

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 11 MEI 2016

Namiddag

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

du

MERCREDI 11 MAI 2016

Après-midi

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

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

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

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

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

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

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

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

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

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

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

03.02 François Bellot, ministre: Madame la présidente, madame Jadin, selon HR Rail, les différences qui existent entre les provinces belges au niveau des indicateurs d'absentéisme existent aussi au sein des chemins de fer belges. Il s'agit d'une donnée connue qui figure également dans les rapports annuels de Securex, Medex et SD Worx.

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

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

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

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

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

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

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

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

Op 23 juli 2015 kregen alle benadeelden een brief met de melding dat de treinbestuurder was overleden. De bestuurder kan aldus niet meer strafrechtelijk vervolgd worden. De dood van de machinist maakt DB Schenker, de vervoermaatschappij, voor een groot deel aansprakelijk. Voorlopig is die maatschappij echter niet geneigd om de factuur te betalen. De vervoermaatschappij vroeg een bijkomend technisch onderzoek om onder meer na te gaan of de wissels van de sporen op het moment van het ongeluk zich al dan niet in perfecte technische staat bevonden.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

05 **Samengevoegde vragen van**

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

05 **Questions jointes de**

- Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'installation de portiques dans les gares" (n° 11323)
- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'installation de portiques et de scanners dans les gares dans le cadre de la lutte contre le terrorisme" (n° 11428)

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

Laat ik tot mijn vraag komen.

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

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

tegenhouden.

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

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

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

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

In de vraag die ik ingediend heb, heb ik het antwoord van uw voorgangster opgenomen. Wat is uw visie daarop, gelet op het feit dat, zoals mevrouw De Coninck al opmerkte, de poortjes in de metro de aanslag daar niet tegengehouden hebben, een aantal buurlanden op dat idee terugkomt en de opstaptijd verhoogt?

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

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

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

Voorzitter: Goede Uyttersprot.

Présidente: Goede Uyttersprot.

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

Neen, ik heb nog geen zicht op de kosten van de maatregel. Het budget zal worden bepaald door de keuzes die zullen worden gemaakt, nadat alle opties werden bestudeerd. Dat gebeurt op basis van benchmarking en consultatie van leveranciers. Naar gelang van de gekozen technologie en de beslissing op

regeringsniveau zullen de noodzakelijke financiële middelen worden vrijgemaakt. De ervaringen in Zaventem tonen aan dat het inderdaad van belang is de risico's niet simpelweg te verplaatsen. Het uiteindelijk gekozen model zal daarmee moeten rekening houden.

05.04 Inez De Coninck (N-VA): Mijnheer de minister, dank u voor het uitvoerig antwoord.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Mijnheer de minister, ik heb enkele vragen voor u.

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

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

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

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

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

07 Samengevoegde vragen van

- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de integratie van Securail bij de spoorwegpolitie en de veiligheidsmaatregelen in de stations in het kader van de strijd tegen het terrorisme" (nr. 11242)

- mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toekomst van de spoorwegpolitie en Securail" (nr. 11452)

- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de beveiliging van stations in het algemeen en de integratie van Securail-personeel in de spoorwegpolitie in het bijzonder" (nr. 11463)

07 Questions jointes de

- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'intégration de Securail au sein de la police des chemins de fer et les mesures de sécurité prises dans les gares dans le cadre de la lutte contre le terrorisme" (n° 11242)

- Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'avenir de la police des chemins de fer et de Securail" (n° 11452)

- Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la sécurisation des gares en général et l'intégration du personnel de Securail dans la police des chemins de fer en particulier" (n° 11463)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ten tweede, wat zijn de mogelijke alternatieven voor Securail?

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

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

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

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

Mijn vragen zijn de volgende.

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

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

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

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

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

partijen en van de eventuele voorstellen van de regering.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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

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

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

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

Mijnheer de minister, hoe ver staat men met het implementeren van de maatregelen zoals bepaald in de

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

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

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

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

De nieuwe M7-dubbeldekvoertuigen zullen wel degelijk aan de recentste Europese regelgeving voldoen en zullen zeker qua veiligheid alsook wat de infrastructuur voor personen met een beperkte mobiliteit betreft, maximaal tegemoetkomen aan de behoeften. Indien de PBM-toegangsdeuren van het M7BDX-rijtuig boven de draaistellen worden geplaatst, bevindt de opstaphoogte zich bijvoorbeeld op 119 centimeter, wat een hoge opstap betekent vanaf een hoog perron van 76 centimeter, maar een nog hogere opstap is voor de middelhoge perrons van 55 centimeter en de lage perrons van 28 centimeter. Door de PBM-toegangsdeuren in de BDX-rijtuigen naast de draaistellen te plaatsen, kan een lagere opstaphoogte worden aangeboden. De exacte opstaphoogte van PBM in het BDX-rijtuig is 62 centimeter tegenover 119 centimeter voor de toegangsdeuren boven de draaistellen.

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

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

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

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

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

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

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

09.02 **François Bellot**, ministre: Je me référerai aux mesures proposées lors des États-généraux de la

sécurité routière du 15 décembre 2015. Dans ce cadre, mon administration examine actuellement en priorité cinq mesures qui ont pour objectif d'accroître la sécurité sur nos routes: la limitation du taux maximal d'alcool autorisé dans le sang à 0,2 g/litre de sang pour les conducteurs inexpérimentés; l'obligation de recourir plus systématiquement pour les récidivistes en matière d'alcool au volant à l'éthylotest anti-démarrage; la répercussion des coûts liés aux peines alternatives sur les contrevenants; la réduction des fraudes en transport routier grâce à des contrôles mieux coordonnés et mieux ciblés; la création d'une plate-forme de concertation pour la prévention des accidents.

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

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

Voorzitter: Karine Lalieux.

Présidente: Karine Lalieux.

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

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

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

10.01 Benoît Hellings (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, le 27 avril dernier, vous avez répondu aux questions de Mme Lalieux et moi-même concernant la mise en oeuvre d'une nouvelle route, dite RNP, pour les atterrissages en piste 07L à l'aéroport de Bruxelles National. Cette procédure inquiète les écologistes en raison de son impact environnemental important sur les communes de Dilbeek, Jette, Laeken, Ganshoren et Schaerbeek; Laeken n'étant pas une commune mais Bruxelles-Villes. Vous nous aviez alors répondu, je cite "il ne s'agit pas d'une nouvelle route, mais de l'application d'une nouvelle technologie, sur un axe d'atterrissage déjà existant. Les procédures ne relèvent pas de la loi de 2006; votre administration, la DGTA estime également qu'il n'y a pas besoin de recourir à une évaluation d'incidences environnementales, ni à des concertations poussées vu le caractère provisoire de la situation".

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

plus", poursuit la DGTA, que "par rapport à l'approche oblique, une approche dans l'axe de la 07L impacterait un nombre nettement plus important de personnes.". On parle ici de 300 000 personnes.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

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

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

Suite à tout cet imbroglio et à l'absence d'informations, j'avais écrit à Mme Galant pour lui demander la tenue urgente d'une réunion regroupant l'ensemble des élus (conseillers provinciaux, etc.). De nombreuses motions avaient été déposées d'abord par le Conseil provincial, et puis dans les différentes communes du Brabant wallon gouvernées tant par des socialistes que par des libéraux. J'avais donc souhaité qu'on mette rapidement en place une réunion avec les élus brabançons wallons pour pouvoir discuter de ce dossier et avoir un cadre budgétaire et un calendrier précis. Nous avons aussi pu nous inquiéter, dans le cadre de l'ajustement budgétaire, du fait qu'aucun budget n'avait été consacré à cette finalisation

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

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

Il est évident que mon objectif est d'assurer la finalisation de la mise à quatre voies suivant un programme

qui sera présenté. Actuellement, toutes les solutions de financement sont étudiées et seront déposées dans les prochains jours au Conseil des ministres.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Vandaar de volgende vragen.

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

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

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

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

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

12.03 Karin Temmerman (sp.a): Mijnheer de minister, het is alvast goed nieuws dat het tussen 2017 en 2018 gepland is en niet pas in 2025.

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

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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

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

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

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

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

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

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

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

Blijft de indeling van de fietspunten zoals de regeling voorschrijft? Zal dit de komende vijf jaar zo blijven? Waarom stel ik die vraag? Een aantal gemeentebesturen heeft in het verleden geïnvesteerd, denkende dat de criteria overeind zouden blijven. Zij komen nu in aanmerking maar ze zien dat de criteria veranderd zijn.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

De huidige kosten van de contracten met de fietspunten bedragen twee miljoen euro per jaar. De kosten bij het nieuw contract worden geraamd op 1,5 miljoen euro. De bezetting in fietspunt C wordt kosteloos voor de fietsonderneming, jaarlijks voor ongeveer 5 000 euro. De kosten van de bouw van een stalling per parkeerplaats voor fietsen varieert in functie van de nodige bouwkundige werken. Voor een enkelvoudige stalling met een overkapping kost de bouw 600 euro per parkeerplaats voor een fiets. Voor een stalling in een gebouw, inclusief de bouwwerken, loopt de kostprijs op tot 2 000 euro per parkeerplaats voor een fiets. De aanleg van een gelijkvloerse parkeerplaats voor een wagen kost 6 000 euro, inclusief rijbaan en inkom. Voor een parkeergebouw wordt de kostprijs geschat op 15 000 euro per parkeerplaats en voor een ondergrondse parking op 25 000 euro.

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

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

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

13.04 Minister **François Bellot**: Jaarlijks 1 500 euro.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Hoe zit het met een nieuw actieplan betreffende de overwegen?

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

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

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

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

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

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

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

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

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Un premier protocole d'accord social a déjà été signé avec les organisations syndicales le 27 juin 2014 pour la période allant du 1^{er} janvier 2014 au 31 décembre 2016. Il concerne les agents – alors au nombre de six - n'ayant pas assez d'années de carrière pour prendre leur retraite anticipée à soixante ans. Plus précisément, cela concernait six contrôleurs, parce que nous ne sommes pas encore au 31 décembre.

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

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

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

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

du 14 septembre 1987.

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

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

La réunion publique de commission est levée à 16.03 heures.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.03 uur.