintenant une motion demandant au gouvernement fédéral de remettre en fonction le plus rapidement possible – il doit s'agir d'un futur proche, immédiat – la liaison Thalys sur la dorsale wallonne. Cette motion lui demande aussi de prévoir les moyens budgétaires nécessaires à l'article budgétaire intitulé "contributions pour le transport intérieur de voyageurs assurés par des trains à grande vitesse" lors du prochain ajustement budgétaire. Troisièmement, cette motion demande que le gouvernement consulte préalablement le gouvernement wallon sur les décisions fédérales touchant les lignes ferroviaires stratégiques en Wallonie, et quatrième, de défendre dans le prochain contrat de gestion de la SNCB – pas dans "les" prochains, mais dans le premier qui arrive – le maintien de l'obligation de desservir, en collaboration avec le transport ferroviaire étranger, des destinations intérieures avec des trains à grande vitesse, notamment sur la dorsale wallonne. Je dépose cette motion sur le banc du secrétaire.

Moties Motions

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

Une motion de recommandation a été déposée par Mme Isabelle Poncelet et est libellée comme suit:

"La Chambre,
ayant entendu l'interpellation de Mme Isabelle Poncelet
et la réponse de la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges,
demande au gouvernement fédéral

1. de remettre en fonction, le plus rapidement possible, la liaison Thalys sur la dorsale wallonne;
2. de prévoir, dès son prochain ajustement budgétaire, les moyens budgétaires nécessaires à l'article budgétaire intitulé "Contribution pour le transport intérieur de voyageurs assuré par des trains à grande vitesse";
3. de consulter préalablement le gouvernement wallon sur les décisions fédérales touchant les lignes ferroviaires stratégiques en Wallonie;
4. de défendre dans le prochain contrat de gestion de la SNCB le maintien de l'obligation de desservir, en collaboration avec les transporteurs ferroviaires étrangers, des destinations intérieures avec des trains à grande vitesse, notamment sur la dorsale wallonne."

Een motie van aanbeveling werd ingediend door mevrouw Isabelle Poncelet en luidt als volgt:

"De Kamer,
gehoord de interpellatie van mevrouw Isabelle Poncelet
en het antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen,
verzoekt de federale regering

1. de Thalysverbinding op de Waalse as zo spoedig mogelijk opnieuw in dienst te stellen;
2. vanaf haar eerstvolgende begrotingsaanpassing de nodige begrotingsmiddelen uit te trekken via een begrotingsartikel met als opschrift "Bijdrage voor het binnenlandse reizigersvervoer gewaarborgd door hogesnelheidstreinen";
3. vooraf de Waalse regering te raadplegen over de federale beslissingen die betrekking hebben op de strategische spoorlijnen in Wallonië;
4. er in het volgende NMBS-beheerscontract voor te zorgen dat de verplichting wordt gehandhaafd om, in samenwerking met de buitenlandse spoorwegvervoerders, binnenlandse bestemmingen aan te doen met hogesnelheidstreinen, met name op de Waalse as."

Une motion pure et simple a été déposée par Mme Daphné Dumery et par MM. Emmanuel Burton et Veli Yüksel.

Een eenvoudige motie werd ingediend door mevrouw Daphné Dumery en door de heren Emmanuel Burton en Veli Yüksel.

Le vote sur les motions aura lieu ultérieurement. La discussion est close.
Over de moties zal later worden gestemd. De bespreking is gesloten.

09 Question de Mme Catherine Fonck à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le transfert d'automotrices électrifiées du dépôt de Charleroi au profit du dépôt d'Anvers, en échange d'automotrices diesel" (n° 8766)

09 Vraag van mevrouw Catherine Fonck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de overheveling van geëlektrificeerde motorstellen van de stelplaats Charleroi naar Antwerpen in ruil voor dieselmotorstellen" (nr. 8766)

09.01 Catherine Fonck (cdH): Monsieur le président, madame la ministre, cette question ne date pas non plus d'aujourd'hui.

09.02 Jacqueline Galant, ministre: Cela donne l'impression que je ne suis pas souvent là!

09.03 Catherine Fonck (cdH): Ce n'est pas une critique à votre égard. De plus, j'ai dû participer à d'autres commissions qui traitaient de projets de loi du gouvernement. Il est un peu compliqué de tout gérer en même

temps. Ne prenez pas cela comme une remarque à votre égard!

Il me revient que huit autorails AR41, qui étaient jusqu'il y a peu affectés au dépôt d'Anvers pour l'exploitation de la ligne Herentals-Mol, ont été transférés au dépôt de Charleroi en échange d'automotrices Desiro AM08. La ligne 15, électrifiée depuis le 9 décembre 2015, est désormais exploitée au moyen de ces automotrices à traction électrique Desiro. À l'inverse, le dépôt de Charleroi a hérité des autorails AR41 qui sont désormais affectés à l'exploitation des lignes 130A Charleroi-Erquelines, 144 Jemeppe-sur-Sambre-Gembloux, ainsi que sur certaines relations omnibus Charleroi-La Louvière-Manage-Luttre. Or toutes ces lignes ferroviaires sont électrifiées. Les exploiter maintenant au moyen de matériel diesel augmentera les coûts énergétiques, les coûts énergétiques du matériel diesel étant plus élevés que ceux du matériel électrique. Le risque est donc que le coût d'exploitation de ces lignes augmente et que leur rentabilité diminue.

Madame la ministre, comment expliquez-vous le transfert des automotrices diesel sur des lignes électrifiées wallonnes au détriment de la région de Charleroi et du Hainaut, tout en privilégiant la région d'Anvers? D'autres échanges d'automotrices diesel contre des automotrices électriques sont-ils intervenus sur la dernière année? Quels sont-ils? Quelle est la stratégie de la SNCB et la vôtre sur l'exploitation de ces lignes électrifiées par des automotrices diesel? Mesurez-vous l'impact que cela représente pour les navetteurs à court et à long termes? Pouvez-vous réaffecter les automotrices diesel à l'exploitation de ces différentes lignes wallonnes, comme c'était le cas avant le 13 décembre 2015? Comment les 80 automotrices diesel sont-elles réparties aujourd'hui? Sur quelles lignes? Où de telles automotrices sont-elles affectées sur des lignes électrifiées?

09.04 **Jacqueline Galant**, ministre: Madame Fonck, actuellement, la plupart des automotrices diesel AR41 circulent en Flandre. En effet, sur les 93 automotrices diesel dont dispose la SNCB, 46 sont affectées à l'atelier de Merelbeke, 27 à l'atelier d'Hasselt et 20 à l'atelier de Charleroi.

L'électrification récente du tronçon Mol-Herentals, motivée par les flux importants de voyageurs dans cette région, a permis de libérer du matériel diesel AR41, dont ni la capacité ni les caractéristiques techniques ne permettaient de transporter ces voyageurs sur la ligne Mol-Bruxelles. Ainsi, depuis le 14 décembre 2015, ce sont des automotrices électriques qui circulent sur les relations au départ de Mol à la place du matériel diesel AR41. Une partie du matériel AR41 libéré a été transféré dans la région de Charleroi, où se trouve la ligne non électrifiée Couvin-Mariembourg-Charleroi. Néanmoins, ce matériel ne circule pas exclusivement sur cette ligne mais aussi sur les lignes électrifiées de la région: L144 Gembloux-Jemeppe-sur-Sambre, L130A Erquelines-Charleroi, L112, 116 et 117 Charleroi Sud-Luttre.

Ce choix a été fait pour plusieurs raisons, dont notamment la présence à proximité d'un atelier qui entretient déjà les AR41 (atelier de Charleroi), la présence d'un dépôt de conducteurs à Charleroi, qui connaissent déjà les AR41, car ils y ont été formés, et la présence de trains avec des occupations faibles dans cette région, car les AR41 sont peu capacitaires.

Ces automotrices diesel AR41 ont, par ailleurs, remplacé principalement les automotrices doubles, matériel ancien des années 1970, moins confortables, très coûteux en entretien et qui, pour toutes ces raisons, est progressivement mis hors service. En effet, les automotrices diesel AR41 sont du matériel plus moderne, des années 2000, que les automotrices doubles. Les voyageurs bénéficient, dès lors, d'un meilleur confort (air conditionné, par exemple).

Ce choix de faire rouler davantage de trains AR41 dans la région de Charleroi participe donc à un réel souci d'optimisation du système ferroviaire dans sa globalité.

09.05 **Catherine Fonck** (cdH): Madame la ministre, je vous remercie pour ces informations. Il faudrait voir aussi le rapport des lignes électrifiées. Je ne suis pas certaine que l'on en ait 50 % de part et d'autre de la frontière linguistique. Cela pourrait expliquer la raison pour laquelle vous avez noté ce ratio avec plus d'automotrices diesel en Flandre.

Cela étant, je voudrais attirer votre attention sur un élément. On constate, depuis plusieurs années, que la stratégie de la SNCB est clairement de privilégier les axes et les lignes entre les grandes villes. Le transfert de ces automotrices diesel dans la région de Charleroi et La Louvière sur des lignes qui ne relient pas de grandes villes, entraînera un coût énergétique plus élevé qu'en utilisant le matériel électrique. La rentabilité de ces lignes ira donc en diminuant. Ma crainte est de voir ce prétexte utilisé dans les régions rurales et

semi-rurales pour fermer ces lignes ou supprimer certains arrêts.

À chaque fois, cet argument a été utilisé par la SNCB.

Vous conviendrez, madame la ministre, qu'il n'est absolument pas acceptable que juste après l'électrification d'une ligne en Flandre, des automotrices électriques y soient immédiatement affectées, au détriment de lignes rurales et semi-rurales de la région de Charleroi. Vous me permettrez de dire que c'est particulièrement interpellant. Ce choix pose question.

Au-delà des justifications à ce choix que vous avez évoquées, je pense que derrière, il y a peut-être des choix guidés par la volonté de transférer ce matériel vers la Flandre. Comme par hasard, au même moment, le président de la N-VA a rappelé qu'il voulait régionaliser la SNCB.

Par ailleurs, il y a aussi une stratégie de promouvoir les axes entre les grandes villes au détriment de régions semi-rurales et rurales et de lignes peut-être moins fréquentées mais qu'il est pourtant essentiel de maintenir pour les navetteurs, qu'ils soient travailleurs ou étudiants.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

10 Samengevoegde vragen van

- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het aantal seinvoorbijrijdingen in 2015" (nr. 8779)
- de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toename van het aantal seinvoorbijrijdingen" (nr. 8791)
- mevrouw Kattrin Jadin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het aantal door treinen genegeerde stopseinen in 2015" (nr. 8873)
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de seinvoorbijrijdingen" (nr. 8999)
- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de seinen" (nr. 9719)

10 Questions jointes de

- M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le nombre de dépassements de signaux en 2015" (n° 8779)
- M. Wouter Raskin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'augmentation du nombre de franchissements de signaux" (n° 8791)
- Mme Kattrin Jadin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le nombre de feux rouges brûlés sur le rail en 2015" (n° 8873)
- M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les franchissements de signaux" (n° 8999)
- M. Laurent Devin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la problématique des feux de signalisation" (n° 9719)

10.01 David Geerts (sp.a): Mevrouw de minister, daarnet hebben wij beslist dat er een aparte opvolgingsvergadering zal worden besteed aan het aspect van veiligheid en seinvoorbijrijdingen, maar aangezien dit mogelijks pas binnen enkele maanden is, wil ik deze vraag toch stellen.

Wij konden lezen dat er vorig jaar maar liefst 92 treinen door een rood sein zijn gereden. Dat is een forse stijging ten opzichte van 2014. Men moet wel een onderscheid maken tussen seinvoorbijrijdingen op hoofd- en zijlijnen, zoals havens.

Verontrustend is wel dat blijkbaar 15 treinbotsingen nipt werden vermeden. In mei 2015 heb ik vraag nr. 4414 gesteld over de seinvoorbijrijding in de Noord-Zuidtunnel.

Binnen het Safety Platform werd een werkgroep opgericht om op zoek te gaan naar de structurele oorzaken van seinvoorbijrijdingen.

Mevrouw de minister, ik heb de volgende vragen. Kloppen de cijfers van het aantal seinoverschrijdingen die

wij in de media konden vernemen?

Hoeveel kritieke seinvoorbijrijdingen waren er?

Welke maatregelen zullen worden genomen om het tij te doen keren? Wij hebben steeds gezegd dat opleiding belangrijk is, maar ook opvolging en nazorg van treinbestuurders is belangrijk. Zijn de maatregelen die in het verleden werden genomen nog steeds van kracht? De aanbevelingen zullen hier worden besproken.

Wordt er bij seinvoorbijrijdingen telkens nagegaan of TBL1+, dan wel het ETCS-systeem, aanwezig is? Ik verneem immers vanop het terrein dat het niet altijd zou werken.

Tijdens het bezoek van deze commissie aan de werkplaats Klein Eiland in Anderlecht konden wij vernemen dat er treinen zijn die defecten veroorzaken aan de TBL1+-bakens op het Belgische spoorweginet. Hoeveel defecte bakens waren er in 2015?

10.02 Wouter Raskin (N-VA): Mevrouw de minister, zoals collega Geerts reeds toelichtte, blijkt uit de cijfers van Infrabel dat er in 2015 heel wat treinen door het roodseinelement reden. 92 meer bepaald, of 26 meer dan het jaar daarvoor. Na de daling van 2013 gaat het aantal seinvoorbijrijdingen opnieuw in stijgende lijn. Van de treinen die door het rode licht reden, stopte zoals geschetst meer dan de helft kort na het sein. 40 treinen kwamen op een risicovolle plaats tot stilstand. In 2014 ging het nog om 38 treinen. Verhoudingsgewijs is er dus sprake van een daling van het aantal potentieel gevaarlijke situaties.

Waar ligt de verklaring voor de toename van het aantal seinvoorbijrijdingen?

Waarom rijden er sinds 2013 weer meer treinen door het rood? Wat is er sindsdien veranderd?

Volgens Infrabel liggen menselijke factoren als verstrooidheid of verkeerde inschatting vaak aan de basis van seinvoorbijrijdingen. Vorig jaar werd die toename nog toegeschreven aan het aantal incidenten met goederen- en werktreinen. Is dit louter een inschatting door Infrabel? Vindt er na elke seinvoorbijrijding een objectief onderzoek plaats om de oorzaak te bepalen? Zo ja, hoe verloopt dat onderzoek dan?

Ten slotte, zoals ook gevraagd door onze collega, welke concrete maatregelen plant Infrabel om die stijgende trend weer om te buigen?

10.03 Katrin Jadin (MR): Madame la ministre, j'aimerais également vous interroger sur le nombre de feux brûlés sur les rails l'année passée. Les dernières statistiques communiquées par Infrabel indiquent que 92 feux rouges ont été brûlés sur le rail en 2015, contre seulement 66 en 2014.

Les trains de voyageurs sont responsables de plus de la moitié de ces dépassements de signaux. Notons encore que parmi ces infractions, 40 d'entre elles ont constitué un caractère dangereux, permettant au train d'atteindre un danger réel tel qu'un aiguillage ou un passage à niveau. Ainsi, 15 accidents ont pu être évités grâce au système de sécurité en place ou au réflexe du conducteur.

En réponse à ces chiffres, la SNCB se serait engagée à renforcer la sensibilisation des conducteurs de train, tandis qu'Infrabel poursuit l'équipement du réseau du système de freinage automatique ETCS.

Madame la ministre, pouvez-vous m'informer plus en détail des mesures de sensibilisation qui vont être entreprises à l'égard des conducteurs de train pour prévenir ces situations dangereuses? D'autres mesures sont-elles également à l'étude pour lutter contre cette problématique?

Pouvez-vous m'informer de l'état actuel du placement du système de freinage automatique ETCS sur notre réseau ferroviaire? Vos services ont-ils défini une date à laquelle ils espèrent voir l'entièreté du réseau équipé dudit système comme le recommandait notamment la commission Buizingen, à laquelle j'avais participé pendant la législature précédente?

10.04 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de minister, het onderwerp is al voldoende toegelicht. Mijn vraag gaat specifiek over de opvolging van de slechte zichtbaarheid van seinen. Daar is in de commissie-Buizingen, waarvan de heer Geerts voorzitter was en ik verslaggever, destijds nogal wat aandacht aan besteed. Ook in het rapport kwam het uitgebreid aan bod. Hoe gebeurt de opvolging van slechtzichtbare

seinen? Wordt er daarvoor een procedure met een duidelijk stappenplan opgemaakt? Hoe worden de verantwoordelijkheden bepaald?

Hoeveel tijd ligt er tussen de melding van een slecht zichtbaar sein en de vervanging of verplaatsing van dat sein? Is er sprake van een feedbackcultuur binnen de NMBS Groep? Hoeveel seinen werden er de afgelopen jaren vervangen of verplaatst? Ik had graag een overzicht van de periode tussen 2011 en 2015.

Wat zijn de afspraken over het gebruik van een persoonlijke gsm of andere toestellen tijdens het rijden? Dat aspect kwam ook aan bod in de commissie-Buizingen. Wordt er daar strikt op toegezien? Worden er daarvoor sancties gegeven? Hoeveel malen is dat gebeurd in de voorbije jaren?

Mijn andere vragen zijn al verwoord door de collega's en die zal ik niet herhalen.

10.05 Minister **Jacqueline Galant**: Het aantal seinvoorbijrijdingen voor reizigerstreinen van de NMBS op de hoofdsporen en de toegang tot de hoofdsporen is in 2015 gestegen tot 46. In 2014 waren er dat 33. Dat aantal was al aan het dalen sinds 2010.

Het aantal seinvoorbijrijdingen door goederentreinen bestuurd door het personeel van de NMBS op de hoofdsporen is stabiel gebleven op 7. Het aantal gevaarlijke punten is stabiel gebleven, namelijk 22 in 2015 ten opzichte van 23 in 2014.

Het aantal seinvoorbijrijdingen door voertuigen bestuurd door personeel van de NMBS op de bijsporen is in 2015 gestegen tot 38. Die stijging is hoofdzakelijk het gevolg van een betere registratie van de voorvallen. Wat de seinvoorbijrijdingen door NMBS-personeel betreft, was er in 31 gevallen op 53 TBL1+ aanwezig.

De NMBS werkte met Infrabel aan de opstelling van een actualisatie van het actieplan Seinvoorbijrijdingen voor de periode 2016-2020. Een kritieke prestatie-indicator (KPI) zal ook worden opgenomen in het eerste contract van Infrabel en de NMBS.

Le masterplan ETCS de la SNCB prévoit que l'ensemble du matériel roulant de la SNCB affecté aux missions de service public sera équipé de l'ETCS en 2023. À ce jour, 29,2 % sont équipés et opérationnels avec ce système de sécurité et toutes les actions ont été prises au sein de la SNCB pour respecter l'échéance 2023 comme prévu dans le masterplan.

De primaire oorzaak van een seinvoorbijrijding is meestal onoplettendheid van de treinbestuurder. Vooraleer zij hun eerste zelfstandige dienst verzekeren, krijgen de pas gecertificeerde treinbestuurders dan ook een extra dag opleiding, volledig gewijd aan het voorkomen van seinvoorbijrijdingen. Tijdens de permanente opleiding is het thema seinvoorbijrijdingen een vast onderdeel. Bovendien zullen extra simulatoroefeningen, toegespitst op het voorkomen van seinvoorbijrijdingen, worden ontwikkeld.

Alle seinvoorbijrijdingen worden minutieus onderzocht. Op het ogenblik van de feiten wordt een zogenaamde *first investigator* van de NMBS opgeroepen. Indien de fout van de treinbestuurder bewezen wordt geacht, wordt hij onderworpen aan een medisch-psychologisch onderzoek. De betrokken treinbestuurder volgt daarna een aangepaste opleiding en legt een praktisch en theoretisch examen af. Dat examen is toegespitst op het voorval. Indien de betrokken treinbestuurder voor de testen slaagt, wordt hij bij zijn eerste dienst begeleid door omkaderingspersoneel. Later volgen nog twee begeleide ritten.

Er wordt ook nauw samengewerkt met Infrabel in verband met de plaatsing en de zichtbaarheid van de seinen. Er worden ook regelmatig ritten experience berichten gepubliceerd waarin seinvoorbijrijdingen worden besproken, met vermelding van de nodige aanbevelingen.

Van bij de basisopleiding en nadien tijdens de permanente opleiding en tijdens de dienst zelf, wordt het personeel een veiligheidscultuur bijgebracht.

In de reglementering van de treinbestuurders is duidelijk opgenomen dat tijdens het besturen alleen de multimedia aangeleverd door de werkgever, gebruikt mogen worden. Het is verboden tijdens de rit een gesprek te voeren. Slecht zichtbare seinen kunnen met de gsm-r door de treinbestuurder in realtime gemaaild worden naar de lijnregelaar, via een specifieke procedure of via een diensttelegram. De nodige tijd om aanpassingen aan de zichtbaarheid van een sein uit te voeren, kan variëren van enkele dagen tot enkele maanden of zelfs meer dan een jaar.

Sinds een paar jaar wordt in samenwerking met Infrabel een procedure geoptimaliseerd waarbij, in de vorm van een sms, feedback gegeven wordt aan de treinbestuurders, na een melding van een onregelmatigheid aan de seininrichting.

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

Wij moeten de cijfers natuurlijk altijd in perspectief plaatsen. Er rijden elke dag 3 700 treinen. Anderzijds is het belangrijk dat het Parlement het punt blijft opvolgen, want ondanks de vele inspanningen die u hebt opgesomd, zien wij dat het cijfer nog een beetje stijgt. Ik beseef alleszins dat de relativiteit van dat cijfer ook in kaart moet worden gebracht. Tijdens een van de volgende commissievergaderingen zullen wij daarover misschien met de spoorwegmaatschappij zelf kunnen praten.

10.07 Wouter Raskin (N-VA): Mevrouw de minister, ik sluit mij aan bij collega Geerts. Ik hoop dat de maatregelen die u beschreven hebt, en de initiatieven die u opgesomd hebt, de stijgende trend van de afgelopen jaren zullen kunnen keren.

10.08 Katrin Jadin (MR): Merci pour vos réponses, madame la ministre, et pour avoir bien détaillé les mesures qui sont prises pour essayer d'enrayer ce phénomène de dépassement du feu rouge au maximum. Il y a malgré tout un triste constat, c'est cette hausse. Certes, et je rejoins M. Geerts, il faut relativiser les chiffres mais j'aimerais bien aussi avoir l'occasion d'en parler de vive voix, lors d'une prochaine réunion de la commission, avec les responsables de la SNCB. Je pense que c'est important.

10.09 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de minister, ik dank u voor het antwoord.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: De heren Top en Dallemagne zijn niet aanwezig.

11 Vraag van mevrouw Daphné Dumery aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de Vanhengeltaks" (nr. 8983)

11 Question de Mme Daphné Dumery à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la taxe Vanhengel" (n° 8983)

11.01 Daphné Dumery (N-VA): Mevrouw de minister, de vraag is al een beetje achterhaald. Het gaat over de tunnelsaga, waarover we al heel wat hebben gehoord, gelezen, ondervonden. Het idee om een tunneltol te heffen, baart mij wel wat zorgen en mij niet alleen.

Mevrouw de minister, ik wil van u horen hoe u daar tegenover staat. Vindt u het een goede manier om de infrastructuur op die manier te bekostigen?

Graag kreeg ik opheldering over het gebruik van de 500 miljoen euro die al voor mobiliteit is betaald. Worden gemaakte afspraken herbekeken? Ik stel die vraag, omdat ik uw standpunt daarin wil kennen.

11.02 Minister Jacqueline Galant: Over de intenties van een gewestelijke minister inzake een gewestelijke bevoegdheid hoef ik mij niet uit te spreken. Wel deel ik uw mening over de meer globale noodzaak om over de mobiliteit in België en in het bijzonder in Brussel na te denken, maar dat veronderstelt dat alle beleidsniveaus aanvaarden om samen te werken.

Over de 500 miljoen euro die bij de zesde staatshervorming naar het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is overgedragen, moet ik u het antwoord schuldig blijven, daar dat ook onder de exclusieve bevoegdheid van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest valt.

11.03 Daphné Dumery (N-VA): Als het gaat over mobiliteit in Brussel, moet er zeker overleg zijn tussen alle bevoegde beleidsniveaus die met mobiliteit bezig zijn. De staatshervorming is natuurlijk wel hier in het Parlement gecreëerd. Er zijn moeilijke discussies geweest. Dat wij niet weten wat het gewest met het geld doet, vind ik wel schrijnend. Dat moet natuurlijk aan het Brussels Hoofdstedelijk Gewest worden gevraagd.

Het beleid ginder heeft alleszins een impact op de mobiliteit van iedereen. Daarom moeten we ter zake ook bezorgd zijn.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: Vraag nr. 8984 van mevrouw Fonck wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

12 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de mogelijke sluiting van stations in Limburg" (nr. 8990)

- de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de sluiting van de stations in Limburg" (nr. 9422)

12 **Questions jointes de**

- M. Wouter Raskin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'éventuelle fermeture de gares dans la province du Limbourg" (n° 8990)

- M. Marco Van Hees à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la fermeture des gares dans le Limbourg" (n° 9422)

12.01 **Wouter Raskin** (N-VA): Mevrouw de minister, in *Het Belang van Limburg* werd een tijdje geleden gewag gemaakt van de mogelijke sluiting van enkele Limburgse stations. Het zou gaan om de stations van Tongeren, Sint-Truiden, Genk en Neerpelt. In de loop van vorig jaar moesten ook al de stations van Bilzen, Lommel en Leopoldsburg de deuren sluiten. In 2020 zou er in mijn provincie nog één enkel station overblijven: Hasselt.

Klopt die informatie? Zal de NMBS overgaan tot de sluiting van de stations van Tongeren, Sint-Truiden, Genk en Neerpelt? Zo ja, is er al een concrete timing voor bepaald?

Zal de sluiting worden gecompenseerd door de plaatsing van extra ticketautomaten?

De geruchten over de sluiting van de stations komen uit dezelfde hoek als de geruchten over de sluiting van het seinhuis in Hasselt. Daar heb ik u ook ooit over ondervraagd. Het lijkt mij daarom een goed idee dat u nogmaals klaarheid schept over de toekomst van dat seinhuis. Bestaan er plannen om het seinhuis in de komende jaren af te bouwen of te sluiten?

12.02 **Marco Van Hees** (PTB-GO!): Madame la ministre, le problème de la fermeture des gares et leur transformation en arrêt ne se limite pas à la province du Limbourg. Dans cette information diffusée par les médias, il est frappant de constater que sur l'ensemble de la province du Limbourg, il ne resterait qu'une seule gare digne de ce nom. C'est particulièrement choquant mais cela renvoie à la problématique générale de la fermeture des gares. On a évoqué le problème de la gare de Virton, concernée également par ce genre de plan. C'est donc loin de se limiter au Limbourg.

Nous sommes déjà dans une logique de profit mais je crains de rentrer dans une vision déshumanisée du rail. On a parlé du *one man car* où l'on retire les accompagnateurs de trains; ici, on retire les guichetiers. Le personnel est de plus en plus réduit et les voyageurs sont confrontés à une SNCB déshumanisée. Sur 550 gares et arrêts, on compte 400 arrêts. Les gares sont donc devenues exceptionnelles dans notre pays.

Je vous livre le témoignage d'un guichetier: "Le management voit le guichetier uniquement comme quelqu'un qui vend un billet. Mais c'est faux! On fait beaucoup plus que cela. Il y a tout un rôle social au guichet: on conseille les gens, on leur indique la formule la plus avantageuse, on peut les rassurer aussi, on leur indique l'horaire des trains, on fait les abonnements. Comme beaucoup de personnes sont illettrées, il m'arrive très souvent d'écrire le billet (un Rail Pass par exemple) pour les voyageurs. Avec la fin des guichets, c'est tout ce rôle social qui va être détruit. Un automate ne remplacera jamais ce rôle social."

Madame la ministre, je sais que vous aimez les chiffres et que vous les maniez avec dextérité mais il faut parfois sortir des chiffres et voir aussi le côté humain d'une politique.

Pouvez-vous confirmer le plan de fermeture des gares dans le Limbourg? Pouvez-vous nous dresser une liste de toutes les gares belges menacées de fermeture d'ici la fin de la législature? Ne pensez-vous pas que

l'existence de gares et de guichets fait partie des éléments (avec l'offre de trains, la ponctualité, la sécurité, la propreté) susceptibles de favoriser une mobilité privilégiant le transport ferroviaire? Si on réduit tous ces critères, on réduira l'offre ferroviaire et on ne pourra plus faire face aux défis auxquels on est confronté.

12.03 Jacqueline Galant, ministre: Monsieur le président, la SNCB n'a aucun plan de fermeture totale et définitive de guichets avant la fin de la législature en province de Limbourg.

Het behoud van een station met loket wordt verantwoord door het aantal reizigers dat het station over de vloer krijgt en door de activiteitsgraad verbonden aan het onthaal van die reizigers.

Les fermetures qui ont été réalisées en 2015 ont eu lieu dans les gares où ce taux d'activité était inférieur à 40 %.

12.04 Wouter Raskin (N-VA): Mevrouw de minister, u hebt zeer kort geantwoord op de vraag over de ticketautomaten. Ik woon in de buurt en ik zal persoonlijk samen met u proberen vast te stellen of het aantal voldoet in verhouding tot het aantal reizigers.

Ik heb weinig gehoord over de concrete timing waarnaar ik gevraagd had, tenzij ik niet goed opgelet heb natuurlijk. U hebt evenmin geantwoord over mijn vraag over het gerucht dat het seinhuis zou worden gesloten. Ik blijf dus wel een beetje op mijn honger.

12.05 Jacqueline Galant, ministre: J'ai dit qu'il n'y avait pas de fermeture. Je ne vais donc pas vous donner un timing en ce domaine.

12.06 Wouter Raskin (N-VA): Aangezien er geen stations worden gesloten, geeft u uiteraard geen tijdsfad. Mijn vierde vraag handelde evenwel over het gerucht dat het seinhuis zou worden gesloten.

12.07 Jacqueline Galant, ministre: Il n'y a pas de fermeture, donc il n'y a pas de timing.

12.08 Wouter Raskin (N-VA): Dank u wel.

12.09 Marco Van Hees (PTB-GO!): Madame la ministre, je prends note de votre déclaration concernant les gares de la province du Limbourg avec satisfaction.

Donc, aucune fermeture ni transformation ne sont prévues dans les gares limbourgeoises. C'est une bonne nouvelle. Est-ce un changement de décision suite aux fuites dans la presse ou était-ce bien prévu au départ? Je l'ignore.

J'aurais aimé obtenir une liste de toutes les gares belges menacées de fermeture d'ici la fin de la législature. C'est une question qui sort du strict cadre limbourgeois. Pouvez-vous me donner une réponse?

12.10 Jacqueline Galant, ministre: Monsieur Van Hees, il s'agit de détails. Vous pouvez me poser une question écrite. Je vous ai dit qu'il n'y avait pas de projet de fermeture jusqu'à la fin de cette législature.

12.11 Marco Van Hees (PTB-GO!): Vous avez parlé uniquement du Limbourg. Mais qu'en est-il en dehors du Limbourg?

12.12 Jacqueline Galant, ministre: Les questions ont été jointes car elles portaient sur le Limbourg.

12.13 Marco Van Hees (PTB-GO!): Monsieur le président, je prends note du refus de la ministre de répondre au-delà du Limbourg.

12.14 Jacqueline Galant, ministre: (...)

12.15 Marco Van Hees (PTB-GO!): Un sujet peut un peu déborder. Je poserai donc des questions pour chaque province! Vous nous incitez à une inflation de questions parlementaires. Les services, l'administration et le cabinet en subiront les conséquences.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président**: La question n° 9001 de Mme Catherine Fonck est transformée en question écrite

13 Question de M. Marcel Cheron à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'augmentation du prix de la carte Campus" (n° 9017)

13 Vraag van de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stijging van de prijs van de Campuskaart" (nr. 9017)

13.01 **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): Monsieur le président, il semblerait que la SNCB s'apprête à revoir encore les tarifs de la carte Campus. Après une augmentation de 3,31 % en fin 2015, cette décision, si elle se vérifie, marquerait une nouvelle manifestation dans le cadre des économies générales que vous demandez à la SNCB.

Alors que l'augmentation de l'attractivité du rail permettrait d'augmenter les recettes commerciales, on craint que ce soit l'inverse qui se produise. Les conséquences seraient perçues par les utilisateurs.

Je vous rappelle, madame la ministre, que les transports en commun constituent un budget non négligeable dans la vie des étudiants. Nombreux sont ceux qui n'ont aucun revenu, pour qui la carte Campus est la seule réduction leur étant réservée. Par ailleurs, la carte Campus n'est souvent qu'un des éléments du trajet d'un étudiant, qui combine souvent plusieurs modes de transport, dont les prix s'accumulent.

Par ailleurs, des rumeurs font état de l'augmentation du prix du Go Pass. Il constitue pourtant une formidable opportunité de voyage pour les jeunes, ainsi qu'une porte d'entrée commerciale, permettant au plus grand nombre de voyager à moindre coût et de se familiariser au train, pour en faire éventuellement le mode de transport choisi une fois entré dans la vie professionnelle.

Pouvez-vous confirmer ou infirmer l'information selon laquelle la SNCB prévoit d'augmenter une nouvelle fois le tarif de la carte Campus? Si oui, quel est le gain commercial espéré par la SNCB?

Est-il également à l'ordre du jour de modifier le tarif du Go Pass?

Quelle est votre politique en matière de tarifs préférentiels, tarifs qui seront au cœur des discussions concernant le contrat de gestion?

13.02 **Jacqueline Galant**, ministre: Monsieur Cheron, aujourd'hui, la SNCB ne procède qu'à une adaptation tarifaire par an, à savoir le 1^{er} février. La hausse du prix de la carte Campus au 1^{er} février 2016 ne représente en valeur absolue qu'une hausse de 40 cents pour une distance de 60 km. En 2015, les prix n'avaient subi aucune adaptation.

Le produit Go Pass 10 est au prix de 51 euros, et cela depuis 2014. Quant au produit Go Pass 1, celui-ci est au prix de 6 euros et cela depuis 2013. Son prix a été diminué par rapport à 2012 où il coûtait 6,5 euros.

Aucune adaptation de prix ne sera effectuée en 2016 pour ces deux produits. Les jeunes sont une cible prioritaire. Cette clientèle dispose d'une large gamme de produits à prix attractifs, y compris avec l'introduction du Go Unlimited durant les vacances scolaires qui représente un abonnement d'une semaine ou d'un mois permettant de voyager partout en Belgique pour un prix extrêmement attractif.

13.03 **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): Je prends note de vos réponses et resterai particulièrement attentif, en particulier dans le cadre de la renégociation en cours du contrat de gestion.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

14 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het uitstel van de installatie van TBL1+ en ECTS voor het goederenvervoer" (nr. 9096)

14 Question de M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le report de l'installation des systèmes TBL1+ et ECTS pour

le transport de marchandises" (n° 9096)

14.01 David Geerts (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, blijkbaar is op 18 december 2015 een koninklijk besluit genomen waarin werd beslist het gebruik van de lijnen die met het Memor-krokodilsysteem waren uitgerust en die tegen 1 januari 2016 definitief buiten dienst zouden worden gesteld, met één jaar te verlengen tot december 2016.

De motivering die ik heb vernomen, is dat een aantal privéoperatoren nog niet klaar was.

Wij hebben er lang bij stilgestaan en ik weet dus ook dat het niet evident of wettelijk is om TBL1+ aan privéoperatoren op te leggen, gelet op het feit dat TBL1+ geen erkend Europees systeem is. Naar mijn mening werd de *trigger* gegeven door de afschaffing van het Memor-krokodilsysteem, zeker op lijnen waarop ETCS is uitgerold.

Wij hebben het daarstraks al gehad over de cijfers van de seinvoorbijrijdingen. Ik zal ze dus niet herhalen.

Mijn vragen zijn de volgende.

Waarom is dat koninklijk besluit genomen?

Welke spoorwegoperatoren waren effectief nog niet klaar?

Op welke lijnen die met ETCS en TBL1+ zijn uitgerust, kunnen nu uitzonderlijk toch nog treinen met een Memor-krokodiluitrusting blijven rijden?

Dat betekent immers dat de infrastructuurbeheerder enorme investeringen heeft gedaan, maar dat de wagon die op die lijn rijdt, niet correspondeert en de investeringen dus geen waarde hebben. Dat betekent ook dat de risicodekking – wij hebben daarover een hele tabel en berekening gemaakt – daarvoor niet zal gelden, omdat de locomotief niet juist is uitgerust.

Welke ondernemingen hadden de deadline van 1 januari 2016 niet gehaald?

Hangen boetes vast aan het feit dat zij het vorige koninklijk besluit niet hebben gehaald?

14.02 Minister Jacqueline Galant: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Geerts, de leveranciers voor de boorduitrusting van de goederenlocomotieven hadden bij de uitwerking, de homologatie en dus ook de uitrusting van die locomotieven een grote vertraging opgelopen.

De vertraging was dermate groot dat het onmogelijk werd om de datum 1 januari 2016 te halen. Vasthouden aan de datum van 1 januari 2016 zou betekend hebben dat tussen de 70 en 80 % van het goederenvervoer per spoor niet meer mogelijk was. Die immense *modal shift* naar het wegvervoer zou inherent meer verkeersdoden inhouden.

De verschuiving van de datum met ongeveer een jaar laat toe om de lopende uitrustingsprogramma's te voltooien, terwijl verwacht wordt dat het veiligheidsniveau in de loop van 2016 zal toenemen door het geleidelijk aan meer in dienst brengen van uitgeruste locomotieven. Het betreffen de lijnen die reeds uitgerust zijn met ETCS in 2015 of eerder. Dit betekent in grote mate de lijnen die deel uitmaken van de Europese goederencorridor Noordzee-Middellandse Zee, in België de verbinding tussen de Antwerpse haven en de Luxemburgse grens. Ik zal u de kaart met de details nog bezorgen.

Enkel de NMBS zou voor zijn binnenlands reizigersvervoer volledig in orde zijn geweest op 1 januari 2016. Geen enkele andere onderneming in België die onder eigen licentie rijdt, zou op tijd klaar zijn geweest met haar volledige vloot.

14.03 David Geerts (sp.a): Mevrouw de minister, bedankt voor uw verklaring van het uitstel en het nemen van het KB.

Ik blijf wel zitten met mijn vraag over de homologatie. Gaat het eigenlijk om problemen te wijten aan onze instanties, dus de FOD en DEVIS of aan de operatoren zelf? Indien het aan ons gelegen zou hebben, lijkt het mij natuurlijk logisch dat het uitstel er komt.

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

De **voorzitter**: De vraag nr. 9097 van de heer Maingain wordt uitgesteld.

15 **Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het communautair gekibbel over investeringen bij het spoor en het MIP 2016-2020" (nr. 9114)**

15 **Question de M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les querelles communautaires à propos des investissements ferroviaires et du PPI 2016-2020" (n° 9114)**

15.01 **David Geerts** (sp.a): Mevrouw de minister, ik heb in de pers maar ook in de notulen van het Vlaams Parlement gelezen dat u met uw collega minister van Mobiliteit in de Vlaamse regering, de heer Weyts, meningsverschillen had in het kader van een multicriteria-analyse van de investeringscel en de opmaak van het meerjareninvesteringsplan.

De minister zei in het Vlaams Parlement en in de pers dat hij vond dat het goederentransport tot op heden onderbelicht werd en dat ook de investeringen daaromtrent niet voldoende in verhouding waren. Hij uitte daarbij bedenkingen bij de aanwending van de beschikbare budgetten.

Tijdens dat debat in het Vlaams Parlement zei de minister ook dat hij geen zicht had op de verhouding van de besparingen van de NMBS 53/47, 19,54 exploitatie, 80,46 investeringen, Infrabel 100 procent investeringen en dergelijke meer.

Ik denk dat het correct is als men in andere parlementen of in de pers maar één klok hoort luiden om ook uw visie daaromtrent ook te horen. Ik heb mij deze vrijheid veroorloofd.

Wat is uw reactie op de uitspraken van minister Weyts in het Vlaams Parlement?

Werd die multicriteria-analyse effectief gevalideerd in de regering? Indien die in de coalitie onvrede teweegbrengt, wat is die onvrede dan en hoe denkt u dat de regering daaruit zal geraken?

Zijn er formele signalen vanuit de Gewesten naar u toe geweest?

De stand van zaken van de investeringscel is daarstraks gevraagd.

Welk antwoord geeft u – en daarmee koppel ik mijn vragen 6, 7 en 8 uit mijn schriftelijke voorbereiding – aan die verschillende Gewesten op de kritiek dat zij te weinig betrokken zijn geweest?

15.02 **Minister Jacqueline Galant**: Beste collega, ik wil mijn verbazing niet verbergen over het feit dat mijn Vlaamse collega bevoegd voor Mobiliteit zijn beklag zou hebben gedaan over de werking van de investeringscel. Het is immers de eerste keer dat de Gewesten zo nauw betrokken zijn bij de besluitvorming omtrent de te maken investeringskeuzes voor de spoorwegen.

De methodologie voor de opmaak van het meerjareninvesteringsplan 2016-2020 is besproken en goedgekeurd tijdens twee interkabinettenwerkgroepen op 14 oktober en 23 oktober 2015. Er wordt gewerkt met 9 criteria die deels voortvloeien uit de strategische visie die ik op 15 juli 2015 in de Kamercommissie voorstelde: comfort reizigers, aanbod intermodaliteit reizigers, instandhouding veiligheid, beveiliging en sociale veiligheid, impact op bevolking en milieu, productiviteitswinsten en link met de Europese context. Daarnaast werd nog een aantal randvoorwaarden opgelegd zoals de maturiteit van de voorstellen binnen de periode 2016-2020, de meerwaarde voor de klant en standaardisatie en coördinatie van de investeringen. Het belang van de criteria zal bepaald worden door het strategisch niveau van de investeringscel.

Op bestuurlijk niveau heeft Wallonië gevolgd door Vlaanderen inderdaad zijn bezorgdheid geuit over het geringe belang dat in hun ogen in de vastgelegde criteria werd toegekend aan het vrachtvervoer. Het aspect goederenvervoer is in de analyse opgenomen via de criteria aanbod en verband met de Europese context. Het bestuurlijke deel van de investeringscel kwam tot nu toe vijf keer samen. Tijdens de eerste vergadering werd de methodologie toegelicht. Tijdens de volgende vergaderingen kwam reeds een aantal

projectvoorstellen aan bod evenals een aantal vragen en verzuchtingen wat de methodologie betreft. Het politieke niveau kwam vorige week voor de eerste keer samen.

Ik ben uiteraard bereid om in het Parlement het debat aan te gaan over de verschillende ingediende projecten maar in dit stadium van de analyse lijkt mij dat te vroeg. Het is echter nog steeds mijn intentie om deze werkzaamheden in de loop van het eerste trimester van 2016 af te ronden.

Het klopt dat er nog steeds wordt onderhandeld over de vaststelling van de definitieve bedragen die inzake de dotaties voor de exploitatie en voor de investeringen zullen worden toegekend aan Infrabel en aan de NMBS, rekening houdend met de gevraagde besparingen.

15.03 David Geerts (sp.a): Ik dank de minister voor haar antwoord en neem er akte van. Ik zal het eens nalezen. Het is absoluut niet mijn bedoeling om ruzie te stoken in deze coalitie. Dat ligt niet in mijn karakter.

Als ik de verschillende antwoorden in het Vlaams Parlement en in deze commissie bekijk, is mijn conclusie dat het een pingpongspel blijft. Daar is niemand mee gebaat.

The duty of an opposition is to oppose. Dat klopt, maar dan moet men ook weten waartegen men oppositie voert. Als men twee verschillende visies krijgt, wordt het moeilijk. Het is niet goed om daar gefundeerd oppositie tegen te voeren. Het voornaamste is echter dat de reiziger absoluut niet gebaat is bij een pingpongspel.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

16 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Robert Van de Velde aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de voorstadsnetwerken" (nr. 9157)
- mevrouw Karin Temmerman aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de uitbouw van voorstadsnetwerken voor de grote verstedelijkte agglomeraties" (nr. 9169)
- de heer Johan Klaps aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het voorstadsnet rond Antwerpen" (nr. 9196)
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het bevrozen van het GEN Antwerpen" (nr. 9285)
- de heer Veli Yüksel aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het voorstadsnet rond Gent" (nr. 9289)
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het voorstadsnet rond Antwerpen" (nr. 9320)
- mevrouw Vanessa Matz aan de staatssecretaris voor Asiel en Migratie, belast met Administratieve Vereenvoudiging, toegevoegd aan de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken, over "de uitbouw van voorstadsnetten in Belgische grootsteden" (nr. 9329)
- de heer Willy Demeyer aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het Luikse GEN" (nr. 9378)

16 **Questions jointes de**

- M. Robert Van de Velde à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les réseaux suburbains" (n° 9157)
- Mme Karin Temmerman à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le développement des réseaux suburbains autour des grandes agglomérations urbaines" (n° 9169)
- M. Johan Klaps à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le réseau suburbain autour d'Anvers" (n° 9196)
- M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le gel du projet de RER d'Anvers" (n° 9285)
- M. Veli Yüksel à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le réseau suburbain autour de Gand" (n° 9289)
- M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le réseau suburbain autour d'Anvers" (n° 9320)
- Mme Vanessa Matz au secrétaire d'État à l'Asile et la Migration, chargé de la Simplification administrative, adjoint au ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, sur "l'aménagement de réseaux ferrés

suburbains dans les grandes villes belges" (n° 9329)

- M. Willy Demeyer à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le réseau express liégeois" (n° 9378)

De **voorzitter**: Vraag nr. 9157 van de heer Van de Velde wordt ingetrokken.

16.01 Karin Temmerman (sp.a): Mevrouw de minister, wij hebben het over dit onderwerp al een aantal keren gehad in deze commissie maar ook in de plenaire vergadering naar aanleiding van een aantal uitspraken die u hier en in een aantal kranten hebt gedaan, met name dat zolang het GEN-Brussel niet helemaal is afgerond de andere grote voorstadsnetten rondom de grote steden niet in aanmerking zullen komen en er in elk geval niet aan zal worden begonnen.

Wij weten allemaal dat het Brusselse GEN achterstand heeft opgelopen. Kunt u bevestigen dat de werken in 2025 volledig afgerond zullen zijn, want ook daarover is discussie? Er is ook discussie of men het Brussels GEN wel volledig zal kunnen afwerken.

Als wij moeten wachten met de grote steden tot na 2025 dan hebben wij een groot probleem. De filedruk is er niet alleen in Brussel, maar in alle grote steden.

Gisteren in de commissie over het klimaat zagen wij cijfers over de alarmerende toestand. Als wij zo verder gaan met het gebruik van de auto, dan zitten wij met grote problemen in de toekomst. Dan zullen wij ook de normen niet halen die ons naar aanleiding van de klimaatconferentie in Parijs worden opgelegd.

Een aantal zaken dus inzake het openbaar vervoer moet gebeuren, zeker rond de grote steden.

Ik heb mijn vragen beperkt tot Gent. Mijn collega's hebben vragen over andere grote steden.

Mevrouw de minister, hoe zit het met de datum? Mikt men voor het Brussels GEN nog altijd op 2025? Zal men pas daarna met de andere grote steden beginnen?

In het bestuursakkoord wordt nochtans niet alleen gesproken over Brussel maar ook over alle andere voorstadsnetten. Wanneer zal er effectief gestart worden met het voorstadsnet rond Gent?

16.02 Johan Klaps (N-VA): Mevrouw de minister, ik zal de inleiding niet herhalen. Collega Temmerman heeft die al geschetst en ze kwam de voorbije weken ook al uitgebreid aan bod in de pers en in deze commissie.

Ik heb uit die eerdere uitspraken begrepen dat het voorstadsnetwerk voor Antwerpen ook zal moeten wachten tot het GEN in Brussel volledig gerealiseerd is. Het voorstadsnetwerk in Antwerpen is eigenlijk heel moeilijk te vergelijken met dat in Brussel, omdat er in Antwerpen geen nieuwe infrastructuur moet worden aangelegd. De sporen liggen er al. Het gaat er gewoon om de frequentie te verhogen op de bestaande lijnen en die lijnen te optimaliseren. Dat wil dus zeggen dat er een zeer beperkt kostenplaatje hangt aan dat GEN in Antwerpen.

Er zijn ook al succesvolle gesprekken geweest tussen het kabinet van minister Weyts en andere belanghebbende partijen als de NMBS, Infrabel, het Agentschap voor Wegen en Verkeer, het Vlaams departement mobiliteit en openbare werken en de Antwerpse schepen van mobiliteit. De heer Palmieri hield in de Antwerpse gemeenteraad zelfs een hele uiteenzetting over dit thema. Uiteraard werden er ook gesprekken gevoerd met uw kabinet. Dat is logisch, omdat de studie naar de uitbouw van een GEN in Antwerpen vermeld wordt in het regeerakkoord.

Uit die gesprekken is duidelijk geworden dat de frequentieverhoging op enkele lijnen reeds tegen december dit jaar gerealiseerd kan worden. Een snelle lancering in Antwerpen is dus, in tegenstelling tot in Brussel, wel mogelijk.

U hebt in het verleden al gezegd dat het geen zin heeft om met het GEN in Antwerpen te beginnen omdat er 28 000 zitjes leeg blijven in treinen die in Antwerpen aankomen. In tegenstelling tot die uitspraak, is het stadsnet in Antwerpen absoluut noodzakelijk, want de chaos zal er komen, voor zover die er nog niet is.

De werken aan de Noorderlijn, de Noorderlaan, de Noorderleien en het Eilandje, zijn deze week begonnen.

Het zijn zeer ingrijpende wegenwerken in Antwerpen, zeker voor het noordelijk deel van de stad. Verder komen ook Oosterweel en de heraanleg van de Scheldekaaien eraan. Het nieuwe minderhinder- en mobiliteitsplan Slim naar Antwerpen moet het openbaar vervoer aanmoedigen en de hinder van deze werken verlichten. Het GEN Antwerpen speelt daar een cruciale rol in. Een snelle lancering van het voorstadsnet in Antwerpen is daarom niet alleen mogelijk maar ook broodnodig.

Mevrouw de minister, ik heb dan ook een aantal vragen voor u. Bent u op de hoogte van de mogelijkheid van een snelle en goedkope lancering van het Antwerps voorstadsnet? Vindt u in dat licht uw argument van chaos nog gegrond?

Op basis van welke cijfers komt u aan 28 000 lege zitjes naar Antwerpen? Is het mogelijk om met een op maat gemaakt voorstadnet het aantal lege zitjes weg te werken?

Acht u het GEN Antwerpen ook noodzakelijk om de verkeershinder in de stad en eigenlijk zelfs in het hele land te beperken tijdens de werken aan de Oosterweelverbinding en de belangrijkste Antwerpse binnenstadassen?

De schepen van Mobiliteit van Antwerpen Koen Kennis ziet in het voorstadsnet van Antwerpen een opportuniteit voor de NMBS om tijdens de wegenwerken nieuwe reizigers aan te trekken. Deelt u die mening?

Op welke manier verhindert de finalisering van het GEN Brussel dat het GEN Antwerpen gestart wordt? Zult u met andere woorden in deze legislatuur het GEN Antwerpen nog inrichten zoals het regeerakkoord bepaalt?

16.03 David Geerts (sp.a): Mevrouw de minister, op 2 februari is hier een minidebat gehouden over het GEN. Voor Antwerpen wil ik toch even citeren uit de notulen. U zei: "Voor Antwerpen verwijs ik opnieuw naar eerder onderzoek waaruit blijkt dat er naar Antwerpen in de ochtendspits uit de zeven richtingen van waar de trein komt meer dan 28 000 vrije zitplaatsen zijn. In een straal van 30 km rond Antwerpen wordt 80 % van de stations ten minste twee keer per uur bediend. Bijna een vierde van de stations wordt zelfs vier keer per uur bediend. Er is tijdens de spits dus voldoende aanbod. Daarom heb ik verklaard dat het creëren van nog meer aanbod momenteel niet nodig en niet raadzaam is". Dat kon ik lezen in het verslag. Toch lijkt mij dit niet te kloppen.

Kijk maar naar de files rond Antwerpen en de maatschappelijke en economische kostprijs daarvan: 25 kilometer naar Herentals en Zandhoven, 28 kilometer naar Zoersel, en andere files.

Ook andere collega's hebben het gezegd, een GEN light rond Antwerpen is geen kwestie van infrastructuur maar van het beter organiseren van het huidige aanbod. Ons lijkt de kostprijs niet zo hoog te zullen zijn.

Ik heb een aantal specifieke vragen voor u, mevrouw de minister.

U verwees naar eerder onderzoek. Welk onderzoek?

Is er ook onderzoek verricht naar de bredere mobiliteitscontext waarin naast het fileleed en de maatschappelijke en economische kosten ook de kosten inzake gezondheid vervat zijn? U had het over zeven richtingen. Welke zijn dat?

U had het over stations in een straal van 30 kilometer die twee keer per uur zouden worden bediend. Ofwel mis ik iets, ofwel klopt die uurregeling niet. U had het ook over stations die vier keer per uur zouden worden bediend. Wordt daarbij rekening gehouden met de amplitude? Als er bijvoorbeeld in Herentals twee treinen vertrekken op 10 minuten tijd, wil dat zeggen dat men daarna 50 minuten moet wachten. Misschien kunnen die treinen dan beter gespreid worden?

Wordt het onderzoek naar het GEN Antwerpen voortgezet? Wat is de kosten-batenanalyse daarvan?

16.04 Veli Yüksel (CD&V): Mevrouw de minister, wij keren terug naar Gent, maar ook naar Antwerpen en Brussel.

Mevrouw de minister, de collega's hebben het probleem al geschetst. In september antwoordde u op mijn

vraag in deze commissie dat er een studie liep naar het voorstadsnet Gent, die eind 2015 afgerond zou worden. Ik ben geïnteresseerd in de resultaten van dit onderzoek.

Collega's, ik meen wel dat wij het GEN-dossier niet mogen beperken tot het GEN rond Brussel. Zoals daarnet al aangehaald is, kan ook het aanbod rond de andere grote agglomeraties geoptimaliseerd worden. Ik wil dat benadrukken. Er moeten geen spelletjes gespeeld worden tussen de verschillende steden. Dat is absoluut niet bevorderlijk. Wij juichen elke vooruitgang in de ontwikkeling van voorstadsnetten in ons land toe en werken eraan mee.

Mevrouw de minister, wat is de stand van zaken met betrekking tot de studie van het voorstadsnet rond Gent? Wat zijn de conclusies?

Zijn er volgens die studie infrastructuurwerken nodig om tot een voorstadsnet rond Gent te komen? Is daarover overleg gepland met de gemeentebesturen?

Het gaat over een geïntegreerde studie waarbij zowel trein, tram en bus betrokken zijn. Was er overleg met de Gewesten en andere partners?

16.05 Jef Van den Bergh (CD&V): We moeten nadenken over de naam. Voor Antwerpen of Gent kan GEN misschien andere verwachtingen creëren. In het geval van Brussel betekende dat immers zware infrastructuurinvesteringen. De GEN's rond Gent, Antwerpen, Luik en Charleroi zijn van een geheel andere orde.

GEN-Antwerpen vraagt geen nieuwe treinlijnen of stations, maar vooral een grotere frequentie, stiptheid en comfort van treinen en stations die kunnen uitgroeien tot echte mobiliteitsknooppunten. Door de werken die in Antwerpen zijn gepland is er een heel groot potentieel. Er moet worden geïnvesteerd in fiets- en autoparkings. Verder gaat het vooral over een hogere frequentie en meer treinen op de lijnen richting stad.

Ik zal de argumenten van de vorige sprekers niet herhalen. De infrastructuurvergoeding speelt ook in dit verhaal een cruciale rol. Mocht ze vandaag worden betaald, dan zou ze 63 % van de totale kostprijs in beslag nemen. Dat is op zich moeilijk te dragen voor de NMBS.

Wat is uw visie op GEN-Antwerpen in het kader van een bredere mobiliteit? Wat is uw ambitie? Wat is de visie en de ambitie van de NMBS?

Tijdens het themadebat vorige keer liet u weten dat de NMBS het potentieel van automobilisten die de trein naar Antwerpen zouden kunnen nemen, had berekend. Om hoeveel mensen gaat het? Uit welke regio's komen ze?

Op welke manier wil de NMBS die automobilisten op de trein krijgen? Het moet uiteindelijk immers toch de ambitie van de NMBS zijn om een groter aandeel in de *modal split* te krijgen.

Op welke manier wil de NMBS de klantervaring van de pendelaars verbeteren?

Is Infrabel bereid om de infrastructuurvergoeding voor het GEN Antwerpen te bekijken in het kader van de globale herziening van de gebruiksvergoeding? Wat zijn de stand van zaken en de timing? Kunt u de verschillende denkpistes toelichten? De heer Cornu heeft bijvoorbeeld al gesproken over een bevrozing van de infrastructuurvergoeding.

Tot slot, wat is uw ambitie om, samen met de gewestelijke en lokale actoren tot een geïntegreerd aanbod en een geïntegreerd tarief te komen? Ook daar is immers sprake van binnen een goed GEN.

De **voorzitter**: De vragen nrs. 9329 van mevrouw Matz en 9378 van de heer Demeyer vervallen.

16.06 Minister Jacqueline Galant: Mijnheer de voorzitter, in het regeerakkoord staat het volgende: "Voor de grote verstedelijkte agglomeraties Antwerpen, Charleroi, Gent en Luik wordt de uitbouw van een Gewestelijk Expressnetwerk bestudeerd."

Met betrekking tot Antwerpen kan ik u het volgende meedelen. In de loop van 2015 heeft de NMBS mij een stand van zaken van haar GEN-studie voor Antwerpen gegeven. De studie van de NMBS bevat een

belangrijk hoofdstuk over het treinaanbod, maar ook bijvoorbeeld een onderzoek van de files en een verbetering van de combinatie bus, tram en trein.

In het hoofdstuk over het treinaanbod is er inderdaad sprake van 28 000 vrije zitplaatsen. De NMBS heeft immers alle IC- en S-treinen naar Antwerpen tussen 6 en 9.30 uur bij aankomst in Antwerpen geteld. Het gaat hierbij om 79 treinen met een totaal van 48 558 beschikbare zitplaatsen, waarvan dus ongeveer 28 000 plaatsen onbezet blijven. Deze 79 treinen hebben 7 verschillende vertrekpunten, namelijk Essen, Noorderkempen, Herentals, Heist-op-den-Berg, Mechelen, Puurs en Sint-Niklaas.

Wat de frequentie van deze treinen betreft, is het zo dat 80 % van de stations in een straal van 30 kilometer rond Antwerpen in de piekuren door ten minste twee treinen per uur wordt bediend. In de overige 20 % van de stations is er zelfs sprake van een hogere bediening, van soms meer dan vier treinen.

De NMBS heeft samen met de stad Antwerpen evenwel ook een studie uitgevoerd in het kader van het project Slim naar Antwerpen. Hieruit blijkt wel degelijk dat er een potentieel is om nieuwe klanten voor de trein te winnen. De eerste studies die de NMBS samen met de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM) heeft uitgevoerd, tonen aan dat er een eerste doelmarkt moet zijn op de 10 000 auto's die afkomstig zijn uit de gehele Antwerpse rand. De strategie om deze klanten te werven moet in essentie gebaseerd zijn op de kwaliteit van het aanbod, de stiptheid, de toegankelijkheid via parkings voor zowel auto's als fietsen en goede overstapmogelijkheden naar het tram- en busnetwerk.

Voor Antwerpen geldt dus het volgende: er is voldoende aanbod, er zijn zelfs vele duizenden vrije plaatsen in de spits. Wij moeten dus in de eerste plaats inzetten op de pendelaars die nu kiezen voor de wagen voor hun woon- werkverkeer. Die mensen moeten wij op de trein krijgen en daarom moeten wij inzetten op voldoende en goed ontsloten parkings en fietsenstallingen aan de stations met verbindingen van en naar Antwerpen.

De NMBS kan dus ongetwijfeld een belangrijke rol spelen in het terugdringen van de congestie in en rond Antwerpen. Haar rol is cruciaal, samen met de stad, De Lijn, de BAM, het departement MOW en nog andere partijen. De NMBS heeft bovendien samen met de stad en De Lijn initiatieven genomen om de integratie van tarieven en vervoerbewijzen te verbeteren. Ik begrijp ten dele dan ook het standpunt van de Antwerpse mobiliteitsschepen Koen Kennis, in die zin dat de NMBS de ruggengraat moet zijn van een goed uitgebouwd openbaar vervoer.

De NMBS meldt mij voorts dat er op dit moment nog geen definitieve beslissing is genomen in verband met de uitbreiding van het treinaanbod. Die uitbreiding wordt trouwens ook meegenomen in de besprekingen aangaande het beheerscontract, meer bepaald het aantal treinkilometers dat van de NMBS zal worden gevraagd en de exploitatiekosten die hiermee samenhangen.

De NMBS rondt op dit ogenblik haar GEN-studie af. De voorlopige conclusie is dat het wenselijk is om een voorstadsnet op te starten. De volgende stappen zijn de concrete uitwerking van een aanbod en het verbeteren van de visibiliteit van dat aanbod. Het is evenwel nog te vroeg om zich nu reeds over de details van het aantal treinkilometers uit te spreken.

Met betrekking tot Gent kan ik u het volgende meedelen. Ook wat het voorstadsnet rond Gent betreft, laat de NMBS mij weten dat er geen grote infrastructuurwerken nodig zijn en dat de NMBS deze niet heeft gepland.

Het voorstadsnet van Gent heeft betrekking op een zone met een straal van ongeveer 25 km rond Gent. De betrokken gemeenten werden nog niet expliciet betrokken, maar het is zeker de bedoeling om dit in de loop van de komende maanden te doen.

Volgens de studie is er wel degelijk een potentieel om nieuwe klanten te winnen, en dit op grond van een verbeterd aanbod en verbeterde overstapmogelijkheden tussen de verschillende vormen van openbaar vervoer.

Zoals voor Antwerpen, wordt ook de studie voor Gent momenteel afgerond.

Je ne vais pas parler de Liège et de Charleroi vu que les collègues ne sont pas là pour poser les questions.

Le **président**: Tout à fait.

16.07 Karin Temmerman (sp.a): Mevrouw de minister, ik dank u voor het antwoord. Ik hoop dat de aandacht die u aan Antwerpen en Gent geeft, niet evenredig is met de lengte van uw antwoord, want dan zal er een probleem in Gent zijn.

De problemen in Antwerpen en in mindere mate in Brussel zijn in Gent niet zo groot, maar ze zijn er wel. Als wij niets doen, worden die minstens zo groot als in Antwerpen.

Het enige concrete antwoord wat ik nu van u heb gekregen, is dat er een studie bezig is. U geeft geen datum en zegt niets over wat die studie moet bevatten, alleen dat er een studie bezig is.

Mevrouw de minister, het spijt mij, maar Gent heeft zelf al jaren geleden, samen met de NMBS en De Lijn, een studie gemaakt. Ik weet niet goed welke studies men nu elke keer moet maken om een dergelijke GEN te installeren. Men heeft die cijfers al. Men weet wat de mogelijkheden zijn. Men weet wat er moet gebeuren.

Die studie is destijds nog onder mevrouw Lieten, toen ze hoofd van De Lijn was, gebeurd. Die moet hoogstens geactualiseerd worden, maar ze hoeft niet opnieuw te worden uitgevoerd.

16.08 Jacqueline Galant, ministre: Des informations qui me reviennent de la SNCB, c'est que les études pour le projet AnGeLiC, qui reprend tous les réseaux express autour des grandes villes, seront présentées à court terme au sein du conseil d'administration de la SNCB parce qu'apparemment les études sont menées en parallèle pour les quatre projets. Je peux entendre que vous dites qu'il y a déjà de nombreuses études qui ont été faites et que les informations sont sur la table mais je vous donne les informations qui me reviennent de la SNCB: ce sera présenté à très court terme au sein du conseil d'administration.

16.09 Karin Temmerman (sp.a): Wij zullen dan afwachten wat die nieuwe studies geven, maar nogmaals, misschien moet u toch eens informeren wat er al bestaat.

Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, is het niet mogelijk om de studies over Gent, Antwerpen, Luik, Charleroi en Brussel hier in de commissie te bespreken?

Mevrouw de minister, u zegt ook dat de studie bezig is, maar ik heb ook begrepen dat de betrokken gemeenten nog niet gecontacteerd zijn en dat dat nog zal gebeuren. Ook dat is niet echt comme il faut. Het is toch de bedoeling, zoals ook in het verleden is gebeurd, dat alle stakeholders, De Lijn, de NMBS, de betrokken gemeenten en steden, in één geheel een studie afleveren.

Mevrouw de minister, het spijt mij, maar uw antwoord stelt mij helemaal niet gerust.

U zegt dat wij de studies binnenkort gepresenteerd zullen krijgen. Ik hoop dat dat echt binnenkort is en vooral dat men daarna echt tot actie zal overgaan. Als men dat niet doet, zal men voor heel grote problemen komen te staan. Zoals vaak in ons land zal men dan zeggen dat men een en ander eerder had moeten doen.

Men zal nu een studie maken en wat zal daar uitkomen? Daaruit zal blijken dat een aantal stations die nu gesloten worden, weer open moeten en dat frequenties die momenteel verminderd zijn, weer vermeerderd moeten worden. Zo kan men bezig blijven met het maken van studies en met besparingen die de studies dan onderuithalen.

16.10 Johan Klaps (N-VA): Mevrouw de minister, ik dank u voor het antwoord.

U zei dat de NMBS 28 000 plaatsen bij aankomst van de treinen in Antwerpen-Centraal heeft geteld. Heb ik dat correct begrepen, mevrouw de minister? Ja.

Dan wordt mij veel duidelijk. Voor de trein in Antwerpen-Centraal aankomt, stopt hij in Antwerpen-Berchem. Ik stap daar alle dagen zelf op en af de trein. Ik kan u verzekeren dat de treinen daar voor minstens de helft leeg stromen. Dat is een gigantische op- en afstapplaats.

Als de NMBS de cijfers daarop heeft gebaseerd, kunt u onmiddellijk een nieuwe studie bestellen die rekening houdt met Berchem.

Als ik daar in de spits treinen zie toekomen, zie ik niemand stoeven over een overaanbod aan plaatsen, integendeel. Er is wel degelijk een probleem.

U verwijst naar het regeerakkoord, waarin staat dat men een studie zal uitvoeren. Die is gebeurd. De NMBS is die zelf komen voorstellen in de gemeenteraad van Antwerpen, nog voor Nieuwjaar.

Men heeft daar gezegd dat men, op voorwaarde dat men de totale rijpadvergoeding aan Infrabel kan behouden op het niveau dat er nu wordt betaald maar dat er wel meer treinen kunnen rijden, die lijnen zelfs rendabel zijn.

Ik zie heel weinig beletsel om daarvan snel werk te maken. Zo'n GEN is absoluut nodig in Antwerpen. Het hoeft bijzonder weinig tot geen geld te kosten, dus wat houdt ons nog tegen om stappen vooruit te zetten, de files te verminderen en meer pendelaars naar het openbaar vervoer te krijgen?

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

Ik sluit mij aan bij de opmerkingen van collega Klaps. Berchem is inderdaad een belangrijk overstapstation voor reizigers die bijvoorbeeld vanuit Heist-op-den-Berg of andere regio's naar Brussel moeten. Dat is een belangrijke nuance.

Ik pleit ervoor dat de studie ter beschikking van het Parlement worden gesteld. Als wij het debat over afzienbare tijd ten gronde zullen voeren, lijkt het mij goed dat het Parlement kan beschikken over dezelfde gegevens. Dat kan de kwaliteit van het debat alleen maar ten goede komen.

De vraagstellers met betrekking tot Luik en Charleroi zijn niet aanwezig, maar ik vind het toch heel belangrijk dat ook daar de nodige investeringen gebeuren. Volgens mij is het daar ook meer een aanbod- en minder een infrastructuurprobleem.

16.12 Veli Yüksel (CD&V): Mevrouw de minister, wat de studie betreft, hebben wij niets nieuws vernomen. Dat is bijzonder jammer. De studie was tegen eind 2015 beloofd en wij zijn nu twee maanden later.

Wat Gent betreft, ben ik blij dat u bevestigt dat er geen grote infrastructuurwerken nodig zijn. Dat is een belangrijke zaak en ik durf daaruit de volgende conclusie te trekken. Als er geen grote infrastructuurwerken nodig zijn, waarom kan er dan niet snel gevolg worden gegeven aan een uitrol van het GEN Gent? Ik wil die vraag politiek stellen. Vindt u ook dat, aangezien er geen grote infrastructuurwerken nodig zijn voor het GEN Gent, men niet hoeft te wachten om concrete stappen te zetten en daarvan werk te maken?

Ten slotte, wat is uw timing voor die studie? U zegt over afzienbare tijd, maar wanneer kunt u met die studie naar het Parlement komen?

16.13 Jef Van den Bergh (CD&V): Ik sluit mij aan bij de woorden van collega's Klaps en Geerts.

Ik maakte mij al druk, tot wanneer u zei dat u het extra treinaanbod nog zou bekijken, ook in het licht van de onderhandelingen over de beheersovereenkomst voor 2017. Dat creëert ten minste nog een opening. In het eerste deel van uw antwoord gaf u vooral redenen waarom het aanbod niet moest worden uitgebreid. Dat lijkt mij moeilijk te aanvaarden. De 28 000 zitplaatsen worden gebruikt als reden om geen uitbreiding door te voeren. Dat is kort door de bocht.

Ik heb de cijfers gedetailleerd bekeken. Ik denk dat Berchem en Antwerpen-Centraal hierin zijn samengeteld. Het gaat voor meer dan de helft over de verbinding Antwerpen-Brussel. De stroom richting Brussel is wellicht net iets groter dan die in de andere richting 's ochtends. Ik keek ook naar het aantal lege zitplaatsen in Brussel. We hadden 28 000 lege zitplaatsen tussen 6 uur 's morgens en 9u30. Tussen 7 uur en 9 uur zijn er in Brussel nog 32 000 lege zitplaatsen. In het licht van de zware investeringen in het GEN kunt u het argument van 28 000 zitplaatsen niet gebruiken om extra aanbod voor Antwerpen tegen te houden.

Men zegt dat op de meeste lijnen richting Antwerpen twee en vaak zelfs vier treinen per uur rijden. Dat gaat opnieuw op voor de as Antwerpen-Brussel. Op de as naar Boom en Puurs, een ideale lijn voor een voorstadsnet, rijdt een trein per uur tijdens de week en geen trein in het weekend. Hoe kunnen de inwoners van die voorstedelijke regio in godsnaam ervan overtuigd worden om van de trein hun belangrijkste vervoermiddel richting Antwerpen te maken als er in het weekend geen trein rijdt? Iedereen zal het erover

eens zijn dat zulks een volwaardig alternatief is voor de auto.

Op de hogesnelheidslijn richting Noorderkempen, die een groot gebied bedient via het station in Brecht, rijdt minder dan een trein per uur. Met zo een aanbod is het erg moeilijk om extra reizigers aan te trekken en een volwaardig alternatief aan te bieden voor de files die zich letterlijk naast de hogesnelheidslijnen aandienen. Daar is nog groot potentieel.

U doet de deur nog niet dicht. Ik vind uw argumenten om het aanbod niet uit te breiden, wel bedenkelijk. Frequentie en amplitude zijn erg belangrijk om een volwaardig alternatief en een volwaardig voorstadsnet aan te bieden. We rekenen erop dat u na de afwerking van de studies meer duidelijkheid creëert en meer perspectief voor voorstadsnetten biedt.

Als voorzitter voeg ik eraan toe dat de commissie de verschillende studies na de afronding en de voorstelling in de raden van bestuur zal vragen om ze in het Parlement toe te lichten.

16.14 Jacqueline Galant, ministre: J'entends tout ce que vous dites mais ce ne sont pas mes arguments, ce sont les premiers éléments qui viennent des différentes études en cours aujourd'hui. Il n'y a aucune conclusion qui est tirée, aucune présentation officielle n'a eu lieu au sein des conseils d'administration. Je suis d'accord de venir ici au sein du parlement mais il y a des organes de gestion qui sont souverains et je dois respecter le travail qui est fait au sein de ces organes de gestion.

16.15 Jef Van den Bergh (CD&V): Na de voorstelling in de raden van bestuur kunnen wij ze hier bespreken. Dat lijkt mij een goede afspraak.

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

17 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het nieuwe sociaal conflict bij Belgocontrol" (nr. 9171)
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de sociale onrust bij Belgocontrol" (nr. 9217)
- de heer Luk Van Biesen aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de eventuele staking bij Belgocontrol" (nr. 9248)
- de heer Gilles Vanden Burre aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stakingsaanzegging bij Belgocontrol" (nr. 9276)
- mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de sociale en financiële situatie van Belgocontrol" (nr. 9416)
- de heer Veli Yüksel aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het sociaal overleg bij Belgocontrol" (nr. 9726)

17 Questions jointes de

- Mme Inez De Coninck à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le nouveau conflit social chez Belgocontrol" (n° 9171)
- M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le malaise social chez Belgocontrol" (n° 9217)
- M. Luk Van Biesen à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'éventuelle grève chez Belgocontrol" (n° 9248)
- M. Gilles Vanden Burre à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le préavis de grève à Belgocontrol" (n° 9276)
- Mme Karine Lalieux à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la situation sociale et financière de Belgocontrol" (n° 9416)
- M. Veli Yüksel à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la concertation sociale chez Belgocontrol" (n° 9726)

De **voorzitter**: Mevrouw De Coninck is niet meer aanwezig.

17.01 David Geerts (sp.a): Mevrouw de minister, blijkbaar hebben de verschillende vakorganisaties op 1 februari 2016 een stakingsaanzegging ingediend. De reden is de herstructurering van de wettelijke pensioenverplichtingen. Het KB waarover men in de wandelgangen spreekt, heeft het over een verhoging

van de leeftijd van beschikbaarheid van 55 naar 60 jaar. De vakorganisaties vrezen voor een gebrek aan luchtverkeersleiders, met name in het kader van de vervanging en dergelijke. Dat zou kunnen leiden tot onveilige operationale situaties.

De leden van deze commissie hebben Belgocontrol al meermaals bezocht. De CEO van Belgocontrol is ook al in deze commissie geweest. Op 18 maart zei hij het volgende: "De personeelsaantallen zijn sinds een aantal jaren sterk afgenomen. Ook de investeringen worden afgebouwd. Een inhaaloperatie dient zich aan, zowel inzake personeel als inzake investeringen."

Welke stappen werden of worden ondernomen om een oplossing te bieden aan het sociaal conflict?

Erkent men het feit dat het personeelstekort weegt op de veiligheid van het luchtverkeer in België en dat maatregelen in deze nodig zijn?

Is de regering van plan om het KB tot de herstructurering van de wettelijke pensioenverplichtingen aan te passen?

17.02 Luk Van Biesen (Open Vld): Mevrouw de minister, Belgocontrol is een oud zeer. De laatste jaren kwam Belgocontrol in deze commissie naar voren als een stiefmoederlijk behandelde of slecht bediende overheidsinstelling. Er is effectief bijzonder weinig in geïnvesteerd. Ook de problematiek van de luchthavens is daarin heel gekend.

Nu is er een stakingsaanzegging om twee redenen: na twintig maanden is er nog altijd geen werk gemaakt van de extra luchtverkeersleidersaanwervingen en de uitwerking van de eindeloopbaanregeling.

We moeten het ook hebben over de minimale dienstverlening in het geval van een staking. Belgocontrol organiseert ons luchtruim. Het aan de grond houden van vliegtuigen zou voor dit land een financiële en economische ramp betekenen.

Mevrouw de minister, kunt u ons informeren waarom die extra luchtverkeersleiders nog niet zijn aangenomen? Kunt u ons informeren hoever u staat met de uitwerking van de eindeloopbaanregeling? Een ander punt is dat van de minimale dienstverlening, ook in het overheidsbedrijf Belgocontrol. Hoever staat u met het ontwerp van tekst? Hebt u andere maatregelen kunnen nemen om alsnog de staking te vermijden?

17.03 Karine Lalieux (PS): Monsieur le président, madame la ministre, je ne vais pas répéter tout ce que mes collègues ont dit mais il y a effectivement un préavis de grève pour deux raisons: pas d'engagement de personnel supplémentaire promis et règlement de fin de carrière.

Une tentative de conciliation a eu lieu avec la direction et elle a échoué.

Quelles actions avez-vous entreprises pour répondre aux revendications des syndicats et apaiser le climat social de l'entreprise? Allez-vous vous assurer des crédits budgétaires nécessaires pour assurer le financement du contrôle aérien? Pour l'ensemble de l'année 2016, vous savez qu'il y a un trou dans le budget initial. Allez-vous régler ce problème prochainement lors du contrôle budgétaire?

J'ai aussi appris que les syndicats, au lieu de se retourner vers les clients, comme préavis de grève, ne faisaient pas la formation pour la route Leuven Rechtdoor. On sait que cette route est imposée par le tribunal moyennant des astreintes fortes pour l'État fédéral à partir du 1^{er} mars ou du 1^{er} avril. C'est un vrai problème! Les formations n'ayant pas lieu, les avions ne seront pas orientés et cela coûtera encore plus cher à l'État fédéral si ce conflit social dure. J'espère, madame la ministre, que vous avez fait des interventions pour éviter ces astreintes.

17.04 Veli Yüksel (CD&V): Mevrouw de minister, er heerst opnieuw sociale onrust bij de luchtverkeersleiders van Belgocontrol. De discussie gaat over heel wat problemen, van slechte bureaustoelen over veiligheid van de software tot eindeloopbaanregeling. De vakbonden dreigen met een verharding van de protestacties. Het overleg van vorige week tussen uw kabinet en de vakbonden zou weinig hebben opgeleverd. Men betreurt dat noch de minister bevoegd voor Belgocontrol noch de minister bevoegd voor Pensioenen, aanwezig was. De regering wenst dat er in overleg met de sociale partners en zonder dat er afbreuk wordt gedaan aan het stakingsrecht, een voorstel wordt uitgewerkt waardoor in geval van staking toch wordt voorzien in een gegarandeerde dienst.

Mevrouw de minister, wat is de stand van zaken met betrekking tot het sociale overleg voor de veertien gesignaleerde probleempunten?

Op welke wijze faciliteert u het sociaal overleg? Hoe kijkt u aan tegen de kwestie van de aanwezigheid van de ministers bij het overleg?

Welke criteria bepleit u bij uw collega, bevoegd voor Pensioenen, inzake de zwaarte van beroep?

Wat is de stand van zaken en het vooropstelde tijdspad met betrekking tot de gegarandeerde dienstverlening?

17.05 Jacqueline Galant, ministre: Chers collègues, la direction et les syndicats de Belgocontrol ont conclu un accord en juin 2014 prévoyant notamment des mesures transitoires pour le personnel ayant atteint l'âge de la mise en disponibilité en 2014, 2015 et 2016. Ces mesures transitoires ont été mises en œuvre. En matière de recrutement, 13 nouveaux aspirants contrôleurs aériens ont été recrutés en 2015 conformément au plan de besoin du personnel 2015.

Het aantal vereiste luchtverkeersleiders hangt onder meer af van de ingezette systemen en werkprocedures, van het productiviteitsniveau en van de verkeersdrukke. Indien er op bepaalde ogenblikken een personeelstekort is, wordt de verkeersstroom aangepast. Dat heeft wel impact op de performantie van het bedrijf en de dienstverlening, maar niet op de veiligheid.

Op 1 februari 2016 dienden de vakorganisaties van Belgocontrol een stakingsaanzegging in. Als reactie hierop werd binnen de drie dagen, op 4 februari, zoals voorgeschreven in het syndicale statuut, een eerste verzoeningsvergadering belegd. Daar werd afgesproken om de eisen te bespreken in drie verzoeningsvergaderingen, met name op 8, 9 en 12 februari, met de bedoeling om tot een akkoord te komen.

De verzoening is mislukt. Er is met name geen overeenkomst gevonden rond de dossiers van de beschikbaarheid. De beschikbaarheidskwestie betreft de luchtverkeersleiders die getroffen worden door de twee pensioenhervormingen sinds 2011. De beslissingen die daaromtrent noodzakelijk zijn, kaderen in de pensioenhervorming en de discussie over de zware beroepen, waar de regering aan werkt.

De gesprekken tussen de directie en de vakbonden inzake minimale dienstverlening zijn in 2015 gestart en worden in 2016 voortgezet. Er zijn verschillende ontwerp teksten gemaakt en besproken, maar tot op heden werd nog geen akkoord gevonden.

Mon cabinet et le cabinet du ministre des Pensions ont rencontré les organisations syndicales le 23 février afin de relancer le dialogue social. Une proposition de solution a été formulée prévoyant le relèvement progressif de la mise en disponibilité de 55 à 58 ans à l'horizon de 2022.

De voorgestelde oplossing moet nu worden besproken binnen de socialeoverlegorganen van het overheidsbedrijf. In het debat mag de veiligheid van de luchtvaartnavigatie natuurlijk niet uit het oog worden verloren. Ongeacht hun leeftijd ondergaan de luchtverkeersleiders medische onderzoeken en moeten zij geschikt worden verklaard om hun licentie te behouden.

Men moet bij het organiseren van opleidingen en het uitstippelen van loopbanen rekening houden met de cognitieve veroudering, opdat elkeen kan bijdragen tot de veiligheid van de luchtvaartnavigatie naar gelang van zijn capaciteiten en ervaring.

Wat de kennisoverdracht en de wederinschakeling op het einde van de loopbaan betreft, moet Belgocontrol zoals alle bedrijven de verschillende mogelijkheden verkennen door rekening te houden met de technologische vooruitgang en de evolutie van de werkmethoden. Het aantal vereiste luchtverkeersleiders hangt onder andere af van de ingezette systemen en werkprocedures, het productiviteitsniveau en de verkeersdrukke. Indien er op bepaalde ogenblikken een punctueel personeelstekort is, wordt de verkeersstroom aangepast. Dat heeft wel een impact op de performantie van het bedrijf en de dienstverlening aan de klanten, maar niet op de veiligheid.

Enfin, j'ai déposé une demande pour le conclave budgétaire quant au financement nécessaire de

Belgocontrol. Les négociations commenceront fin de ce mois. Pour répondre par rapport à Leuven Rechtdoor, les négociations sont toujours en cours. Je ne peux donc pas vous dire aujourd'hui s'il y aura réellement un retard ou non.

17.06 David Geerts (sp.a): Mevrouw de minister, dank u voor uw uitgebreide antwoord. Wij konden vandaag lezen dat de staking opgeschort is en dat men opnieuw aan tafel gaat zitten. Ik vind dat een goed signaal. Ik zal mij er in mijn repliek niet verder mee mengen. Ik meen dat het sociaal overleg opnieuw volop kans moet krijgen. Laten wij hopen dat die kans benut wordt.

17.07 Luk Van Biesen (Open Vld): Mevrouw de minister, ik druk dezelfde hoop uit. Ten eerste hoop ik dat het sociaal overleg tot resultaat zal leiden. Ten tweede hoop ik dat u als minister tijdens het begrotingsconclaf voldoende op de tafel zult kunnen slaan om het zorgkind Belgocontrol eindelijk nieuw leven in te blazen.

Wij klagen al jaren over de moeilijke werking van die instelling. Het is hoog tijd dat wij een definitieve oplossing krijgen. Wij rekenen daarvoor op u.

17.08 Karine Lalieux (PS): Je remercie également Mme la ministre. Tant mieux si le préavis est levé et que la concertation sociale fonctionne. Je pense qu'il y a vraiment un besoin de personnel supplémentaire car lorsqu'il n'y a pas assez de personnel, c'est l'entreprise qui paie directement le prix puisque ses affaires diminuent.

Le 21 mars, c'est demain. Si jamais cette formation ne commence pas, cela risque de coûter beaucoup plus cher à l'État. J'ai posé la même question au ministre des Pensions pour voir ce qu'il fait de son côté. Nous savons qu'il y a un problème aujourd'hui à Belgocontrol en raison des réformes successives votées par la majorité.

J'espère aussi que vous trouverez du budget – je crois que vous avez une très très grande demande – dans le cadre du conclave budgétaire qui va commencer dans quelques semaines.

17.09 Veli Yüksel (CD&V): Mevrouw de minister, bedankt voor het uitgebreide antwoord. U hebt echter niet geantwoord op de vraag over de stand van zaken en de timing van de gegarandeerde dienstverlening. Ik had daar toch graag nog antwoord op gekregen.

Globaal genomen meen ik dat het een goede zaak is dat er opnieuw wordt gepraat en dat men in het kader van het sociaal overleg de problemen die er vandaag zijn bij Belgocontrol kan oplossen. Ik hoop dat u ook uw gewicht in de schaal werpt om tot een onderhandelende oplossing te komen en dat u overleg zult plegen met uw collega van Pensioenen.

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

18 Vraag van de heer Alain Top aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "treintrajecten op de NMBS-app" (nr. 8786)

18 Question de M. Alain Top à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les liaisons ferroviaires disponibles sur l'application de la SNCB" (n° 8786)

18.01 Alain Top (sp.a): Mevrouw de minister, ik wil even kort aangeven dat ik hier in mijn vraag louter een voorbeeld wil geven van hoe de app fout werkt maar ook hoe de webapplicatie voor de treintrajecten in het weekend fout werkt. Ik heb net nog een test gedaan en tot vandaag is het nog altijd even fout. Ik doe het ook voor andere trajecten. Het blijft even fout.

Als men in het weekend een treintraject van Harelbeke naar Antwerpen zoekt, stelt zowel de app als de webapplicatie voor om een traject te nemen via Kortrijk. De trein keert dus voor alle duidelijkheid van Harelbeke terug naar Kortrijk om van daaruit naar Antwerpen te vertrekken. Dat is dus eigenlijk een verlenging van de rit. Alle vervoerbewijzen met een aangeduide reisweg tussen Harelbeke en het noordelijker gelegen station Antwerpen zijn dan niet geldig omdat het traject via Kortrijk in dit geval een omweg is. De app en de webapplicatie tonen in dit geval nochtans geen enkel traject met een overstap in Gent-Sint-Pieters of Mechelen terwijl dit nochtans het traject zou moeten zijn. Dat is helemaal onlogisch

wanneer men ziet dat het aangegeven traject via Kortrijk daarnaast ook nog eens een half uur langer duurt dan het vermelde traject via Gent of Mechelen.

Daarom had ik graag een antwoord gekregen op mijn vragen. Op een aantal vervoerbewijzen staat de reisweg vermeld. Het is dus niet alleen zo dat men eerst en vooral langer op de trein zit en een omweg maakt, daarnaast kan men ook nog eens een boete krijgen. Kan iemand in dit geval een boete krijgen, als men de omweg volgt via het aangegeven traject op de applicatie of op de webapplicatie?

Een laatste vraag. Om welke reden worden niet alle mogelijke treintrajecten gepresenteerd?

18.02 Minister **Jacqueline Galant**: Mijnheer Top, voor de te volgen reisweg zijn volgende bepalingen van kracht. Als op een ticket geen "reisweg via" vermeld staat, moet de reiziger de kortste weg nemen tussen het vertrek- en aankomststation op zijn ticket. Staat op het ticket wel "via" vermeld staat, dan is de reiziger verplicht om deze reisweg te volgen. De reiziger mag zich op dezelfde lijn ook niet verwijderen van zijn vertrekpunt om er vervolgens weer te passeren. Hij mag ook zijn aankomststation niet voorbijrijden en daarna terugkeren.

De reglementering is op dit punt inderdaad complex. De NMBS herbekijkt de reglementering op dit moment om ze klantgerichter, duidelijker en meer in overeenstemming met de werkelijkheid te maken.

De informatie uit de NMBS-app vermeldt dat deze reisweg niet is toegestaan voor eender welk vervoerbewijs. Om via Kortrijk te reizen moet de klant een vervoerbewijs heen en terug hebben voor de verbinding Harelbeke-Kortrijk. Zonder dit vervoerbewijs is de reiziger niet in orde.

Het traject Harelbeke-Antwerpen met overstap in Gent wordt in het weekend niet voorgesteld omdat het zeven minuten langer duurt dan het traject Harelbeke-Antwerpen via Kortrijk. De dienstregeling houdt niet voor 100 % rekening met de reglementering maar verwijst er wel naar.

18.03 **Alain Top** (sp.a): Mevrouw de minister, ik stel vast dat u bevestigt dat als een reiziger zich met goede bedoelingen en volgens de website en de app probeert te verplaatsen naar Antwerpen, wat slechts een voorbeeld is want het is ook voor andere trajecten het geval, en hij gewoon de richtlijnen en de applicatie volgt, hij een boete zal krijgen. Hij krijgt gewoon de kans niet om een opzoeking te doen in de webapplicatie om het juiste traject te vinden.

Meer zelfs, en ik ga nu het kafkaïaanse van heel het systeem presenteren, als men vandaag vraagt naar het traject Harelbeke-Gent in het weekend, moet men overstappen in Deinze. Er zijn tussen Harelbeke en Gent drie haltes: Waregem, Deinze en De Pinte. Voor alle duidelijkheid, dat is een rechtstreekse trein. De applicatie slaagt erin om te zeggen dat men moet overstappen in Deinze.

Ik heb mijn vraag ingediend op 25 januari. Mocht iemand het nuttig gevonden hebben om intussen de applicatie aan te passen, was het beter geweest, maar het is vandaag nog steeds kafkaïaans. Dat is het enige dat ik kan zeggen.

18.04 **Jacqueline Galant**, ministre: Je voudrais quand même préciser que nous sommes dans l'opérationnel pur et simple. Ce n'est pas le ministre qui règle ce genre de questions. Votre parti a un représentant au sein du conseil d'administration. Vous pouvez directement l'interpeller. C'est vraiment de l'opérationnel.

18.05 **Alain Top** (sp.a): Mevrouw de minister, ik stel vragen aan de minister die verantwoordelijk is voor de uitvoering en ik krijg een niet-afdoend antwoord. Ik geef u aan welke kafkaïaanse toestanden er zijn. Mijn vraag werd meer dan een maand geleden ingediend, ook u kon handelen, een opdracht gegeven hebben of aangedrongen hebben dat het ten minste reeds werd opgelost. Dat is niet het geval, ik stel alleen maar vast dat men blijft volharden in die toestand.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 8957 van de heer Dallemagne wordt uitgesteld.

19 **Vraag van mevrouw Griet Smaers aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de**

Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stationsomgeving in Herentals" (nr. 9046)

19 Question de Mme Griet Smaers à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la gare de Herentals et ses abords" (n° 9046)

19.01 Griet Smaers (CD&V): Mevrouw de minister, ik kom niet zo vaak in deze commissie om u vragen te stellen. Ik weet dat het een specifieke vraag voor een bepaalde stad en regio betreft, maar ik stel vast dat ik daarin niet alleen ben. Er worden hier veel vragen gesteld over specifieke steden of regio's.

Mijn vraag betreft de stationsomgeving van Herentals. Ik weet dat er daarover al meerdere vragen zijn gesteld, maar ik wil ze opnieuw stellen omdat ik met aandring om een aantal zaken wil verzoeken en niet gewoon de standaardantwoorden wil krijgen en verwezen worden naar eerdere antwoorden van de NMBS. Wij hebben genoeg van die standaardantwoorden gekregen en het gemeentebestuur van Herentals wil in overleg gaan met Infrabel. Dat is hun belangrijkste bekommernis. Mijn mondelinge vraag dient dan ook om Infrabel erop te wijzen dat deze zaak met het gemeentebestuur van Herentals moet worden opgenomen.

Mijn vraag bestaat uit twee luiken, met name het masterplan van de stationsomgeving van Herentals en de specifieke problematiek over de openingstijden van de overwegen.

Het masterplan van de stationsomgeving van Herentals werd begin 2013 afgewerkt. Het project omvat verschillende werken die de komende jaren moeten worden uitgevoerd. De finaliteit is het station ombouwen tot een draaischijf waar alle verkeersstromen samenvloeien en de verbetering van de relatie tussen het station en de omwonenden.

Er zou ruimte komen voor 700 parkeerplaatsen, kiss-and-ridezones, fietsenstallingen en infrastructuur voor wandelaars en fietsers. Het masterplan omvat ook de ondertunneling van de spoorwegovergang aan de Olympiadelaan en een ondertunneling van de Poederleesteenweg onder de spoorweg.

Dat laatste element is cruciaal om de al jaren bekende verkeersproblemen aan de ovonde op te lossen. Omwille van het nieuwe meerjareninvesteringsprogramma is het onduidelijk welke van deze plannen nog door kunnen gaan en wanneer.

Het is op dat vlak dat het gemeentebestuur van Herentals graag verder wil gaan in functie van haar eigen mobiliteitsplanning en beleid inzake verkeersveiligheid en mobiliteit om te weten waar ze aan toe zijn. Dat is een eerste element.

Het tweede element van de vraag betreft het specifieke probleem van de openingstijden van de overwegen. In principe, zoals u al enkele keren hebt gezegd, wordt de openingstijd berekend aan de hand van de aankondigingstijd, de tijd van de doorrit en de tijd voor het openen van de slagbomen. Die berekening zorgt ervoor dat de wachttijden aan de overweg ook in Herentals serieus kunnen oplopen. Veiligheid is uiteraard heel belangrijk, maar als de wachttijden aan de overwegen te lang zijn, riskeert men dat sommige mensen de rode lichten of slagbomen negeren en toch oversteken. Herhaaldelijk gebeuren er op die manier levensgevaarlijke ongevallen aan de overwegen, om nog maar te zwijgen, naast veiligheid, over de circulatie en de verkeersimpact op het hele centrum van Herentals.

Het is een constante frustratie als men daar staat. De hele mobiliteit in de binnenstad van Herentals draait daar in de soep door het lang dichthouden van de spoorwegovergangen. Uiteraard is in functie van de eigen mobiliteit in de binnenstad, gelinkt aan mobiliteit gegarandeerd door het openbaar vervoer, een heel belangrijke plaats weggelegd voor het intern overleg tussen Infrabel, de NMBS en het betreffende gemeentebestuur in functie van de mobiliteitsplannen en verkeersplannen van beide. Zeer belangrijk in het tweede luik van mijn vraag is om tot overleg te kunnen komen, om tot een beslissing te komen en vooruitgang in beide mobiliteitsplannen te kunnen maken.

Mevrouw de minister, ten eerste, is het project van de stationsomgeving van Herentals al aan bod gekomen in de investeringscel? Zo ja, graag een kort verslag. Zo nee, zal dat dan nog gebeuren?

Ten tweede, wanneer zal er duidelijkheid komen over de investeringen aan het station van Herentals? Zal er dan duidelijkheid zijn over alle verschillende projecten binnen het masterplan?

Ten derde, wat is de stand van zaken van het meerjareninvesteringsplan?

Ten vierde; mag ik u omtrent het tweede luik van mijn vraag, de openingstijden van de spoorwegovergang, met aandrang vragen Infrabel te verzoeken in te gaan op effectief overleg met het gemeentebestuur van Herentals om de openingstijd van de betreffende spoorweg te herbekijken? Kan in dat geval geen maatwerk worden geboden, eerder dan standaardantwoorden inzake de openingstijden? Door niet af te wijken van die standaardopeningstijden en –antwoorden wordt er op dit moment geen enkele vooruitgang geboekt. Graag concreet overleg daarover.

De **voorzitter**: Er worden hier heel veel vragen gesteld. Meestal proberen we de tijd in het oog te houden. Ik geef dat maar mee.

19.02 Minister **Jacqueline Galant**: Alle investeringsprojecten die onder meer door de NMBS en Infrabel werden voorgesteld, worden op dit moment geanalyseerd door de Investeringscel. De stationsomgeving van Herentals maakt deel uit van deze projecten. De Investeringscel is thans nog niet klaar om een analyse over het geheel van de projecten uit te brengen. Het is de bedoeling om dat binnen enkele weken te doen. Nadien kunnen we overgaan tot een definitief ontwerp van een meerjarenplan van de investeringen voor de periode 2016-2020.

Infrabel laat weten dat haar technische diensten eventuele aanpassingen bekijken en dit zonder de veiligheid in het gedrang te brengen.

19.03 **Griet Smaers** (CD&V): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Op dezelfde nagel blijven kloppen is soms nuttig. U doet wellicht hetzelfde bij Infrabel en NMBS. Op de duur loont het. Ik ben blij dat Infrabel samen met Herentals een aanpassing van de openingstijden wil bekijken. Ik benadruk nogmaals het belang ervan. Ik verwittig het gemeentebestuur dat ze rechtstreeks met hen contact kunnen opnemen. Ik hoop dat er nu effectief iets van komt.

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

20 **Question de M. Gilles Foret à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la collaboration entre entités fédérale et fédérées au sein de la plateforme d'intermodalité" (n° 9209)**

20 **Vraag van de heer Gilles Foret aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de samenwerking tussen de federale entiteit en de deelgebieden in het kader van het intermodaliteitsplatform" (nr. 9209)**

20.01 **Gilles Foret** (MR): Monsieur le président, madame la ministre, dès votre entrée en fonction, vous nous confirmiez que votre vision d'une mobilité efficace passait par une offre de transports publics intégrée et intermodale. Cela passe, vous l'avez souvent répété, par une collaboration accrue entre les différents niveaux de pouvoirs avec le soutien des sociétés régionales de transport et de la SNCB.

D'où votre initiative de créer la plate-forme d'intermodalité, regroupant l'ensemble des acteurs cités et devant permettre une meilleure collaboration et une plus grande cohérence de l'offre publique de transport, au bénéfice des citoyens. Cette plate-forme a depuis lors fait l'objet d'un accord avec les gouvernements régionaux au sein du Comité de concertation.

S'il est évident que l'intermodalité requiert une coordination et des investissements combinés réfléchis entre le train (SNCB, niveau fédéral) et le bus (sociétés de transport au niveau régional), ne peut-on pas supposer qu'un mix modal optimal doit également s'envisager au niveau local avec les communes et les provinces? L'accessibilité aux gares ou les aménagements (pistes cyclables) et parkings (vélos, voitures) aux abords des gares ne sont-ils pas eux aussi des facteurs déterminants de cette intermodalité? Aussi, madame la ministre, ne pensez-vous pas qu'il serait opportun d'associer les niveaux de pouvoir locaux à cette réflexion? Est-ce déjà prévu dans certains cas spécifiques? La demande existe-t-elle dans leur chef?

20.02 **Jacqueline Galant**, ministre: Merci pour votre question qui me permet de rappeler que le Comité exécutif des ministres de la Mobilité ne s'était plus réuni au niveau ministériel depuis 2003. Il a été relancé ce vendredi 26 février. Il a été décidé que les réunions s'organisent sur base trimestrielle et que son fonctionnement soit simplifié autour de trois niveaux: les ministres, les chefs de cabinet et la plate-forme intermodalité. La prochaine réunion entre les ministres de la Mobilité de notre pays a d'ailleurs lieu le 27 mai 2016.

C'est une étape importante de concertation entre l'État fédéral et les Régions qui devra permettre, comme prévu par le Comité de concertation d'octobre 2015, de travailler notamment à la définition des lignes de force des plans de transport 2017 et 2030 mais aussi à la vision à long terme de la mobilité intermodale et durable du pays dont les chemins de fer constituent l'épine dorsale du système de transport public.

Dans ce contexte, je partage votre point de vue selon lequel une vision intermodale autour du chemin de fer ne doit pas se limiter à une coordination avec les autres transports en commun mais doit également inclure une réflexion sur l'accessibilité des gares à pied, en vélo ou encore en voiture.

Ces réflexions devront d'ailleurs prendre appui sur l'expertise de nombreuses associations, lesquelles seront invitées à participer régulièrement aux travaux de la plate-forme.

L'idée d'associer les autorités locales à la réflexion me semble aussi excellente, notamment dans le cadre du travail de la plate-forme d'intermodalité. Elle devra être déclinée dans le cadre de projets locaux concrets, où j'attends de la SNCB qu'elle associe plus étroitement les autorités locales et provinciales afin de développer ensemble des plans de mobilité intégrés.

20.03 Gilles Foret (MR): Madame la ministre, les communes attendront donc les invitations de la SNCB et des autres acteurs. Je pense comme vous que c'est primordial, notamment pour pourvoir aménager les quartiers de gare qui ont leur importance dans l'attractivité, ou encore travailler sur les différentes possibilités d'accéder au rail.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

21 Questions jointes de

- **M. Gilles Foret à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'adaptation du matériel et des techniques de lutte antiterroriste dans les grandes gares" (n° 9210)**

- **M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'installation de portiques dans plusieurs gares" (n° 9220)**

- **M. Gilles Vanden Burre à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'installation de portiques et scanners dans nos gares" (n° 9271)**

- **Mme Sabien Lahaye-Battheu à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la sécurisation des gares" (n° 9428)**

21 Samengevoegde vragen van

- **de heer Gilles Foret aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de aanpassing van het beveiligingsarsenaal en de antiterreurmaatregelen in de grote stations" (nr. 9210)**

- **de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de installatie van poortjes in verschillende stations" (nr. 9220)**

- **de heer Gilles Vanden Burre aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de installatie van poortjes en scanners in onze stations" (nr. 9271)**

- **mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de beveiliging van stations" (nr. 9428)**

21.01 Gilles Foret (MR): Monsieur le président, madame la ministre, à la suite des attentats du 13 novembre 2015 et de l'attaque ratée du 21 août dernier dans un Thalys sur la ligne transfrontalière Amsterdam-Paris, la France a décidé de revoir son arsenal de sécurité dans les grandes gares. Pour ce faire, une phase de test initiée par la SNCF est en cours pour expérimenter de nouvelles techniques de lutte antiterroriste dans les grandes gares françaises.

Outre les portiques de sécurité et les scanners à rayons X installés sur les lignes internationales, un système futuriste de caméras de surveillance couplées à un logiciel d'analyse comportemental est expérimenté. Ce logiciel serait capable de détecter des signes d'anxiété, des comportements physiques suspects, pouvant révéler une intention nuisible. Ces caméras devraient en outre pouvoir détecter des colis suspects restant trop longtemps au sol.

Madame la ministre, avez-vous des contacts avec vos homologues français concernant ce projet expérimental? La phase de test ayant débuté en décembre, savez-vous si les premiers résultats ont déjà pu être analysés?

Les lignes internationales étant au cœur de ce dispositif, la ministre française de la Mobilité estime que la Belgique, au même titre que les Pays-Bas et les autres pays connectés par rail, devraient s'aligner sur les mesures de sécurité prises par la France. Au vu de ces éléments, quelles sont les pistes actuellement privilégiées en Belgique par rapport à un logiciel du même type que celui installé en France?

21.02 David Geerts (sp.a): Mevrouw de minister, het onderwerp is hetzelfde, maar de insteek is wel verschillend van die van de heer Foret. Ik heb gelezen dat u 58,5 miljoen euro vraagt aan de regering voor de beveiliging van 295 poortjes en 257 scanners moeten voorzien worden van bewaking. Daarvoor zouden 285 bewakers nodig zijn. Het lijkt alsof er binnen de regering is gezegd dat elke regeringspartner een deel van de 400 miljoen euro krijgt en dat u voor de MR hebt gezegd dat dat het deel is voor uw partij.

Dat kan een onderhandelingsstrategie zijn, maar ik heb hier al drie of vier keer gevraagd of het wel de beste beslissing is om in stations toegangspoortjes en dergelijke te zetten. Gaat dat effectief grote aanslagen tegenhouden? Welke gevolgen heeft dat op het binnenlandse verkeer? Het zal niet alleen langer aanschuiven zijn voor het internationale verkeer, maar het afsluiten van een aantal perrons zal ook bijkomende effecten voor het binnenlandse verkeer hebben. Verder stellen mensen van Securail dat ze voornamelijk worden ingezet in de internationale stations. Ze komen amper nog op de binnenlandse lijnen. Dat is ook niet goed voor de dagelijkse gebruiker.

De heer Foret heeft gezegd dat dezelfde beweging bezig is in de andere landen, maar ik denk dat we niet dezelfde fouten van andere landen mogen/moeten maken.

Klopt het dat u het bedrag van 58,5 miljoen euro aan de regering hebt gevraagd? Wat is het standpunt van uw coalitiepartners daarover?

Welke stations denkt u te moeten uitrusten met de poortjes en dergelijke? Gaat het voor die extra bewaking om mensen van Securail of over extern aan te werven mensen? Of wordt die taak geoutsourcet? Klopt het dat het gaat om 27,5 miljoen euro? Op basis waarvan is dat cijfer tot stand gekomen?

Wat gebeurt in de buurlanden Duitsland en Nederland?

Plant u nog extra maatregelen voor de sociale beveiliging van de reizigers die niet in deze maatregelen zijn vervat?

21.03 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, ik zal niet in herhaling vallen. Ik verwijs naar de commissie voor de Infrastructuur van 13 januari 2016. Mevrouw de minister, u zei toen dat de NMBS begin januari aan u en aan minister Jambon een voorstel had bezorgd met verschillende opties om de veiligheid te verbeteren zonder de toegang tot de trein te belemmeren.

Kunt u het akkoord binnen de regering van begin januari nader toelichten? Zitten er nog zaken in de pijplijn?

Trok u al conclusies uit de voorstellen die de NMBS begin januari lanceerde? Zo ja, welke? Zo niet, wat is de timing?

21.04 Jacqueline Galant, ministre: Chers collègues, le comité de direction de la SNCB a chargé en 2015 son Corporate Security Service (CSS) de mener une recherche sur l'opportunité d'utiliser des systèmes de reconnaissance faciale. Ce système doit non seulement s'intégrer dans l'approche globale de sécurité de la SNCB, mais également, en ce qui concerne le trafic international, faire partie d'un dispositif homogène entre pays concernés.

Le CSS suit depuis plusieurs années les développements de systèmes plus globaux de *video content analysis* (VCA), permettant également de détecter des objets abandonnés, par exemple. Les tests réalisés à ce jour par les fournisseurs n'ont jamais été suffisamment concluants. La SNCB est déjà en contact avec la SNCF qui attend les premières analyses de ces tests au début du deuxième trimestre de cette année. La SNCB a d'ailleurs demandé à la plate-forme "Sûreté" de l'Union internationale des chemins de fer de

réactiver son groupe de travail "Nouvelles technologies" afin de débattre notamment des avancées en matière de caméras VCA.

Il est exact que j'ai demandé au gouvernement d'allouer 58,5 millions d'euros pour mettre en place un dispositif de mesures de protection contre les actes de terrorisme dans les chemins de fer, à savoir l'installation des portiques et des systèmes X-Ray dans toutes les gares et le recrutement du personnel supplémentaire. J'ai par ailleurs demandé 23,8 millions d'euros pour l'installation de caméras dans toutes les gares.

En ce qui concerne la répartition des 400 millions d'euros, un groupe de travail intercabinets étudie actuellement le dossier. À ce stade, un accord sur les thématiques a été donné. Dans le cadre de mes compétences, il porte sur l'installation de portiques et de systèmes X-Ray dans les gares internationales et l'installation de 1 000 caméras. Par la suite, un accord sur le contenu devra être obtenu. En ce qui concerne le budget demandé, il tient compte des besoins en personnel.

Les agents de Securail ne sont pas des agents de gardiennage mais des agents de police judiciaire dans le cadre de la loi sur la police des chemins de fer. Ils disposent en outre de compétences spécifiques d'agents de sécurité leur permettant de retenir les personnes ayant commis des infractions et d'utiliser des menottes et sprays en cas de légitime défense. Ils disposent en outre d'une connaissance approfondie des chemins de fer. Pour toutes ces raisons, j'estime qu'une sous-traitance au secteur privé serait inopportune. La SNCB, bien qu'entreprise autonome, reste une entreprise publique et la sécurité est une mission publique.

En ce qui concerne le recrutement d'agents Securail supplémentaires, j'avais demandé 285 équivalents temps plein pour les gares internationales, 168 pour les grandes gares et 12 pour la gestion des caméras de surveillance. À la suite de l'accord donné sur les thématiques, 95 équivalents temps plein seront recrutés dans les gares internationales et 5 équivalents temps plein supplémentaires assureront la surveillance des caméras.

Jusqu'à présent, les Pays-Bas et l'Allemagne n'ont pas mis en place de dispositif de *screening* des voyageurs. Il conviendrait de viser une uniformisation minimale des mesures dans un souci d'une plus grande efficacité. Toutefois, la Belgique prendra ses responsabilités en adoptant des mesures structurelles.

Het dreigingsniveau en de reactie op die dreiging verschilt van land tot land. Zo werd in Nederland bijvoorbeeld een verhoogde waakzaamheid aan de dag gelegd. Er werd camerabewaking gebruikt en er werden gerichte controles uitgevoerd. In Duitsland gebruikt men een equivalent van Securail.

J'ai également demandé au gouvernement d'améliorer le contrôle du personnel ayant accès à certaines infrastructures sensibles du domaine ferroviaire via l'application de la législation sur les habilitations de sécurité. Il me semble en effet nécessaire de se servir du système des avis de sécurité à cet égard, comme c'est le cas pour les personnes ayant accès au domaine aéroportuaire.

21.05 Gilles Foret (MR): Madame la ministre, je vous remercie pour votre réponse.

Je pense en effet qu'il faudra attendre l'expérience française avant de nous embarquer dans des équipements plus coûteux. Nous avons eu l'occasion de visiter le centre de commandement des caméras, qui était très impressionnant. Il est vrai que, même s'il est bien développé, des progrès doivent encore être enregistrés. Attendons les résultats dans le courant du deuxième trimestre.

Je voudrais aussi saluer la relance du groupe de travail pour les nouvelles technologies, dont aviez déjà parlé en abordant des mesures telles que l'analyse comportementale par les agents de Securail. Nous prenons donc la bonne direction en termes de recherche de l'efficacité, évidemment dans le respect de certaines contraintes budgétaires.

Je vous remercie encore pour vos réponses très complètes.

21.06 David Geerts (sp.a): Mevrouw de minister, dank u voor het antwoord. Laat ik vooraf zeer duidelijk stellen dat onze fractie absoluut niet tegen maatregelen is om de veiligheid te verbeteren. Wij vragen wel of bijvoorbeeld de plaatsing van poortjes de meest efficiënte manier is gelet op de kostprijs voor de belastingbetaler en de gevolgen ervan voor het binnenlands vervoer. Ik heb nog steeds de indruk, zoals ik in mijn inleiding zei, dat er voor alle meerderheidspartijen wat wils was: voor de N-VA en de MR was dat

duidelijk; wat CD&V heeft gekregen, is minder duidelijk.

Ik herinner mij nog de aanslagen in Atocha, Spanje. De plaatsing van poortjes heeft destijds enorm veel geld gekost, maar werd de veiligheid daarmee effectief verhoogd? In Londen zijn er op een bepaald moment investeringen gedaan in de metro, maar dan hebben terroristen de bussen gevisieerd.

Nu zullen wij massaal veel geld investeren in poortjes, maar is dat wel een wondermiddel en wat is ervan de impact? Ik vind het dan spijtig dat de motivering alleen de verdeling van de taart tussen de verschillende regeringspartijen is, zonder dat men ten gronde het debat voert over de manier waarop de veiligheid kan verbeterd worden.

Tijdens ons bezoek werd ook gezegd dat alle maatregelen die wij nu bijvoorbeeld in Brussel zullen nemen, niet veel uithalen als de Nederlanders niet meedoen. Maar u brengt geen duidelijkheid over al dan niet samen te nemen maatregelen.

21.07 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Terreur stopt inderdaad niet aan de grenzen van ons kleine land. Ik wil u daarom vragen om het dossier op de Europese tafel te leggen. Natuurlijk moeten wij zorgen voor optimale beveiliging, maar de recente grote dossiers bewijzen dat terroristen zich verplaatsen binnen Europa, tussen de verschillende hoofdsteden. Als de veiligheidsaanpak niet Europees gestroomlijnd wordt, dan staan wij nergens. Ik vraag u dus om tijdens de volgende vergadering waarin dat dossier op tafel gelegd kan worden, een voortrekkersrol te spelen en te pleiten voor een Europese aanpak van de beveiliging.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

22 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Karin Temmerman aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de ontdekking van chroom 6 in de centrale werkplaats in Gentbrugge" (nr. 9225)

- de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het gebruik van chroom 6 bij de Belgische spoorwegen" (nr. 9269)

- de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vergiftiging met chroom 6 in de centrale werkplaats van de NMBS in Gentbrugge" (nr. 9402)

- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de aanwezigheid van toxische producten in een NMBS-werkplaats" (nr. 9759)

22 Questions jointes de

- Mme Karin Temmerman à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la découverte de chrome 6 dans l'atelier central de Gentbrugge" (n° 9225)

- M. Stefaan Van Hecke à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'utilisation de chrome 6 par les chemins de fer belges" (n° 9269)

- M. Marco Van Hees à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'intoxication au chrome 6 à l'atelier central de la SNCB de Gentbrugge" (n° 9402)

- M. Laurent Devin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la présence de produits toxiques dans un atelier de la SNCB" (n° 9759)

22.01 Karin Temmerman (sp.a): Mevrouw de minister, bij testen in de centrale werkplaats in Gentbrugge werd de aanwezigheid van chroom 6 in de lucht vastgesteld. De grenswaarde zou meermaals ruim overschreden zijn.

Ik weet het pas sinds kort, maar chroom 6 is een uiterst giftige stof. De stof is corrosief voor de ogen, de huid, de ademhalingswegen en zeer gevaarlijk bij orale inname. Men zou de stof wat kunnen vergelijken met asbest. Herhaalde en langdurige blootstelling kan leiden tot huidirritatie, astma, nierbeschadiging en de stof is kankerverwekkend. Chroom 6 werkt ook in op het genetisch materiaal en zorgt mogelijk voor

voortplantings- en vruchtbaarheidsproblemen. Het is een gevaarlijk goedje dus.

Die giftige stof kwam vrij bij het afschuren van een oude grondverflaag aan de kasten van de MR75, de zogenaamde varkensneus. De NMBS investeerde in 2015 bijna 150 miljoen euro in de renovatie van 44 treinstellen. Een deel van de treinstellen wordt momenteel ontmanteld en omgebouwd in de centrale werkplaats in Gentbrugge en zal worden gebruikt op de lijn Turnhout-Binche.

Voorzitter: David Geerts.

Président: David Geerts.

De ontdekking zorgt voor heel wat terechte onrust bij de werknemers. Sinds de start van de ontmanteling van de MR75 werden geen specifieke preventieve maatregelen genomen. De werkzaamheden zouden momenteel stilliggen, tot er meer duidelijkheid is over de gevolgen van de blootstelling. Men kent die gevolgen nochtans, want in juni 2015 was er een soortgelijk voorval in Nederland. De Nederlandse Spoorwegen maakten toen bekend dat de medewerkers van het onderhoudsbedrijf jarenlang waren blootgesteld aan verf met chroom 6, afkomstig van oude treinstellen.

Tijdens de vergadering van 2 december 2015 van onze commissie polste collega Geerts al naar de oorzaak van de vertraging van de renovatie. Toen al deed het gerucht van aanwezigheid van asbest de ronde, maar daar wenste u tijdens die vergadering niet op te antwoorden. Het is inderdaad geen asbest, maar mogelijk het nog gevaarlijkere chroom 6.

Mevrouw de minister, klopt het dat de werknemers in de centrale werkplaats van Gentbrugge zijn blootgesteld aan chroom 6? Wat is de grenswaarde? Hoe ruim werd die al dan niet overschreden?

Was u op de hoogte van die ontwikkelingen bij de vraag van collega Geerts in december 2015?

Waarom werden geen preventieve maatregelen genomen om het personeel te beschermen? Was dat omdat men niet op de hoogte was of waren er andere redenen?

Is er een risicoanalyse uitgevoerd alvorens men de werkzaamheden is begonnen?

Zijn er bij renovaties in het verleden, zoals de MR Break, voorvallen geweest waarbij giftige stoffen vrijkwamen?

Welke maatregelen zult u nemen om de personeelsleden in Gentbrugge en uiteraard ook in de andere werkplaatsen te beschermen?

Welke conclusies heeft men getrokken uit de problemen in Nederland? Daar werden immers dezelfde vaststellingen gedaan, alleen gebeurde het daar een beetje vroeger. Ik hoop dat de NMBS haar conclusies daaruit heeft getrokken.

22.02 Stefaan Van Heck (Ecolo-Groen): Mevrouw de minister, ik heb mijn vraag als een schriftelijke vraag ingediend nog voor de berichten in de Belgische kranten stonden, op basis van de berichtgeving in Nederland. De vraag werd begin december schriftelijk ingediend en ik heb ze moeten omzetten in een mondelinge vraag, omdat zij niet tijdig werd beantwoord.

In Nederland is gebleken dat de voorbije jaren zo'n duizend personen zijn blootgesteld aan de verf, want in de jaren 90 werd die voor bijna alle treinen gebruikt. Vandaag wordt de verf in Nederland niet meer gebruikt, maar komen er nog steeds honderden werknemers mee in contact, voornamelijk bij het afschuren van de oude verflagen. NedTrain, het Nederlandse onderhoudsbedrijf van het spooormateriaal, nam naar aanleiding van de berichten maatregelen om de werknemers beter te beschermen.

Ik stelde u hierover enkele vragen die niet specifiek over Gentbrugge gaan, maar over al onze werkplaatsen waar men werkt met materiaal waarin chroom 6 is verwerkt.

Werd er in België bij een van de huidige of vroegere spoorbedrijven en/of zijn dochterondernemingen verf gebruikt die de kankerverwekkende stof chroom 6 bevat? Het antwoord daarop is blijkbaar positief. In welke periode is dat gebeurd? Wordt daar momenteel nog mee gewerkt?

Hoeveel personen komen er vandaag nog steeds mee in aanraking? Hoeveel komen ermee in contact bij het afschuren van oude verflagen? Kunt u mij hiervan een gedetailleerd overzicht bezorgen?

Zijn er acute risico's voor het personeel? Is dat in kaart gebracht in de bedrijven van de NMBS?

Worden er voldoende beschermende maatregelen genomen, bijvoorbeeld maskers en andere beschermingsmiddelen, zodat niemand de stof kan inademen of op de huid krijgen? Zo niet, hoe wilt u het probleem aanpakken en de werknemers die ermee in contact komen, beter beschermen?

22.03 Marco Van Hees (PTB-GO!): Madame la ministre, j'ignore si vous avez vu le film *Erin Brockovich*, avec Julia Roberts.

22.04 Jacqueline Galant, ministre: Je n'ai pas le temps de regarder la télévision, vu toutes les questions qui me sont posées.

22.05 Marco Van Hees (PTB-GO!): Monsieur le président, ce n'était pas ma seule question.

Ce film parle de populations contaminées par le chrome 6 ou trioxyde de chrome, qui a des conséquences très graves pour la santé, comme l'ont rappelé mes collègues. À l'atelier de Gentbrugge, au moins cent travailleurs ont, pendant un an et demi, été exposés à ce produit lors du ponçage d'une peinture sur des wagons. Il a fallu une réaction syndicale pour que la SNCB prenne le problème au sérieux. Il résulte des mesures qui ont été réalisées qu'on dépassait de six à treize fois l'exposition maximale.

Pour preuve qu'un problème sérieux se posait, le travail a finalement été déplacé dans un atelier plus sécurisé. Le personnel qui travaillait directement au ponçage a donc été mis en contact avec ce produit, même s'il portait des vêtements de protection – mais depuis quand? De même, il est probable que les travailleurs se situant aux alentours de cet atelier aient été touchés. Un délégué syndical a indiqué qu'il était possible que ces expositions aient duré vingt ans.

Madame la ministre, confirmez-vous ces faits? Quel est le nombre de personnes à avoir été touchées? Pendant combien de temps? Des mesures de précaution ont-elles été prises par la SNCB? Quand la SNCB et vous avez-vous été mises au courant?

Quelles mesures de précaution la SNCB va-t-elle prendre? Quelle est la compensation prévue pour les personnes touchées par le chrome 6? Plus généralement, ne pensez-vous pas qu'il faille envisager la création d'un fonds de compensation, qui pourrait être à gestion paritaire? À l'instar de l'amiante, les maladies causées par le chrome 6 ne se déclarent pas tout de suite. Elles surviennent vingt ans plus tard.

Ce fonds de compensation ne devrait-il pas se constituer dès à présent de sorte que de l'argent y soit déposé et que les travailleurs malades puissent s'adresser directement à lui sans entreprendre des démarches judiciaires ou administratives excessives?

22.06 Minister **Jacqueline Galant**: Mijnheer de voorzitter, collega's, tot 1990 werden bij de NMBS chromaathoudende primers gebruikt. Daarna gebeurde dat niet meer.

Bij verwijdering van oude verflagen komen chroom 6-verbindingen vrij. In het kader van eerdere moderniseringswerken in de centrale werkplaats van Mechelen werden de risico's met betrekking tot chroom 6 in de periode 2008-2010 grondig geanalyseerd. Die moderniseringswerken worden in de centrale werkplaats in Mechelen dan ook op regelmatige basis uitgevoerd. Er werd ook in permanent afzonderlijke ruimtes met stofafzuiging geïnvesteerd. In die ruimtes dragen de personeelsleden beschermingspakken met ademhalingsbescherming en aangeblazen luchttoevoer.

Wegens capaciteitsproblemen werd eind 2013 beslist om op tijdelijke basis de slijpwerkzaamheden voor een aantal MR75-stellen in Gentbrugge uit te voeren. Tijdens de eerste werkzaamheden tussen maart en september 2014 werd geen abnormale stofverspreiding vastgesteld, waardoor werd geoordeeld dat de beschermende maatregelen afdoende waren. Bij het opstarten van de serieproductie in september en oktober 2015 werd echter een verhoogde stofontwikkeling vastgesteld. Er werden dan ook extra maatregelen genomen, zoals de instelling van een afgeschermd zone, een bijkomende afzuiginginstallatie en ventilatoren.

Op vraag van het management werden ook metingen uitgevoerd tijdens slijpwerkzaamheden aan de vierledige motorstellen.

Selon les résultats, les valeurs limites dans l'entourage immédiat des collaborateurs concernés ont été dépassées de quatre à treize fois. Les tests ont été réalisés auprès de collaborateurs équipés d'une protection respiratoire avec adduction d'air.

Des mesures effectuées précédemment à l'atelier central de Malines ont démontré que même avec un facteur de dépassement de 200, les travailleurs équipés d'une protection respiratoire avec adduction d'air n'étaient pas exposés derrière leur masque à des concentrations supérieures à la valeur limite. Décision fut néanmoins prise de cesser les travaux et de transférer les activités vers l'atelier central de Malines.

Tous les travailleurs de l'atelier central de Gentbrugge qui ont exécuté des travaux sur et dans les caisses de voiture (soudage, allumage, disquage, sablage, etc.) ont été soumis à un bio-monitoring sang et urine afin d'établir l'exposition potentielle à des combinaisons contenant du chrome. Les premiers résultats sont rassurants.

Fin 2015, les membres du personnel suivis médicalement pour le risque chrome et ses combinaisons nocives étaient au nombre de 369 et les personnes suivies pour les risques métaux (mercure, nickel et autres, y compris chrome 6) étaient au nombre de 122. Ces chiffres regroupent à la fois les personnes suivies pour le risque concerné en raison d'une exposition potentielle par le passé et celles qui sont suivies en raison d'une exposition potentielle aujourd'hui.

De NMBS heeft daarvoor op 10 februari een ontmoeting gehad met de vertegenwoordigers van de stad Gent. Zij heeft ook aan de omwonenden van de centrale werkplaats van Gentbrugge een brief gestuurd om de situatie uit te leggen. Ik zal u daarvan een kopie bezorgen. De NMBS heeft ook contact opgenomen met de directie van twee scholen in de buurt van de centrale werkplaats.

Op de vragen naar de situatie bij de Nederlandse Spoorwegen kan ik antwoorden dat de NS op de website alle gedetailleerde info heeft verzameld. Een samenvatting maken van alle info die op die site toegankelijk is, zou ons te ver leiden. Ik zal u daarom de link meedelen: <http://www.ns.nl/over-ns/chroom-6/chroom-6-bij-ns.html>.

22.07 Karin Temmerman (sp.a): Mevrouw de minister, bedankt voor uw oprecht, maar toch zeer verontrustend antwoord.

Eerst en vooral, de heer Van Hees merkte daarnet al op dat deze regering zich soms afvraagt waarom er vakbonden zijn. Welnu, daarom zijn er precies vakbonden. Zonder vakbonden hadden de mensen die daar tewerkgesteld zijn, nooit geweten wat er aan de hand is.

Vooral vind ik het verontrustend dat het bekend was dat het om een zeer gevaarlijk goedje gaat. In 1990 werd het gebruik ervan in de wagons zelf niet meer toegepast. Uit ervaring in de werkplaats in Mechelen wist men dat het echter wel nog heel gevaarlijk was bij de ontmanteling, omdat de chroom 6 op dat moment vrijkwam. Niettemin werden de werkzaamheden in Gentbrugge opgestart, zonder dat daar enige bescherming was en zonder dat de werknemers daarvan werden ingelicht. Pas na vakbondsactie en nadat er hier parlementaire vragen werden gesteld, waardoor er krantenberichten over verschenen, is men tot actie overgegaan.

De dosis is vier tot dertien keer overschreden. U zegt dat dit niet gevaarlijk is, maar ik ben geen expert en kan er mij dus niet over uitspreken. Ik vind het alleen onvoorstelbaar dat de NMBS in Gentbrugge heel bewust niet de nodige voorzorgsmaatregelen heeft genomen. Men wist immers wat er aan de hand was, gezien de ervaringen in Mechelen. U zegt zelf dat er twee scholen in de buurt zijn. De werkplaats ligt in een grote woonbuurt, weliswaar helemaal afgesloten, maar ik kan er niet bij dat men dit risico neemt.

Ik hoop dat men daaruit de nodige lessen heeft getrokken en dat men in de toekomst bij dergelijke werkzaamheden de nodige beschermings- en voorzorgsmaatregelen zal nemen.

22.08 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Mevrouw de minister, ik sluit mij aan bij wat mevrouw Temmerman zei. Ik ben absoluut niet gerustgesteld na dit antwoord.

Het antwoord roept zelfs meer vragen op. Sommige personen moeten het hebben geweten. Wordt er geen risicoanalyse gemaakt als men weet dat er treinstellen komen, dat dergelijke werkzaamheden moeten worden uitgevoerd en dat het gaat over de verf die die bepaalde producten bevat? Men moet dat toch weten? Er moet toch een procedure zijn om te weten hoe men dat moet aanpakken en welke bescherming noodzakelijk is? Worden dergelijke risicoanalyses niet op voorhand uitgevoerd en worden op basis daarvan de nodige maatregelen dan niet genomen? Ik stel mij vragen bij de manier waarop een en ander gebeurt.

Wat de werknemers betreft, u geeft wel wat informatie en cijfermateriaal. Er zijn ook medische onderzoeken gebeurd. Ik hoop dat het onderzoek op gepaste tijden nauwgezet zal worden voortgezet en dat er een zeer professionele opvolging zal gebeuren. Zoals gezegd, de gevolgen zullen misschien niet op korte termijn zichtbaar zijn, maar zich mogelijks pas op langere termijn manifesteren.

U had het over de communicatie met de omwonenden. Moet er niet meer gebeuren dan alleen communicatie? Als die producten inderdaad via stof worden verspreid en dat stof heeft de ateliers verlaten, moet misschien worden nagegaan of bepaalde diensten geen onderzoek moeten voeren naar concentraties in het bloed en, als het stof neerslaat, in tuinen. Ik weet niet welke de risico's kunnen zijn, maar alleen communiceren lijkt mij onvoldoende. Het lijkt mij noodzakelijk dat wordt nagegaan of er geen verder onderzoek moet gebeuren in de buurt om de risico's tot een minimum te beperken.

Mevrouw de minister, ik doe een oproep om dit dossier heel ernstig op te volgen en de NMBS instructies te geven wanneer zij niet bereid zou zijn om zelf verdere initiatieven te nemen.

22.09 Marco Van Hees (PTB-GO!): Madame la ministre, vous confirmez la gravité des faits. Je me demande d'ailleurs si Julia Roberts ne va pas devoir se rendre à Gentbrugge pour tourner la suite du film *Erin Brockovich*, version belge!

Votre explication détaillée comporte une série de lacunes. Certaines choses sont incompréhensibles. Pourquoi le travail réalisé à Malines a-t-il été transféré à Gentbrugge? D'après ce vous dites, à Malines, les mesures de sécurité existaient et, à Gentbrugge, ce n'était plus le cas. On ne comprend donc pas cette évolution.

Pourquoi faut-il attendre une réaction syndicale pour que des mesures soient prises? C'est alarmant. Des travailleurs de Gentbrugge ont relaté le fait que le responsable leur avait dit qu'en cas de problèmes, il suffisait d'ouvrir les portes. Ceci démontre un faible niveau de responsabilité de la SNCB.

Je n'ai pas bien compris la distinction entre les 369 personnes et les 122 personnes. Pourriez-vous apporter une précision à cet égard?

Enfin, je n'ai pas obtenu de réponse en ce qui concerne la compensation et, notamment, la mise en œuvre d'un fonds de compensation. J'en conclus que vous considérez qu'il faudra attendre vingt ans et que des personnes soient malades à cause de ces expositions pour que l'on s'inquiète de savoir comment on va leur attribuer des compensations.

Présidente: Karine Lalieux.

Voorzitter: Karine Lalieux.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

La **présidente**: La question n° 9287 de M. Stefaan Van Hecke est transformée en question écrite.

22.10 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Madame la présidente, en fait, j'ai reçu deux réponses écrites après avoir transformé mes questions écrites en questions orales! C'est une méthode à utiliser pour obtenir une réponse!

23 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stroomonderbreking bij Belgocontrol" (nr. 9308)

23 Question de M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la panne d'électricité chez Belgocontrol" (n° 9308)

23.01 David Geerts (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, ik wil u graag een vraag stellen over de stroomonderbreking bij Belgocontrol. Dat lijkt wel een eeuwigheid geleden, maar op dat moment was dat natuurlijk minder aangenaam en was het minder evident dat dit zou gebeuren. Het was op 27 mei 2015 dat het vliegverkeer vijf uren stillag, met alle economische gevolgen van dien. Ik heb reeds een aantal vragen gesteld, samen met andere collega's, over de mogelijke schadeclaims en over de oorzaken. Wij zijn nu acht maanden later en daarom wil ik graag deze opvolgingsvraag stellen.

Er werd zowel een beroep gedaan op een externe expert, Laborelec, als de Autonome Cel voor Onderzoek van Luchtvaartongevallen en -incidenten. Is er vandaag, dus acht maanden later, reeds een definitief rapport over de oorzaak van de stroomonderbreking? Is dat ter beschikking?

Hoeveel klachten en vragen tot schadevergoeding zijn met betrekking tot dit incident ontvangen? Voor welk bedrag? Hoeveel zijn er effectief reeds behandeld? Zijn die klachten en vragen tot schadevergoeding ontvankelijk verklaard? Wie beslist over de al dan niet ontvankelijkheid van klachten?

Welke lessen zijn er getrokken uit dit incident?

23.02 Minister Jacqueline Galant: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Geerts, naar aanleiding van de stroompanne heeft Belgocontrol twee onafhankelijke studiebureaus gevraagd om een audit op te maken van zijn elektrische installaties, om de technische oorzaken van dit incident te identificeren en om zich te vergewissen van de betrouwbaarheid van de technische installaties van de verschillende sites. Op basis van het resultaat van de eerste analyse heeft Belgocontrol voorlopig aanpassingen aangebracht aan haar installaties.

De rapporten van de externe onderzoeken zullen deel uitmaken van het lopende geschil voor de rechtbank tegen degenen die aansprakelijk geacht worden. Belgocontrol heeft een honderdtal klachten en vragen tot schadevergoeding ontvangen, voor een totaal bedrag van ongeveer 600 000 euro.

De stroompanne die zich op 27 mei laatsleden voordeed, betrof een buitengewoon incident. Belgocontrol heeft onmiddellijk alles in het werk gesteld om dit op te lossen en om de dienstverlening zo snel mogelijk te hervatten, met de veiligheid van de passagiers als eerste prioriteit.

Belgocontrol acht zich niet aansprakelijk voor het incident en is bijgevolg niet ingegaan op de vragen tot schadevergoeding.

Belgocontrol voert een grondige analyse uit naar de werking van zijn activiteiten, vanuit zowel technisch als organisatorisch perspectief. Het resultaat van deze laatste analyse wordt omgezet in een actieplan om maatregelen te nemen voor de geïdentificeerde knelpunten. Het actieplan bevat maatregelen die moeten worden genomen op basis van de geïdentificeerde leerpunten en dit op korte, middellange en lange termijn.

De implementatie van dit actieplan is opgestart en zal meerdere jaren in beslag nemen.

23.03 David Geerts (sp.a): Mevrouw de minister, ik noteer dat er vandaag geen schadevergoedingen betaald zijn, omdat Belgocontrol zich niet verantwoordelijk acht en over overmacht spreekt.

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

La **présidente**: La question n° 9309 de M. David Geerts est transformée en question écrite.

24 Question de M. Stéphane Crusnière à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'accueil des voyageurs à la gare de Tubize" (n° 9380)

24 Vraag van de heer Stéphane Crusnière aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het onthaal van de reizigers in het station Tubeke" (nr. 9380)

24.01 Stéphane Crusnière (PS): Madame la ministre, le collège communal de Tubize vous a récemment adressé une motion afin d'attirer votre attention sur les besoins qui se font de plus en plus sentir concernant

l'accueil des navetteurs à la gare de Tubize. On constate tout d'abord un manque de places de parkings de plus en plus criant. À l'heure actuelle, 700 emplacements sont nécessaires. De nombreux navetteurs se garent sur des parkings communaux et, en particulier, sur celui du site de Brenta pour lequel la ville a développé un projet.

S'agissant de l'accueil des usagers dans la gare, il semblerait que l'ouverture du guichet a récemment été limitée.

Enfin, les autorités communales attirent votre attention sur la nécessité de répondre par une offre adéquate à la demande des navetteurs qui sont en constante augmentation. Or il semblerait que l'offre ait diminué, alors que le nombre des usagers prenant le train pour Bruxelles ne cesse de croître.

Madame la ministre, pouvez-vous me donner la raison pour laquelle la SNCB ne veut pas aménager de nouveau parking aux abords de la gare de Tubize, ce qui améliorerait pourtant l'offre et encouragerait ainsi les habitants de Tubize et des environs à prendre le train? Pouvez-vous également m'expliquer pourquoi l'ouverture du guichet dans la gare a été limitée? Cette fermeture partielle me semble regrettable, car elle diminue la qualité de l'accueil des usagers. Enfin, madame la ministre, comptez-vous réadapter l'offre en tenant compte de l'augmentation des navetteurs au départ de la gare de Tubize vers Bruxelles?

Je profite de cette question, qui montre la nécessité d'un dialogue avec les élus du Brabant wallon, pour vous demander à quelle date vous comptez organiser la réunion – que j'ai sollicitée il y a peu, dans le cadre du RER – entre votre cabinet, Infrabel, la SNCB et les mandataires locaux.

24.02 **Jacqueline Galant**, ministre: Monsieur Crusnière, la capacité des parkings voyageurs à la gare de Tubize est actuellement de 574 emplacements, dont 474 sur un terrain communal dit "Brenta".

À court terme, les besoins en parking sont estimés à 700 places, mais faute de terrain disponible, il est impossible à la SNCB d'installer des emplacements aux abords de la gare.

En 2010, la ville de Tubize et l'intercommunale du Brabant wallon ont rencontré des représentants de la SNCB afin de leur présenter un projet d'urbanisation du parking Brenta. En raison de cette perte d'emplacements, la SNCB a tenté de racheter une partie du site pour y maintenir des parkings navetteurs. La ville et l'intercommunale ont refusé.

À la demande de la ville, la SNCB a également analysé la création d'un parking à la rue des Forges. Cette implantation n'est pas intéressante pour les voyageurs, car elle serait trop éloignée de la gare et relativement isolée. En outre, l'emplacement et la configuration du terrain posent problème pour installer un parking avec ses accès sans entraver la mobilité locale.

La position de la SNCB est de maintenir le parking voyageurs sur le site Brenta. De plus, le plan pluriannuel d'investissement ne prévoit aucun budget pour la gare de Tubize. Les heures d'ouverture des guichets n'ont pas subi de modification depuis le 1^{er} juillet dernier. En semaine, ils sont ouverts de 5 h 45 à 20 h 00 et, le week-end et les jours fériés, de 7h 00 à 14 h 15.

Grâce à la vaste amplitude observée en semaine, les navetteurs peuvent bénéficier d'un accueil de qualité. Les horaires plus réduits durant le week-end et les jours fériés correspondent aux besoins des voyageurs, qui disposent d'un automate pour leurs achats courants.

Selon les comptages de la SNCB, 3 490 passagers montaient chaque jour à Tubize en 2014 contre 3 412 en 2011 et 3 580 en 2007. La fréquentation de la gare semble donc plutôt stable, même si les chiffres de 2013 sont particulièrement bas.

À ce stade, la SNCB ne prévoit pas de nouveaux trains entre Tubize et Bruxelles à court ou moyen terme, mais travaille au renforcement de l'offre moyennant l'augmentation de places disponibles dans les trains existants.

Tubize est actuellement desservie par quatre trains par heure vers Bruxelles dans l'hyper-pointe.

Enfin, j'ai signé aujourd'hui le courrier de réponse. C'est la semaine prochaine que se tiendra la réunion que vous avez sollicitée.

24.03 Stéphane Crusnière (PS): Madame la ministre, vous m'annoncez en conclusion une bonne nouvelle. C'est déjà ça!

Pour le reste, j'ai compris que la SNCB ne satisferait pas à la demande des autorités communales, faute de budget prévu pour la gare dans le plan d'investissement. C'est regrettable, car elle mérite toute notre attention.

S'agissant du parking, un problème risque de se poser si le projet Brenta se confirme. C'est pourquoi je vous invite à vous entretenir avec les autorités communales et, éventuellement, avec l'intercommunale pour essayer de trouver ensemble des solutions.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

25 Question de M. Stéphane Crusnière à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les conditions de travail du personnel chargé de l'entretien des trains" (n° 9381)

25 Vraag van de heer Stéphane Crusnière aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de werkomstandigheden voor het personeel dat instaat voor het onderhoud van de treinen" (nr. 9381)

25.01 Stéphane Crusnière (PS): Madame la ministre, je souhaite vous interroger sur les conditions de travail du personnel chargé de l'entretien des trains à 300 mètres de la gare d'Ottignies. Ces hommes effectuent en effet un travail ingrat, difficile et dangereux. Le personnel chargé de l'entretien est pressé par le temps puisqu'en moyenne, trois personnes doivent nettoyer un wagon en 18 minutes. Elles doivent quotidiennement traverser les voies à de nombreuses reprises afin, entre autres, de vider les poubelles.

Un nouveau poste d'entretien est prévu et vient d'être achevé il y a un peu plus de six mois. Seule une installation technique manque encore afin qu'il soit tout à fait opérationnel. Selon certaines sources, ce nouveau poste d'entretien devrait être inauguré cette année, voire en début d'année prochaine. Cette nouvelle installation sécurisera grandement le travail déjà pénible de ces hommes.

Madame la ministre, pouvez-vous me confirmer l'inauguration de cette nouvelle installation dans les mois à venir? Pouvez-vous nous préciser le calendrier? Enfin, il semblerait qu'il y ait eu un différend entre la SNCB et Infrabel concernant la prise en charge du coût des passages sécurisés pour traverser les voies. C'est pourtant important pour la sécurité des travailleurs. Un compromis a-t-il pu être trouvé?

25.02 Jacqueline Galant, ministre: Monsieur Crusnière, il est prévu que les installations du nouveau poste d'entretien d'Ottignies soient opérationnelles en décembre 2016 et que celui-ci puisse commencer à être exploité à partir de cette date. Les traversées de voies se trouvent sur un terrain appartenant à la SNCB et sont du ressort de la SNCB. Celles se trouvant sur un terrain appartenant à Infrabel, ce qui est le cas en gare d'Ottignies, sont gérées par Infrabel,

Conformément aux règles en vigueur pour le déplacement du personnel dans les installations ferroviaires, un chemin et une traversée de service seront bien placés par Infrabel pour permettre au personnel de la SNCB et d'Infrabel de rejoindre à pied les installations du nouveau poste d'entretien à partir de la gare.

Je rajouterai que, s'il y avait une meilleure coordination entre les deux sociétés, tout aurait été fait en même temps et le personnel aurait pu bénéficier d'installations modernes.

25.03 Stéphane Crusnière (PS): Je partage votre analyse et je me réjouis de l'arrivée, dès décembre, de ce nouvel outil important pour la sécurité des travailleurs. Connaissez-vous la date de la réunion? Vous m'aviez dit que le courrier partait et que ce serait la semaine prochaine.

25.04 Jacqueline Galant, ministre: C'est mercredi et jeudi.

25.05 Stéphane Crusnière (PS): Vous le faites en deux fois?

25.06 **Jacqueline Galant**, ministre: Oui, pour une ligne et l'autre ligne.

25.07 **Stéphane Crusnière** (PS): Parfait.

25.08 **Jacqueline Galant**, ministre: (...) C'est une réunion technique avec les bourgmestres, la SNCB et Infrabel.

25.09 **Stéphane Crusnière** (PS): (...) Des gares? Mais alors ce n'est pas la réunion que l'on demandait. Nous voulions que l'on discute des lignes RER avec l'ensemble, les conseillers provinciaux compris.

25.10 **Jacqueline Galant**, ministre: Cela sera organisé aussi, mais ici, nous essayons d'avancer rapidement par rapport à la réalisation des travaux. C'est une réunion technique et opérationnelle.

25.11 **Stéphane Crusnière** (PS): Merci.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

26 **Question de Mme Isabelle Poncelet à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la différenciation tarifaire au sein de la SNCB" (n° 9474)**

26 **Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de gedifferentieerde tarieven bij de NMBS" (nr. 9474)**

26.01 **Isabelle Poncelet** (cdH): Madame la ministre, la SNCB mène une réflexion depuis quelque temps sur sa future politique tarifaire et plus particulièrement sur des manières de différencier les tarifs des titres de transport en fonction de la période de la journée. Dans ce cadre, vous avez rencontré les interlocuteurs sociaux interprofessionnels et régionaux afin de poursuivre la réflexion.

À la suite de ces discussions, le Conseil National du Travail et le Conseil Central de l'Économie ont émis, ce 26 janvier 2016, un avis commun afin de mettre la SNCB en garde contre les conséquences néfastes qu'une différenciation tarifaire pourrait avoir.

En effet, la mise en place d'un système de différenciation tarifaire risque de menacer le compromis historique "navetteurs" pour la SNCB, ce qui accentuera les problèmes de mobilité. Par ailleurs, le train deviendra moins attractif pour beaucoup de voyageurs et la politique tarifaire de la SNCB se complexifiera, ce qui nuira à l'image de la SNCB.

En outre, les employeurs et travailleurs devront supporter des coûts supplémentaires et il sera porté atteinte au système du tiers payant. Enfin, la mise en place d'une différenciation tarifaire risque de créer de réelles complications administratives et pratiques pour les secrétariats sociaux et les services de ressources humaines.

Madame la ministre, quelle est votre position à ce sujet? Que pensez-vous des conséquences énoncées par les Conseils?

Quelles sont vos intentions? Maintenez-vous l'idée d'une différenciation tarifaire? Dans l'affirmative, pouvez-vous m'éclairer quant aux points pratiques suivants?

Comment va-t-on fixer le prix d'un abonnement pour un travailleur qui change d'utilisation de manière journalière ou hebdomadaire, par exemple pour un travailleur qui se rend à son travail un jour par semaine durant les heures de pointe, mais effectue les autres jours de la semaine le même trajet en dehors des heures de pointe?

Si un abonnement mixte est en place, comment sera-t-il facturé?

Quel sera l'impact d'un système tarifaire différencié selon la période de la journée sur les autres produits de la SNCB (Key Card, Rail Pass, Go Pass, etc.)?

26.02 **Jacqueline Galant**, ministre: Madame Poncelet, l'administrateur délégué de la SNCB a donné une conférence de presse à ce sujet. Selon la SNCB, l'objectif n'est pas d'augmenter le prix d'abonnement en heure de pointe, mais de réserver des trains de pointe aux navetteurs et d'inciter les autres voyageurs à voyager en heures creuses avec des offres intéressantes. La politique tarifaire de la SNCB fera également l'objet de discussions dans le cadre des négociations des contrats de gestion.

26.03 **Isabelle Poncelet** (cdH): Merci, madame la ministre, pour votre réponse. C'est bien pour les navetteurs. J'espère que cela ne deviendra pas trop cher pour les autres utilisateurs aux autres heures de la journée.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

27 **Question de Mme Isabelle Poncelet à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les retards affichés sur le site belgianrail.be" (n° 9499)**

27 **Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de op de site belgianrail.be aangeduide vertragingen" (nr. 9499)**

27.01 **Isabelle Poncelet** (cdH): Madame la ministre, les usagers du rail font état de temps de retards inexacts affichés sur le site www.belgianrail.be.

Il y aurait en fait un décalage entre le temps de retard affiché sur le quai, bien réel, et le temps de retard affiché sur ce site. Le temps affiché sur le site étant moindre que le temps affiché sur le quai, cela empêcherait alors les usagers de faire valoir le préjudice subi, de remplir une attestation et donc d'avoir droit à une compensation financière.

Ce décalage pourrait être expliqué par une difficulté à coordonner les systèmes informatiques notamment lorsque le train est dévié sur une autre voie et alors géré par Infrabel, les informations devant ensuite être encodées par la SNCB. Tout cela n'est, en aucun cas, la faute de l'utilisateur qui a droit à une compensation en cas de retards.

Le 17 avril dernier, le site d'information www.railtime.be disparaissait. Ce site d'information géré par Infrabel fonctionnait pourtant bien. L'utilisateur a droit à un service de qualité. Que l'information soit de qualité, c'est la moindre des choses! Mais la SNCB n'est pas toujours à la source des informations. Railtime avait l'avantage d'être logé chez Infrabel, là où se trouve l'origine de nombreux problèmes de retard car c'est Infrabel qui gère les infrastructures. Or, on sait que les retards sont souvent liés à ces problèmes d'infrastructure. Infrabel était donc à la source des problèmes pour alimenter directement et rapidement le site Railtime qui n'existe plus.

Les dysfonctionnements constatés depuis ne sont pas admissibles et ce, d'autant plus que ce sont les navetteurs qui en paient le prix en perdant leur droit à des compensations.

Comment expliquez-vous ce dysfonctionnement? Quelles mesures comptez-vous prendre afin de résoudre ces problèmes?

27.02 **Jacqueline Galant**, ministre: Dans des circonstances bien spécifiques, il se peut en effet qu'il y ait une différence entre le retard visible par le client sur le site et l'application et celui qui est affiché en gare. En l'occurrence, il s'agit d'une très petite minorité des retards.

Lorsque le dispatching central d'Infrabel adapte l'horaire en temps réel, par exemple à la suite d'un incident sur le réseau, l'application desservant le site et l'application mobile prend ce dernier horaire connu comme référence sur le calcul du retard. Les écrans présents en gare montrent la différence entre l'horaire prévu à la base et le nouvel horaire créé en temps réel par le dispatching. Ce phénomène est dû aux spécifications techniques du système qui gère le site et l'application mobile. Ce système a été acheté auprès d'un fournisseur externe et ne réagit actuellement pas de la manière souhaitée.

Néanmoins, la SNCB m'a informée que les compensations sont toujours calculées sur la base du retard montré en gare. La SNCB a identifié la cause du problème. Une analyse est en cours afin que les mesures

puissent être prises au niveau des applications IT.

L'objectif de ces modifications est de diffuser un horaire de référence unique via tous les canaux d'information.

27.03 Isabelle Poncelet (cdH): Vous avez parlé d'un nombre minoritaire de retards. D'après les usagers, ce n'est pas si minoritaire que cela. Il sont relativement nombreux.

J'espère que le problème technique est passager et que l'on arrivera rapidement à une solution acceptable.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

28 Question de Mme Karine Lalieux à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la sécurité à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 9419)

28 Vraag van mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de veiligheid op Brussels Airport" (nr. 9419)

28.01 Karine Lalieux (PS): Madame la ministre, régulièrement, les syndicats vous interpellent sur la sécurité à l'aéroport de Bruxelles-National. Les inspecteurs de sûreté et de sécurité qui y travaillent sont sous l'autorité de la DGTA du SPF Mobilité. Mais en pratique, leur employeur est l'exploitant de l'aéroport, BAC. Les syndicats considèrent que cette situation est source de conflits d'intérêts. Je partage cet avis.

Madame la ministre, où en sont les concertations que vous avez eues avec les syndicats quant à cette situation? Confirmez-vous que des "tests actifs", lors desquels de faux passagers se présentent à la fouille pour tester l'efficacité des dispositifs de sécurité, ont montré des failles de sécurité à l'aéroport? La détection des éléments prohibés y serait insuffisante. Les syndicats dénoncent également des brèches dans les clôtures autour de l'aéroport qui ne sont pas réparées pendant des mois. Avez-vous connaissance de tels cas? Est-il exact que les inspecteurs de l'aéroport sont informés à l'avance des inspections de l'EASA, alors que celles-ci sont supposées se dérouler à l'improviste?

Cela fait des années que je pose cette question au ministre responsable de l'aéroport, parce que je crois qu'il y a de véritables conflits d'intérêts entre les besoins de rentabilité de la société, que je ne nie pas, et l'efficacité des contrôles et de la sécurité.

28.02 Jacqueline Galant, ministre: Madame Lalieux, en septembre 2015, j'ai organisé une première réunion avec les syndicats et BAC pour faire l'état des lieux des revendications, de l'historique et de la situation sur le terrain. Il a alors été décidé de tenir des réunions mensuelles avec mon cabinet et mon administration pour tenter de dégager des pistes de solutions, et cela pour garantir le statut des inspecteurs aéroportuaires, mais aussi pour garantir toutes les conditions optimales pour assurer la sécurité sur le site de l'aéroport.

Les faits que vous mentionnez sont issus de *La Tribune* d'un syndicat et la plupart ne sont pas exacts. Je regrette d'ailleurs cette publicité dans le contexte actuel. Je souhaite par ailleurs vous informer que les procédures de sûreté sont très régulièrement auditées par la DGTA.

Pour revenir à votre première question, lors de la dernière rencontre avec les syndicats le 7 janvier dernier, nous avons, avec l'appui de mon collègue de l'Intérieur, exposé la possibilité pour les inspecteurs aéroportuaires de demander un transfert vers la police fédérale. Ce point est en train d'être discuté au niveau technique.

28.03 Karine Lalieux (PS): Madame la ministre, je vous remercie. Ces informations sont issues de *La Tribune*, ce n'est pas un secret. Peut-être y a-t-il effectivement exagération, je n'en sais rien. Mais je peux quand même vous dire qu'il n'y a pas que dans *La Tribune* qu'il y a de tels rapports. J'ai précédemment interrogé vos prédécesseurs, notamment M. Wathelet.

Je suis totalement convaincue que l'employeur ne peut pas être un commercial quand il s'agit de sécurité aérienne. Il faut séparer les fonctions. La base même de la bonne sécurité est de séparer les fonctions entre des fonctions commerciales et des fonctions régaliennes.

J'espère que les propositions sont acceptables pour les travailleurs, parce que je crois vraiment qu'il faut arrêter ce conflit d'intérêts. Le jour où il y aura un drame, ce sera bien trop tard!

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

29 Question de Mme Karine Lalieux à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la mise en service du tunnel Schuman-Josaphat" (n° 9429)

29 Vraag van mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de ingebruikneming van de Schuman-Josaphattunnel" (nr. 9429)

29.01 **Karine Lalieux** (PS): Madame la ministre, dans cette question, introduite il y a quelque temps, je vous interrogeais sur le test qui avait été reporté pour des raisons légitimes, à savoir la menace et la surcharge de travail des forces de l'ordre et des pompiers. Or, l'exercice a depuis lors eu lieu.

Madame la ministre, avez-vous le bilan de l'exercice? À quelle date le tunnel Schuman-Josaphat sera-t-il ouvert?

29.02 **Jacqueline Galant**, ministre: L'exercice s'est bien déroulé. L'homologation suit son cours. L'ouverture commerciale est prévue pour le 4 avril. Je pense que l'ouverture officielle aura lieu un peu avant, en présence du Roi.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

30 Question de Mme Isabelle Poncelet à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la fermeture du guichet et la sécurité des voyageurs en gare de Virton" (n° 9691)

30 Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de sluiting van het loket en de veiligheid van de reizigers in het station Virton" (nr. 9691)

30.01 **Isabelle Poncelet** (cdH): Madame la présidente, madame la ministre, à partir du 1^{er} mars 2016, le guichet de la gare de Virton verra ses heures d'ouverture réduites à la suite du non-remplacement d'un départ à la retraite. La fermeture partielle du guichet et la diminution du personnel en gare laissent craindre pour l'avenir de la gare. Le nombre de voyageurs, environ 500 par jour dont de nombreux jeunes étudiants, nécessite une présence et un service public de qualité.

Je me pose des questions quant à la sécurité future des voyageurs. En effet, lors de ces périodes de fermeture, les usagers devront passer sur les voies, sans l'assistance de personnel SNCB, pour prendre le train ou, en descendant de celui-ci, sur les voies autres que celles devant la gare. Infrabel sera présent au travers d'un seul agent pour assurer la sécurité des voyageurs lorsqu'ils traversent les voies (absence de pont ou de tunnel). Mais cet agent Infrabel n'est pas formé pour assurer les fonctions d'un sous-chef de gare et n'est pas investi de l'autorité nécessaire pour faire respecter la réglementation.

Au regard de l'arrêté royal du 9 juillet 2013 qui détermine les exigences applicables au personnel de sécurité, il est clair que la sécurité ne sera plus assurée comme elle doit l'être. Il est à noter que de nombreux trains de marchandises empruntent cette ligne et passent encore à une vitesse de 60 km/h. De plus, la gare est fortement fréquentée aux heures scolaires, là où justement deux trains arrivent au même moment. Les voyageurs doivent alors traverser les voies devant ou derrière le train sans visibilité.

C'est un départ à la retraite qui justifie, pour la SNCB, la fermeture de la gare. C'est donc un argument purement financier qui met en danger les voyageurs de la gare de Virton. C'est inacceptable!

Madame la ministre, pour quelles raisons, ce départ à la retraite n'est-il pas remplacé? La fermeture du guichet de Virton n'était pas prévue. Devons-nous nous attendre à d'autres fermetures de guichets? Quelles mesures seront-elles prises afin de garantir une totale sécurité aux usagers de la gare de Virton, comme le

prévoit la loi? Comptez-vous maintenir la présence d'un sous-chef de gare à Virton?

30.02 Jacqueline Galant, ministre: Madame Poncelet, je peux vous confirmer que le guichet de la gare de Virton n'est pas fermé, mais voit ses heures d'ouverture réduites. Désormais, le guichet sera ouvert de 6 h 00 à 13 h 15. La SNCB n'a actuellement pas l'intention de fermer le guichet avant 2020, date d'une prochaine évaluation. Quant à la salle d'attente, la SNCB m'informe qu'elle restera ouverte jusqu'au départ du dernier train à 20 h 08.

En gare de Virton, la traversée des voies relève de la responsabilité d'Infrabel qui a du personnel sur place. Cette activité est indépendante de l'accueil et de la vente en gare de Virton qui sont du ressort de la SNCB. Securail reprendra la gare de Virton dans ses patrouilles de prévention. Si jamais il s'avère que le dispositif mis en place par Infrabel et la SNCB n'est pas respecté par les voyageurs et crée des problèmes de sécurité après une période de sensibilisation, une répression accrue pourra être envisagée.

30.03 Isabelle Poncelet (cdH): Madame la ministre, je vous remercie pour votre réponse. Quand Securail reprendra-t-il la main à ce sujet? Un agenda est-il établi?

30.04 Jacqueline Galant, ministre: Je ne dispose pas de l'agenda de Securail.

30.05 Isabelle Poncelet (cdH): Nous nous renseignerons pour savoir quand ce service sera mis en place.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

31 Question de Mme Isabelle Poncelet à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la délivrance de billets via les automates" (n° 9692)

31 Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de verkoop van treintickets via de automaten" (nr. 9692)

31.01 Isabelle Poncelet (cdH): Madame la ministre, je vous ai déjà interrogée à plusieurs reprises sur la manière dont les voyageurs pourraient acheter leur titre de transport via les automates une fois que le guichet de leur gare est fermé.

Avec la fermeture du guichet de la gare de Virton, nous sommes à nouveau confrontés à ces questions. C'est la raison pour laquelle je vous interroge aujourd'hui.

Des problèmes persistent quant à la délivrance de certains titres de transport. Nous en avons déjà parlé plusieurs fois.

Ces problèmes étaient, selon vous, en cours de résolution lors de mes dernières questions. Au mois de décembre, vous me répondiez que "le renouvellement des abonnements sur les automates a pris un peu de retard, suite à des problèmes techniques, mais le problème est en cours de résolution. La vente des billets internationaux via les automates n'est, quant à elle, actuellement pas possible, mais elle est en projet au niveau de la SNCB."

Madame la ministre, est-ce que les problèmes de délivrance de billets et de renouvellement d'abonnements ont pu être réglés? Si non, quand le seront-ils? Le projet de vente de billets internationaux a-t-il évolué?

31.02 Jacqueline Galant, ministre: Madame Poncelet, je vous rappelle que l'ouverture du guichet de la gare de Virton, comme je viens de vous le dire, est réduite mais que le guichet n'est pas fermé. Il reste ouvert tous les jours jusqu'à 13 h 15. Depuis fin 2015, il est possible pour les clients vers Luxembourg d'obtenir les billets au tarif transfrontalier ainsi que de valider leur abonnement sur l'automate.

En ce qui concerne le projet de vente de billets internationaux, il n'y a pas eu depuis fin 2015 d'évolution marquante. Les aspects techniques, commerciaux et financiers font encore l'objet d'analyses. Je ne peux encore préciser à ce stade quand la réalisation de ce projet sera effective.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

32 Question de Mme Isabelle Poncelet à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le nettoyage des graffitis sur les trains" (n° 9718)

32 Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de verwijdering van graffiti op treinen" (nr. 9718)

32.01 Isabelle Poncelet (cdH): Madame la ministre, de plus en plus de trains sont régulièrement la cible de graffeurs et doivent donc être nettoyés. Pouvez-vous m'indiquer quel montant représentent ces frais de nettoyage et de remise en peinture des voitures et locomotives? Quelles solutions pourraient être développées afin de réduire ces coûts? Des pistes sont-elles déjà à l'étude?

32.02 Jacqueline Galant, ministre: Madame Poncelet, en 2015, environ 105 924 graffitis ont été enlevés, ce qui représente un coût de nettoyage de 2 845 800 euros.

Lorsqu'une remise en peinture de la caisse s'avère nécessaire, celle-ci est généralement effectuée lors des opérations de révision du matériel roulant sans qu'une relation ne soit établie avec les graffitis enlevés. Plusieurs actions sont mises en œuvre pour enrayer le phénomène de graffitis, à savoir des patrouilles préventives et répressives par Securail et la police, la détection automatique au moyen de caméras intelligentes, la protection des voies de garage du matériel roulant par des clôtures ou des systèmes de détection anti-intrusion, l'échange d'expériences internationales via le groupe de travail Graffitis au sein de Colpofer (collaboration européenne des services de police ferroviaire et de sécurité), la session de médiation avec les délinquants juvéniles et l'enlèvement le plus rapidement possible des graffitis constatés, c'est-à-dire lorsque la peinture est encore fraîche, ce qui permet également de décourager les auteurs.

32.03 Isabelle Poncelet (cdH): Madame la ministre, je vous remercie pour vos réponses. C'est effectivement un énorme budget. C'est surprenant!

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

33 Question de Mme Isabelle Poncelet à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les trains supprimés entre Athus et Rodange faute d'homologation" (n° 9839)

33 Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de afgeschafte treinen tussen Athus en Rodange wegens een gebrek aan gehomologeerd rollend materieel" (nr. 9839)

33.01 Isabelle Poncelet (cdH): Madame la ministre, depuis le 17 février, les CFL (Chemins de fer luxembourgeois) informent les voyageurs qu'en raison d'un manque de matériel apte à circuler entre Rodange et Athus, ils sont contraints de limiter la majorité des trains à Rodange et de les supprimer entre Rodange et Athus, et vice versa. Pour une durée indéterminée, une navette de bus fait la liaison entre Athus et Rodange, qui est la première gare au Luxembourg. Aux heures de pointe, ces navettes sont en retard. Dès lors, les correspondances sont manquées. Il en résulte aussi des retards pour les allers-retours entre le domicile et le lieu de travail. Il apparaît donc une nouvelle fois que l'absence d'homologation du matériel roulant au Luxembourg est en cause.

Vous m'aviez apporté une première réponse, sur laquelle je ne reviendrai pas.

J'ose espérer que la solution des navettes de bus n'est que temporaire et n'est pas liée au défaut d'homologation, car si l'homologation n'intervient pas avant 2018, les trains seront vides. Cela fait maintenant de nombreuses années que mes collègues interrogent les ministres successifs à ce sujet, mais rien n'avance. C'est assez inquiétant.

Madame la ministre, où en est le dossier? Comment expliquez-vous la mise en place de navettes de bus entre Athus et Rodange? Doit-on craindre que ces bus assurent cette liaison jusqu'à l'homologation? Vous m'aviez indiqué l'échéance de 2018. Qu'en est-il de la dérogation dont vous me parliez précédemment?

Avez-vous connaissance de freins qui empêcheraient que soit réalisée cette homologation? Il me revient en effet qu'il en existerait effectivement du côté belge.

33.02 **Jacqueline Galant**, ministre: Il faut savoir que la liaison Luxembourg-Rodange-Athus est exclusivement desservie par du matériel CFL. L'extrait repris dans votre question orale, relatif au matériel SNCB, ne concerne en rien ce dossier.

La mise en place de navettes de bus entre Athus et Rodange, en remplacement du matériel CFL actuellement non homologué, est temporaire. Les CFL espèrent recevoir l'homologation du SSICF (Service de sécurité et d'interopérabilité des chemins de fer) pour la mi-mars.

Le service des trains a, quant à lui, été adapté afin de maintenir à Athus toutes les correspondances principales aux heures de pointe et de les assurer également aux heures creuses, à destination de Virton et Arlon.

Les adaptations effectuées n'ont, à ce jour, donné lieu à aucune plainte de la clientèle.

Dès que l'homologation SSICF sera effective, le service des trains sera rétabli par les CFL le deuxième jour suivant celle-ci. Cela pourrait même avoir lieu avant le 16 mars.

33.03 **Isabelle Poncelet** (cdH): Avant le 16 mars 2016? Très bien. Merci beaucoup pour ces informations.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

La réunion publique de commission est levée à 18.13 heures.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.13 uur.