

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 22 NOVEMBER 2017

Namiddag

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

du

MERCREDI 22 NOVEMBRE 2017

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 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Stefaan Van Hecke** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "conflictvrije kruispunten" (nr. 21487)

- de heer **David Geerts** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "conflictvrije kruispunten voor fietsers of 'vierkant groen'" (nr. 21734)

01 **Questions jointes de**

- M. **Stefaan Van Hecke** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "des carrefours sans conflit de circulation" (n° 21487)

- M. **David Geerts** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les carrefours sans conflit de circulation pour les cyclistes ou le 'vert intégral'" (n° 21734)

01.01 **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, de voorbije weken gebeurden er verschillende ongevallen in Antwerpen, maar ook elders in het land, waarbij fietsers het leven lieten doordat een vrachtwagen hen niet tijdig had zien aankomen. Het zogenaamd conflictvrij maken van dergelijke kruispunten is volgens velen de enige oplossing om dergelijke gevaarlijke situaties op te lossen. Alleen als we ervoor zorgen dat vrachtwagens geen overstekende fietsers en voetgangers hoeven te kruisen, kunnen dat soort ongevallen vermeden worden.

Het Vlaams Gewest experimenteert verspreid over Vlaanderen op 13 locaties met het zogenaamde vierkant groen, waarbij fietsers in alle richtingen tegelijk groen hebben, terwijl auto's en vrachtwagens voor het rood staan. Op die manier is er geen enkel conflict tussen fietsers en auto's. Het Steunpunt Verkeersveiligheid heeft reeds twee jaar geleden na onderzoek aangetoond dat kruispunten met conflictvrije verkeerslichten veiliger zijn dan klassieke kruispunten. De kans dat zwakke weggebruikers er betrokken geraken bij een ongeval met lichamelijk letsel, ligt er tot 40 % lager. In Nederland is men hiermee trouwens reeds veel langer mee bezig.

Vlaams minister Weyts wil momenteel geen bijkomende kruispunten op die manier inrichten, ook niet als proefproject. Hij stelt dat het concept van het vierkant groen in strijd is met artikel 61.3.2 van de wegcode. Dat bepaalt: "Wanneer de verkeerslichten op een kruispunt geplaatst zijn, mogen het groene of oranjegele licht slechts verschijnen, wanneer de rode lichten branden voor het verkeer dat uit de dwarswegen komt". Minister Weyts zou reeds al verscheidene malen een wijziging van de wegcode voorgesteld hebben.

Ten eerste, zijn er behalve artikel 61.3.2 nog artikelen die in strijd zijn met het principe van conflictvrije kruispunten, bijvoorbeeld door een aparte groenfase in alle richtingen voor fietsers?

Ten tweede, zijn de lopende proefprojecten in strijd met de wegcode of niet? Indien niet, waarom niet?

Ten derde, bent u van oordeel dat het principe wel moet mogelijk gemaakt worden in de wegcode?

Ten vierde, tegen welke termijn wilt u dat aangepakt hebben?

Ten slotte, hebt u in de problematiek reeds stappen ondernomen, aangezien de vraag van de Gewesten reeds geruime tijd geleden is gesteld?

01.02 Minister **François Bellot**: Ik kan de visie van de heer D'Hondt volgen, wanneer die is geformuleerd vanuit het standpunt van de weggebruiker. Een groen verkeerslicht betekent immers voor die weggebruiker de toelating om het verkeerslicht voorbij te rijden. De groene pijlen die het symbool van de fietser omringen, verduidelijken alleen de situatie. De fietser kan dan ook niet bestraft worden, wanneer hij zich onder dekking van zo'n in het kader van een pilootproject geplaatst integraal groen verkeerslicht op het kruispunt begeeft.

De wegcode voorziet noch in het bewuste verkeerslicht integraal groen, noch maakt de wegcode de combinatie van gelijktijdig groen op de dwarswegen mogelijk. Een aanpassing van artikel 61 is dus sowieso nodig. Het lijkt mij noodzakelijk dat de wegcode duidelijk is op dat punt, in het bijzonder omdat het van belang is dat fietsers weten dat ze bij het voorbijrijden van dergelijk verkeerslicht ook fietsers van de dwarswegen mogen verwachten. De voorrang tussen de fietsers moet eveneens worden geregeld. Het ontwerp tot herziening van de wegcode bevat verschillende voorstellen die de veiligheid van de zwakke weggebruikers moeten bevorderen. De besprekingen zijn nog aan de gang en ik wens hierover op dit moment niet te veel uitspraken te doen. De hervorming van de wegcode is gepland tegen het einde van volgend jaar. De tekst is momenteel in de fase van de eerste lezing bij de werkgroep.

01.03 **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen): Dank u, mijnheer de minister. Uw mededeling dat fietsers in het kader van de proefprojecten geen inbreuk plegen, is belangrijk, aangezien daarover nogal wat discussie leefde.

Een aanpassing van artikel 61 van de wegcode zal inderdaad nodig zijn. Toch is er iets mij niet duidelijk. U zegt op dit moment aan een wijziging van de wegcode te werken. Misschien kunt u niet alles zeggen, maar kunt u verduidelijken of het voorstel in verband met vierkant groen daarin wordt meegenomen? Of zit dat niet in die oefening?

01.04 **François Bellot**, ministre: (...)

01.05 **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen): De problematiek wordt meegenomen in de wijziging. Er komt dus een wettelijke basis.

01.06 **François Bellot**, ministre: La procédure est acquise, elle est intégrée dans la réforme du Code de la route. Elle concerne uniquement les cyclistes. Il avait à un moment été question d'y inclure les piétons, mais nous avons décidé de faire comme aux Pays-Bas et de la destiner uniquement aux cyclistes, pour éviter les conflits avec les piétons.

01.07 **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen): Ik denk dat het belangrijk is dat een wettelijke basis wordt voorzien. Dit is een positief signaal.

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

02 Questions jointes de

- **M. Georges Dallemagne** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le plan de réduction du bruit autour de l'aéroport" (n° 21416)

- **M. Bert Wollants** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les normes de vent" (n° 21549)

02 Samengevoegde vragen van

- de heer **Georges Dallemagne** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het plan om de geluidsoverlast rond de luchthaven te verminderen" (nr. 21416)

- de heer **Bert Wollants** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale

Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de windnormen" (nr. 21549)

02.01 Bert Wollants (N-VA): Mijnheer de minister, het luchthavenakkoord van 2010 bepaalt volgende windnormen en –criteria: 7 knopen rugwind, windstoten inclusief, een tolerantie van 2 knopen rugwind, windstoten inclusief en 15 knopen zijwind, windstoten inclusief. In het federaal regeerakkoord is bepaald dat die criteria niet mogen worden gewijzigd en dat ze zelfs wettelijk verankerd dienen te worden.

Nochtans zou u, naar aanleiding van de uitspraken van de Brusselse rechtbank en een audit uitgevoerd door het Directoraat-generaal Luchtvaart, bezig zijn te laten onderzoeken of de criteria kunnen worden opgetrokken tot 10 knopen rugwind, windstoten inclusief. Dit zou de hinder voor de bewoners die in het verlengde wonen van de landingsbaan 01 kunnen verminderen.

Het gevolg van deze ingreep zal natuurlijk zijn dat er veel vaker in de westenwindconfiguratie zal worden gevlogen, zoals het vandaag al voor ongeveer 85 % het geval is. U begrijpt zelf ook wel dat dit een inbreuk zou zijn op een evenwichtige spreiding van de hinder.

Mijn vragen aan u zijn de volgende.

Ten eerste, bevestigt u dat u deze piste laat onderzoeken?

Ten tweede, wat is de exacte aanleiding voor deze ingreep, want dit is volgens mij geen onderdeel van het vonnis uitgesproken door de Brusselse rechtbank?

Ten slotte, werden deze aanpassingen reeds besproken met bijvoorbeeld de pilotenorganisatie BeCA? Wat waren hun aanbevelingen?

Ik dank u voor uw antwoorden, mijnheer de minister.

02.02 François Bellot, ministre: Cher collègue, je dois vous dire deux choses. Tout d'abord, faisant suite à l'audit mené par la DGTA sur l'utilisation des pistes de l'aéroport de Bruxelles-National et aux commissions parlementaires de juin et juillet 2017, j'ai en effet confirmé la volonté de clarifier les normes en vigueur sur base des recommandations de l'audit.

Sindsdien maak ik met mijn kabinet werk van een verduidelijkende nota. Daarvoor was de medewerking nodig van verscheidene actoren in het dossier, voornamelijk het DGLV en Belgocontrol.

J'espère maintenant aboutir à un projet final qui sera présenté au gouvernement, compte tenu de tous les avis techniques qu'il était nécessaire de recueillir.

La clarification reprendra les points soulignés par l'audit, notamment la prise en compte de la rafale et des prévisions météorologiques. L'action de clarification est tout d'abord guidée par la nécessité de maintenir la sécurité du transport aérien. Ma volonté est de respecter au mieux l'accord de gouvernement.

Mijnheer Wollants, wat de uitvoering van het vonnis betreft tref ik de nodige voorbereidingen om de beslissing uit het vonnis te implementeren, vermits de regering heeft beslist om geen beroep aan te tekenen.

Depuis le mois dernier, je communique à la Région bruxelloise la liste des avions ayant emprunté la route du Canal de 23 h 00 à 07 h 00 le mois précédent. Cette liste sera envoyée chaque mois à la Région. À l'heure qu'il est, les travaux sont toujours en cours pour se conformer au jugement, tenant compte de toutes les nuances exprimées par les uns et les autres.

02.03 Bert Wollants (N-VA): Mijnheer de minister, u zult begrijpen dat wij het dossier met argusogen volgen, want de kwestie van de windnormen kent al een heel lange geschiedenis. U kent ongetwijfeld de airsidedstudie die in het verleden is uitgevoerd en u kent de ganse historiek van de wijzigingen die een van uw voorgangers, de heer Wathelet, heeft aangebracht aan de normen. Dat ging ook gedeeltelijk over interpretatie. U weet ook dat uw huidig collega, de heer Kris Peeters, als minister-president van de Vlaamse regering daarover destijds ook heel sterk aan de alarmbel heeft getrokken toen er aan die windnormen werd gemorreld. Wij zullen dat dus zeer goed in het oog houden, maar het proces moet uiteraard lopen en de gesprekken hierover binnen de regering moeten plaatsvinden. Alleen is het wel zo dat het niet enkel een

kwestie zal zijn om het regeerakkoord zo goed mogelijk uit te voeren, maar vooral om het regeerakkoord uit te voeren.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

La **présidente**: Monsieur Wollants, votre question suivante porte sur les drones. Selon moi, lors de la discussion sur la note de politique générale, il y avait été complètement répondu. La question était jointe à une question de Mme Lahaye-Battheu. Désirez-vous maintenir cette question, monsieur Wollants?

02.04 Bert Wollants (N-VA): Mevrouw de voorzitter, als het mogelijk is, dan zou ik het antwoord graag op papier meekrijgen.

La **présidente**: La question n°21440 de Mme Lahaye-Battheu est transformée en question écrite. La question jointe n°21494 de M. Wollants est transformée en question écrite.

03 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 à la SNCB" (n° 21945)

03 Vraag van mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vakbondstoelagen bij de NMBS" (nr. 21945)

03.01 Gwenaëlle Grovonius (PS): Monsieur le ministre, étant donné la pyramide des âges et le non-remplacement des travailleurs imposé par votre gouvernement, le nombre de cheminots n'a cessé de diminuer ces dernières années. Cette diminution provoque une diminution de la dotation syndicale, ce qui m'amène à vous poser des questions sur l'organisation des élections sociales.

Pourriez-vous m'en dire plus sur cette organisation? Comment ces élections vont-elles être financées? Le financement de ces élections ne se trouve-t-il pas compromis alors que cette dotation syndicale diminue et que, d'après les échanges que nous avons eus sur cette question en commission, a priori il n'y a pas de volonté d'y consacrer un budget additionnel spécifique?

03.02 François Bellot, ministre: Chère collègue, HR Rail me fait savoir qu'au cours de la commission paritaire nationale du 13 novembre 2017, il a été fixé la date et la façon de voter lors des prochaines élections sociales. HR Rail s'occupe de l'organisation pratique. Le vote aura lieu du 3 au 7 décembre 2018. Il se fera sur papier dans des isoïrs. Les employeurs avaient beaucoup insisté pour qu'un vote par envoi postal soit également prévu, mais malheureusement aucune majorité n'a pu être dégagée au sein des organisations syndicales à ce sujet. Les dotations syndicales ne financent pas les élections sociales; c'est HR Rail qui prend en charge les coûts de leur organisation.

03.03 Gwenaëlle Grovonius (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour ces éléments de réponse.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

04 Question de Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la non-flexibilité des horaires pour les agents commerciaux du Groupe SNCB" (n° 21946)

04 Vraag van mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de niet-flexibele dienstregeling van de commerciële medewerkers van de NMBS-Groep" (nr. 21946)

04.01 Gwenaëlle Grovonius (PS): Monsieur le ministre, depuis le 1^{er} novembre, la direction Marketing & Sales de la SNCB impose un système de pointage strict des prestations avec une tolérance zéro. Cela signifie, par exemple, qu'un agent travaillant de 6 h à 14 h doit arriver impérativement avant 6 h, sous peine d'encourir une sanction. Cela implique que certains travailleurs doivent prendre un train très tôt pour, dans certains cas, arriver jusqu'à 40 minutes avant le début de la prestation.

Cette tolérance zéro en matière de prestations ne serait appliquée que par la direction Marketing & Sales. La SNCB transport (B-TR) quant à elle accepterait une flexibilité par rapport aux heures d'arrivée et de départ. Une réserve de 15 minutes est incluse dans le système, de telle sorte que les relais entre deux prestations puissent être maintenus. Une telle flexibilité pourrait résoudre plus de 90 % des problèmes connus par les agents de la direction Marketing & Sales, depuis l'instauration de ce pointage strict.

Il semblerait, par ailleurs, que ces modifications de travail soient intervenues sans aucune concertation avec les organisations syndicales.

Monsieur le ministre, confirmez-vous cette modification des conditions de travail? Quelles en sont les raisons? La flexibilité de 15 minutes demandée pourrait-elle être envisagée? Quid d'une concertation sociale sur ce point? En effet, une partie du personnel pourrait faire usage de son droit de grève pour contester cette décision, ce que nous tenons absolument à éviter.

04.02 François Bellot, ministre: Chère collègue, la SNCB m'indique qu'à partir du 1^{er} janvier prochain, le système de pointage des prestations sera progressivement généralisé.

Le pointage est déjà d'application pour une grande majorité des collaborateurs. À partir de l'année prochaine, ce système sera encore étendu. Cette mesure s'inscrit également dans le processus de digitalisation que la SNCB souhaite renforcer au sein de l'entreprise. Les principes généraux de mise en œuvre du pointage de l'ensemble du personnel de la SNCB ont été présentés aux organisations syndicales lors d'une sous-commission paritaire nationale du 4 octobre 2017. Il me revient que cela n'a soulevé aucune réaction.

Il a toutefois été convenu que ce projet, en fonction de certaines spécificités locales, serait également examiné au sein des comités paritaires régionaux. Le pointage du personnel de la direction Marketing & Sales est à l'ordre du jour du comité paritaire régional du district Centre, aujourd'hui, 22 novembre. Je n'ai pas encore eu d'écho de cette réunion.

La SNCB me confirme que les conditions de travail ne changent pas. Les règles qui étaient déjà en application précédemment seront dorénavant appliquées plus strictement.

En vue d'une digitalisation des prestations, le début d'une prestation se fera via un *login*. Il n'y aura donc plus lieu de se livrer à des interprétations sur le début et la fin de la prestation.

La SNCB m'indique, cependant, à titre informatif que la réserve de 15 minutes introduite à la direction Transport sert à la relève opérationnelle du personnel, vis-à-vis duquel un transfert d'informations doit intervenir.

Les deux situations ne sont donc pas comparables.

Enfin, madame Grovonius, je tiens quand même à vous indiquer que le principe d'arriver avant l'heure prévue de début d'un shift s'applique dans une écrasante majorité d'entreprises, si pas toutes.

Dans une entreprise dont la principale attente des clients, mais aussi des *stakeholders*, est que le service soit ponctuel, il me semble légitime que chaque membre du personnel fasse preuve de ponctualité, *a fortiori* les membres du personnel en contact avec la clientèle ou directement impliqués dans la circulation des trains.

Cet état de fait rend le raisonnement difficilement défendable. Si l'on veut que les trains partent à l'heure et que les guichets soient ouverts à l'heure, il faut – me semble-t-il – que les agents soit à l'heure à leur poste.

Je suppose que, tout comme nous, vous êtes partisane de la ponctualité au travail. Si tel n'était pas le cas, vous défendriez une dégradation du service à la clientèle. Donc, le principe du pointage qui est déjà d'application pour une large partie du personnel sera dorénavant applicable à l'ensemble du personnel, conformément à la décision prise par la SNCB.

04.03 Gwenaëlle Grovonius (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses.

Les principes généraux avaient effectivement été évoqués. Mais au-delà de ces principes, il y a les cas particuliers. Ainsi, il ne s'agit pas de pointer à son arrivée au travail, mais de pointer en se loguant à un système. Mais avant d'y parvenir, une série de procédures doivent être suivies par les travailleurs, ce qui nécessite un certain temps, temps qui n'est pas pris en considération puisque l'heure de début de la journée de travail est maintenue.

Cela dit, nous avons reçu une bonne nouvelle. En effet, une réunion s'est tenue aujourd'hui. Suivant les informations qui me sont parvenues, une marge de manœuvre de plus ou moins 8 minutes serait laissée aux agents. Selon moi, cette avancée est une bonne chose, mais elle n'est pas suffisante. J'attire donc votre attention sur le fait qu'en leur permettant de bénéficier d'une marge de manœuvre d'environ 12 minutes, les agents dont question pourraient remplir les tâches qui leur sont dévolues avant de se loguer pour que leur temps de travail puisse commencer à être comptabilisé.

J'apprécie votre humour sur la légitimité relative à la ponctualité au travail. Cela ne me pose aucune difficulté.

Mais lorsque vous demandez toujours plus de flexibilité, ce ne doit pas être uniquement en faveur des employeurs! Je veux bien que l'on parle de flexibilité, mais il faut aussi qu'elle permette au personnel d'organiser sa vie et son temps de travail de la meilleure manière qui soit, en concertation évidemment avec le chef de service ce qui, en l'occurrence, se faisait très bien jusqu'à ce jour. Mais lorsque vous affirmez que l'on ne pouvait vérifier les sessions de travail du personnel aux guichets, il y a erreur. Car à l'heure actuelle, il pouvait déjà le faire notamment en se basant sur les listes de cessions de caisse permettant de savoir précisément à quel moment précis, il avait commencé à travailler et à quel moment il avait terminé.

La flexibilité ne doit pas être un principe unilatéral. Je pense que vous pourrez jouer le médiateur dans ce dossier.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

05 Vraag van de heer Alain Top aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "gevaarlijke dekstenen langs de spoorlijn Kortrijk-Gent" (nr. 21333)

05 Question de M. Alain Top au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "des pierres de parement dangereuses sur la ligne Courtrai-Gand" (n° 21333)

05.01 Alain Top (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, alvorens mijn vraag te stellen moet ik de volgende omstandige uitleg geven. In mijn stad, Harelbeke, loopt de spoorlijn Kortrijk-Gent-Antwerpen dwars door het centrum, op een verhoogde berm waarop betonblokken liggen, die normaal gezien verankerd moeten zijn, om de aarde die er bovenop ligt tegen te houden. Na controle hebben onze diensten echter vastgesteld dat deze betonblokken op verschillende plaatsen naar beneden zijn gevallen, wat dus niet meer veilig is. Uw diensten werden hiervan op 30 september 2016 aangetekend op de hoogte gebracht.

Om veiligheidsredenen en ter voorbereiding van de werken die door uw diensten werden aangekondigd, werd de toegang tot de nabije straten en voetpaden afgesloten. Infrabel stuurde de maand daarop een herstelplan voor het herverankeren van de betonblokken en de werken zouden plaatsvinden van september tot december 2017. Tot op heden is dat nog niet gebeurd. Integendeel, op 14 juni 2017 werden wij ervan geïnformeerd dat de inschrijving voor het vooropgestelde bedrag te hoog was en dat er dus een nieuwe aanbesteding moest gebeuren met een nieuwe timing. De werken zouden ten vroegste in november 2017 van start gaan.

Dat was echter nog niet het einde van de lijdensweg, want op 19 september werd ons meegedeeld dat er alweer vertraging was omdat de kosten opnieuw waren overschreden waren. Er is dus nog eens een bestek in voorbereiding voor aanbesteding in april 2018. De goedkeuring is dan voor juli 2018. De gunning zou in augustus kunnen doorgaan en finaal zouden de werken volgens de door Infrabel vooropgestelde timing ten vroegste in september 2018 kunnen aanvangen.

Mijnheer de minister, het behoeft geen betoog dat dit een immense vertraging is. Dan zullen de nabije straten, de voetpaden en de fietspaden daarlangs meer dan twee jaar niet meer toegankelijk zijn. Ons geduld raakt stilaan op. De fietsers en voetgangers moeten een omweg maken om nog langs de centrumstraten te kunnen passeren.

Mijnheer de minister, ten eerste, kunt u een definitieve stand van zaken geven omtrent de planning van de werken ter zake?

Ten tweede, hoe komt het dat het verankeren van gevaarlijke dekstenen zo lang op zich laat wachten?

Ten derde, Infrabel heeft ons al tot tweemaal toe verwittigd dat het geraamde bedrag werd overschreden. Hoe komt het dat de vooropgestelde financiële limieten tot tweemaal toe werden overschreden?

Ten vierde, kunt u, als verantwoordelijke minister, er bij Infrabel op aandringen om vaart te zetten achter dit dossier?

05.02 Minister **François Bellot**: Mevrouw de voorzitter, beste collega, volgens Infrabel vormen de betrokken dekstenen geen gevaar. Ze liggen stabiel op hun plaats en kunnen alleen met behulp van een grote kracht worden verschoven. Enkele dekstenen zijn losgekomen tijdens werken aan de perrons en tijdens maai beurten. De dekstenen worden regelmatig nagekeken bij inspecties.

De aanvang van de werken is gepland voor 2018. Aangezien de wetgeving op de overheidsopdrachten van toepassing is, kunnen de werken niet vroeger worden aangevat. Dit belet niet dat de stad Harelbeke tijdig en regelmatig per mail en per aangetekend schrijven werd ingelicht over de lopende procedure.

05.03 **Alain Top** (sp.a): Mijnheer de minister, het klopt dat er regelmatig correspondentie over en weer werd verstuurd. De spoorlijn, die overigens in mijn volgende vraag alweer aan bod komt, loopt dwars door het centrum van de stad Harelbeke. Daarlangs liggen voetpaden en bepaalde dekstenen liggen daar op ongeveer een meter hoog. U zegt dat alleen een zware kracht op de dekstenen deze kan doen vallen, maar volgens mij is het voldoende dat een man eraan trekt om ze naar beneden te krijgen. Wij beschouwen dit als een gevaarlijke situatie. Daarom zijn de voetpaden op dit ogenblik trouwens afgesloten, net als een deel van de fietspaden.

Bijgevolg dring ik aan op een snelle uitvoering van de werken.

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

06 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Alain Top** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het gebruik van railpads" (nr. 21963)
- de heer **Wouter Raskin** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de nieuwe methode van Infrabel om geluidsoverlast door treinen terug te dringen" (nr. 21995)
- de heer **Jean-Jacques Flahaux** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "railpads op het Belgische spoorwegnet" (nr. 22018)

06 **Questions jointes de**

- **M. Alain Top** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'utilisation de *railpads*" (n° 21963)
- **M. Wouter Raskin** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la nouvelle méthode d'Infrabel pour limiter les nuisances sonores causées par les trains" (n° 21995)
- **M. Jean-Jacques Flahaux** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le placement de coussinets antibruit sur le rail belge" (n° 22018)

06.01 **Alain Top** (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, deze vraag betreft dezelfde spoorlijn en dezelfde stad, de stad Harelbeke, waarvan ik burgemeester ben.

Ik heb vernomen dat het stuk tussen Kortrijk en Waregem - waartussen Harelbeke ligt - van de spoorlijn 75

Kortrijk-Gent, richting Antwerpen in de loop van 2018 zal worden vernieuwd.

Dit is een heel belangrijke en drukke spoorlijn die dwars door het centrum van Harelbeke loopt, waarbij enerzijds de IC-treinen snelheden van minstens 140 km per uur halen en, anderzijds afremmen voor de stop in het station van Harelbeke. Dat zorgt voor de nodige geluidshinder.

Deze vraag betreft niet alleen de vernieuwing. Volgens persberichten zal men bij de vernieuwing van spoorlijnen stapsgewijs gebruikmaken van geluidsdempende matten, de zogenaamde railpads. Mijn vraag gaat over deze pads.

Die pads brengen de geluidshinder met drie decibel naar omlaag in vergelijking met sporen zonder pads. Deze matten blijken bovendien effectiever en efficiënter dan geluidswerende muren, aangezien deze muren enkel de dichte omgeving beschermen en de pads de geluidshinder voor iedereen beperken.

Het gebruik van deze nieuwe matten op die lijn lijkt in de gegeven omstandigheden nuttig en noodzakelijk en wij scharen ons achter dit voorstel, maar ik heb toch enkele vragen voor u.

Zullen de werken effectief begin 2018 van start gaan in Harelbeke? Indien ja, wat is dan de voorziene eindtermijn?

Zal het volledige spoor in Harelbeke worden voorzien van dergelijke railpads?

Op welke plaatsen in België worden dergelijke matten nu al getest?

Welke spoorwerven komen het eerst aan bod en worden dus voorzien van de pads?

Worden de railpads stelselmatig overal geïnstalleerd of enkel bij vernieuwing in dichtbevolkte gebieden?

06.02 Wouter Raskin (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik heb een vraag over hetzelfde onderwerp.

Infrabel heeft een nieuwe methode ontwikkeld om de geluidsoverlast door treinen te beperken. Het maakt daarvoor gebruik van rubberen railpads die worden aangebracht tussen de sporen en de betonnen dwarsliggers. De nieuwe railpads verminderen het lawaai met 3 decibel. Dat komt overeen met een halvering van de geluidshinder tegenover de vorige railpads.

Ondertussen werd al 40 km spoor met de nieuwe railpads uitgerust. Vanaf 2018 zou het gaan om jaarlijks 100 à 150 kilometer, weliswaar enkel bij de vernieuwing van de sporen. De bedoeling is om de geluidshinder op het spoor tegen 2020 met 10 % te reduceren.

Mijn vragen aan u zijn de volgende.

Hoeveel werd geïnvesteerd in het onderzoek en de ontwikkeling van deze toepassing? Wat is het totale jaarbudget dat Infrabel investeert in research & development?

Op welke manier gebeurt de financiering van dergelijke projecten? Wat is de herkomst van deze fondsen? Voert Infrabel dit op grond van haar eigen commerciële budgetten uit of is dit ten laste van de staatstoelage aan Infrabel?

Ten slotte, is Infrabel van plan om die nieuwe toepassing te commercialiseren? Wie is verantwoordelijk voor eventuele commercieel verlies?

06.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Madame la présidente, vous voyez que les néerlandophones ne sont pas les seuls à s'intéresser aux coussinets antibruit. Effectivement, je crois qu'il s'agit d'une première européenne. Ces coussinets ont déjà été testés sur un tronçon de quelques dizaines de kilomètres entre Bruxelles et Ostende. Il ressort de cet essai que ce système est plus efficace et moins coûteux que les murs antibruit actuellement utilisés.

Il a été annoncé que le réseau serait équipé au rythme de 100 à 150 km par an dès l'an prochain. Confirmez-vous cette information? Quelles seront les lignes prioritairement concernées par ce nouveau

système? J'imagine qu'elles se trouveront en zone urbaine. Quel sera le budget annuel consacré à cette installation?

06.04 François Bellot, ministre: Chers collègues, Infrabel a développé un nouveau *railpad* qui a été testé sur la ligne Bruxelles-Ostende. Il a d'ores et déjà été mis en oeuvre sur 40 km à divers endroits du réseau depuis le début de 2017. La poursuite de la mise en oeuvre est en effet prévue à partir de 2018, au rythme de 100 à 150 km par an.

L'installation est prévue lors de chaque renouvellement de voies et lors de chaque aménagement de nouvelles voies. Ces renouvellements sont répartis sur l'ensemble du réseau en fonction de l'âge et de l'état de la voie existante. Vu le surcoût très limité par rapport aux anciens systèmes, et vu le fait que l'installation est reprise dans les travaux planifiés, le coût pour l'implémentation du *railpad* a été repris dans les budgets existants pour les renouvellements et les extensions. Il n'y a pas conséquent pas de budget spécifiquement prévu pour la mise en oeuvre du *railpad* en lui-même.

Ik kom tot de werken in Harelbeke. De voorbereidende werken starten tijdens de tweede week van januari 2018. De eigenlijke vernieuwingswerken vinden plaats tijdens het weekend van 27 en 28 januari, 3 en 4 februari, 17 en 18 februari en 24 en 25 februari 2018. De werken zullen vermoedelijk eind 2018 afgerond zijn. De dwarsliggers zullen reeds met dergelijke railpads uitgerust zijn.

De werven worden bepaald door de ouderdom en de staat van het spoor. Omdat alle dwarsliggers stelselmatig met de nieuwe pads worden uitgerust, zijn er geen prioriteiten bij de werven.

U had ook een vraag over research en development. De ontwikkeling van deze railpads gebeurt door het eigen personeel en is het resultaat van onderzoek naar klachten van geluidsoverlast. Er werd geen specifiek budget voor research en development gebruikt. De medewerking van de industrie was wel cruciaal om prototypes te ontwikkelen. Dit heeft zich vertaald in een zeer kleine meerprijs van 1 euro per meter spoor.

Infrabel heeft geen plannen voor de commercialisering van deze railpads.

06.05 Alain Top (sp.a): Mijnheer de minister, ik dank u voor het duidelijke antwoord.

In naam van de burgers van onze stad kan ik u zeggen dat zij vanaf volgend jaar beter zullen kunnen slapen. Ik ben een getuige want ik heb in heel mijn leven nooit meer dan 50 meter van die spoorweg gewoond.

06.06 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, dank u wel voor uw antwoord. Ook felicitaties aan de ingenieurs van Infrabel voor het ontwikkelen van een revolutionaire methode om geluidsoverlast terug te dringen.

06.07 Jean-Jacques Flahaux (MR): Je suis également très content de la réponse qui a été formulée, d'autant plus que les murs antibruit sont peut-être efficaces, mais pas très jolis. En ce sens, ceci nous convient très bien.

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

07 Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het derde spoor aan het station van Bilzen" (nr. 21996)

07 Question de M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la troisième voie à la gare de Bilzen" (n° 21996)

07.01 Wouter Raskin (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, het station in Bilzen beschikt over twee sporen aan de reizigersperrons en een derde uitwijkspoor. Dat derde spoor werd vroeger gebruikt om goederentreinen vanuit de Genkse industriezone te laten uitwijken. Dat uitwijkspoor wordt echter al jaren niet meer gebruikt, zo heb ik mij althans laten vertellen, onder andere omdat het te kort zou zijn om de hedendaagse langere treinen te laten uitwijken.

Mijnheer de minister, klopt het dat het derde spoor, het uitwijkspoor, te kort is voor de huidige treinen? Wat is de exacte lengte van dat uitwijkspoor?

Hoe vaak werd dat spoor in de afgelopen jaren nog gebruikt?

Is de NMBS eventueel bereid om de bedding van een niet langer gebruikt spoor te verkopen aan de lokale overheid?

07.02 Minister **François Bellot**: Beste collega, Infrabel laat mij weten dat het uitwijkspoor te Bilzen een operationele lengte van ongeveer 296 meter heeft. Dat spoor is te kort voor de uitwijking van goederentreinen. De lengte van het wijkspoor zal verder afnemen vanwege de toekomstige seinen. De overweg die de drie sporen kruist, is de grootste beperking met het oog op de nuttige lengte. Die overweg zou verdwijnen bij de realisatie van het Spartacusproject.

Het uitwijkspoor werd in de voorbije jaren 471 maal bereden.

Infrabel informeert mij dat de eventuele verkoop van de bedding van niet langer gebruikte sporen net als het al dan niet buiten dienst plaatsen van weinig gebruikte sporen geval per geval geëvalueerd moet worden.

07.03 **Wouter Raskin** (N-VA): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord.

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

08 Questions jointes de

- M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les problèmes de vente de tickets sur le réseau SNCB" (n° 22012)

- M. Jean-Jacques Flahaux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la vente de billets par les accompagnateurs de train en cas de panne des distributeurs automatiques" (n° 22028)

08 Samengevoegde vragen van

- de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de problemen met de ticketautomaten van de NMBS" (nr. 22012)

- de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de verkoop van vervoersbewijzen door de treinbegeleiders wanneer de ticketautomaten defect zijn" (nr. 22028)

08.01 **Emir Kir** (PS): Madame la présidente, monsieur le ministre, dans la presse du 18 novembre dernier, il était question du système électronique de vente de titres de transport de la SNCB hors d'usage dans tout le pays à cause d'une panne informatique. Celle-ci avait touché, dans un premier temps, les grandes gares bruxelloises le samedi matin vers 9 h 00 et, par la suite, s'était étendue à tout le réseau. En conséquence, aucun billet n'avait pu être acheté aux automates.

Monsieur le ministre, confirmez-vous cette information? Dans l'affirmative, pouvez-vous nous transmettre les détails de l'incident et, notamment, la durée de la panne, ses conséquences sur le trafic ferroviaire, sur le personnel et les voyageurs mais aussi l'évaluation de son coût financier, y compris la perte de revenus pour la SNCB ainsi que les mesures éventuelles prises au moment même et celles envisagées pour l'avenir afin d'éviter que ce type de désagrément ne se représente?

08.02 **Jean-Jacques Flahaux** (MR): Madame la présidente, je vous remercie et j'aimerais remercier aussi mon collègue Emir Kir pour avoir accepté le changement demandé.

Monsieur le ministre, un problème technique a récemment mis hors de service les bornes de vente automatique de tickets de trains dans l'ensemble des gares bruxelloises. Les usagers n'ont dès lors eu d'autre choix que de se tourner vers les guichets traditionnels occasionnant des files d'attente. De nombreux témoignages nous sont parvenus de la part de personnes ayant raté leur train à la suite de cet incident. En effet, il ne leur a pas été permis, malgré les circonstances, d'acheter leur billet auprès de l'accompagnateur de train sans frais supplémentaires.

Monsieur le ministre, avez-vous été tenu au courant de cet événement? Ne serait-il pas envisageable que, dans ce type de cas exceptionnel, à l'avenir, les billets puissent être achetés au tarif normal dans le train?

08.03 François Bellot, ministre: Chers collègues, la SNCB m'informe qu'elle a effectivement dû faire face à une panne informatique majeure, ce samedi 18 novembre 2017, de 9 h 05 à 12 h 00.

Bien que l'analyse informatique et financière de l'incident soit toujours en cours, la SNCB m'indique qu'elle examine, avec ses partenaires, des pistes afin d'éviter ce genre d'incident. Une erreur humaine serait à la base de la panne en question. La SNCB précise que dans de tels cas de figure, elle suggère à sa clientèle d'acheter son billet soit au guichet de gare soit auprès des accompagnateurs de train.

Il me revient qu'une telle panne était intervenue le 15 septembre 2017 et que la SNCB avait alors rapidement décidé d'informer son personnel de bord de ne pas appliquer, à titre exceptionnel, le tarif à bord durant la durée du dérangement. Cela n'a toutefois pas été le cas cette fois-ci, ce que je déplore profondément. La SNCB me fait toutefois savoir que les clients ayant dû s'acquitter du tarif à bord peuvent s'adresser au service clientèle afin d'en demander le remboursement.

08.04 Emir Kir (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. Concernant la dernière partie de celle-ci, j'imagine qu'une information est donnée au public, en tout cas aux usagers qui pourraient demander ce remboursement.

08.05 François Bellot, ministre: Vous représentez le public, puisque vous représentez le citoyen. Je pense que cela a été indiqué sur la plate-forme. Dans le cas contraire, je demanderai que cela soit fait.

08.06 Jean-Jacques Flahaux (MR): Je suis très content de la réaction du ministre concernant cette possibilité de rembourser le complément. J'espère qu'à l'avenir, on pourra directement informer les accompagnateurs qu'ils peuvent délivrer des billets sans augmentation de tarif.

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

09 Question de M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la bande de passage d'urgence pour les services de secours" (n° 22003)

09 Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het creëren van een nooddoorgang voor de hulpdiensten" (nr. 22003)

09.01 Emir Kir (PS): Monsieur le ministre, une information du 16 novembre dernier parue dans la presse nous signale que l'association d'automobilistes Touring plaide pour la mise en place d'une bande de passage d'urgence pour les services de secours quand la circulation ralentit ou en cas d'embouteillages. Chaque année, les services de secours perdent des minutes vitales puisqu'ils sont bloqués dans la circulation et les embouteillages.

En principe, les véhicules d'urgence doivent être à l'endroit de l'incident dans les dix à quinze premières minutes, mais la densité du trafic et les files sur nos autoroutes empêchent souvent d'atteindre cet objectif, comme le constate l'organisation. En effet, la loi prévoit qu'il faut dégager la route pour laisser passer les véhicules de secours se déplaçant avec leur sirène, mais la façon de le faire n'est pas stipulée. Quand une voiture d'urgence s'approche, il y a dès lors une désorganisation de véhicules qui ne savent pas où se ranger ou n'osent pas dégager la voie. Cela provoque souvent une perte de temps considérable pour les services de secours qui doivent faire des manœuvres impossibles pour traverser un embouteillage ou le trafic lent.

Monsieur le ministre, quel est votre point de vue sur ce sujet? Quelles mesures en relation avec les problèmes soulevés envisagez-vous à votre niveau? Quel serait le délai prévu pour la mise en oeuvre éventuelle de ce type de pistes? De quelle manière comptez-vous collaborer avec les Régions?

Que pensez-vous de l'instauration du système allemand vanté par Touring sur les autoroutes belges? Dans ce système, tous les automobilistes sont obligés de faire un corridor ou une bande de passage d'urgence sur

les routes à deux bandes de circulation minimum en cas de trafic ralenti. Les véhicules se trouvant sur la bande de gauche doivent alors s'écartier le plus possible vers la gauche, tandis que ceux circulant sur les autres bandes s'écartent le plus possible vers la droite, y compris sur les bermes et les bandes d'arrêt d'urgence.

Enfin, êtes-vous favorable à une adaptation du Code de la route? Si oui, de quelle manière et selon quel timing souhaiteriez-vous procéder?

Je vous remercie d'avance pour vos réponses.

09.02 François Bellot, ministre: Monsieur le président, monsieur Kir, j'ai examiné la proposition de Touring visant à inscrire dans le Code de la route, une règle obligeant les automobilistes à créer un couloir permettant aux services d'urgence de passer en se plaçant le plus possible vers la gauche ou la droite.

Actuellement, l'article 9.7 du Code de la route prévoit déjà une règle qui permet de faciliter le passage d'urgence de certains véhicules. Les véhicules prioritaires qui accomplissent une mission urgente sont autorisés à circuler sur la bande d'arrêt d'urgence pour se rendre sur le lieu d'un incident. Peuvent aussi y circuler les personnes ou services requis par le ministère public, la police fédérale ou locale et les dépanneuses pour se rendre sur le lieu d'un accident qui s'est produit sur l'autoroute ou la route pour automobiles.

Cette règle a l'avantage de permettre à ces véhicules de circuler à un endroit relativement bien dégagé et connu des automobilistes. Si on introduit également la règle proposée par Touring, la situation risque d'être confuse tant pour les conducteurs des véhicules prioritaires que pour les autres automobilistes. Quelle sera la place du conducteur d'un véhicule prioritaire? Les autres conducteurs doivent-ils se diriger vers la gauche ou vers la droite, au risque d'obstruer la bande d'arrêt d'urgence, ou rester tout simplement à leur place dans la file, tandis que la bande d'arrêt d'urgence reste libre?

Le groupe de travail qui prépare l'adaptation du Code de la route n'a pas envisagé cette possibilité, compte tenu des règles existantes satisfaisantes et de l'absence de demandes spécifiques à ce sujet. J'attends toutefois encore l'avis de la police fédérale de la route que j'ai sollicitée sur cette question précise.

09.03 Emir Kir (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour cette réponse. Vous suivez l'avis du groupe de travail qui n'envisage pas ceci dans le cadre de la réforme du Code de la route. Qui se trouve dans le groupe de travail? Quels acteurs publics et privés?

09.04 François Bellot, ministre: Il est composé des représentants des Régions, de la police fédérale, des parquets, etc. Tous les acteurs qui sont liés, de près ou de loin, pourront remettre un avis lorsque le projet définitif aura été élaboré. Il s'agit donc de la police, de la Justice et des Régions. Il leur a été demandé si c'était utile. Nous attendons la réponse de la police fédérale pour voir s'il y a réellement des soucis à ce niveau-là. Même si Anvers et Bruxelles sont régulièrement encombrées, ce n'est apparemment rien à côté d'autres pays ou d'autres villes.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Voorzitter: Jef Van den Bergh.

Président: Jef Van den Bergh.

10 Question de M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'enquête nationale sur l'agressivité et les comportements irritants dans la circulation" (n° 22004)

10 Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de nationale enquête over irritante en agressieve gedragingen in het verkeer" (nr. 22004)

10.01 Emir Kir (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, parmi les mesures prises à l'occasion des États généraux de la sécurité routière de 2015, il avait été décidé d'organiser une journée nationale de la

sécurité routière tous les 15 novembre. Cette année, l'institut Vias publie les résultats d'une enquête effectuée auprès d'un échantillon représentatif de la population belge à propos des comportements irritants et de l'agressivité dans la circulation.

Parmi les comportements irritants, le fait de "squatter" la bande du milieu sur autoroute et la non-utilisation du clignotant en agglomération sont les comportements les plus détestés par les conducteurs. On note aussi quelques différences étonnantes en fonction des provinces.

Monsieur le ministre, quelle est votre analyse de cette enquête de l'institut Vias? À ce stade, avez-vous pu en tirer des conclusions? Prévoyez-vous des mesures? Envisagez-vous d'en discuter avec les Régions?

Combien de personnes en Belgique ont-elles été sélectionnées pour participer à cette enquête? Pourriez-vous ventiler les résultats en fonction de l'âge, du sexe et des Régions?

10.02 François Bellot, ministre: Chers collègues, j'ai pris connaissance des conclusions de l'enquête de l'institut Vias, qui révèlent notamment que les conducteurs agressifs sont deux fois plus impliqués dans des accidents que les conducteurs les plus calmes. L'enquête a également démontré quels sont les comportements les plus irritants au volant, particulièrement le fait de rester sur la bande du milieu, de ne pas utiliser les clignotants, de téléphoner au volant ou de talonner un autre conducteur.

À la lumière des résultats de l'enquête, je constate que pour tous les comportements les plus irritants, il existe déjà un cadre légal et des sanctions prévues. Évidemment, on peut toujours essayer de faire encore plus de contrôles. Mais la conclusion la plus importante que j'en tire est que la sécurité routière est l'affaire de tous. Le gouvernement a beau prévoir des lois et effectuer toujours plus de contrôles, chaque automobiliste doit être responsable au volant et veiller à adopter de lui-même une conduite qui ne mette pas en danger les autres usagers.

Les campagnes de sensibilisation, qui sont de compétence régionale, peuvent également contribuer à sensibiliser les automobilistes pour éviter les mauvais comportements sur la route. Récemment, la Wallonie a initié une campagne de communication sur la courtoisie au volant. Je trouve que c'est une bonne initiative vu que, d'après certaines études, être courtois contribue à réduire le nombre de tués sur les routes. Certaines petites erreurs de conduite doivent pouvoir être tolérées par les autres conducteurs et un geste d'excuse peut parfois désamorcer une situation irritante.

Quant à la méthodologie de l'enquête, celle-ci a été réalisée *online* par le bureau d'études iVOX, à la demande de l'institut Vias, entre le 22 septembre et le 4 octobre 2017, auprès de 1 000 Belges.

Cet échantillon est représentatif sur le plan de la langue, du sexe, du niveau de diplôme et la Région. La marge d'erreur maximum est de 3,02 %.

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

11 Question de M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la candidature du Centre européen de sécurité et d'éducation spatiale (ESEC) de Redu, en province du Luxembourg" (n° 22005)

11 Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de kandidatuur van het European space Security and Education Centre (ESEC) in Redu in de provincie Luxemburg" (nr. 22005)

11.01 Emir Kir (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, le 16 novembre 2017, le Conseil des ministres a approuvé la candidature de la Belgique pour le futur hébergement du back-up du Galileo Security Monitoring Centre (GSMC). C'est le Centre européen de sécurité et d'éducation spatiales (ESEC) de Redu, déjà impliqué dans le programme Galileo, qui sera proposé auprès de la Commission européenne.

En effet, la Commission européenne a déclaré que la candidature de la Belgique entraine en ligne de compte et a fixé de nombreuses exigences en matière de sécurité et de superficie. Le Centre de Redu est déjà un maillon important du projet Galileo, le futur GPS européen. Avec son antenne de 15 mètres de diamètre, il recalcule et valide l'orbite des satellites. S'il est retenu par la Commission européenne, il deviendra

également une pièce maîtresse de la sécurisation des données du système satellitaire.

Monsieur le ministre, pourriez-vous nous fournir plus de détails par rapport à la candidature de la Belgique, entre autres sa probabilité de succès selon vous, le nombre des autres candidatures autorisées, le délai de réponse de la Commission et le timing opérationnel du site?

Quel sera le budget total belge pour la construction de cette infrastructure sur le site de l'Agence spatiale européenne de Redu?

11.02 François Bellot, ministre: Cher collègue, la Belgique a réservé une suite favorable au *Call for expressions of interest to members states for hosting the back-up Galileo Security Monitoring Centre (GSMC)*, lancé le 1^{er} août 2017. Notre candidature a été formalisée par le dépôt d'un dossier préliminaire en date du 19 septembre. La Commission nous a signifié le 6 octobre que la candidature belge avait été retenue. Notre pays est invité à soumettre un dossier de candidature complet. Il n'est fait état d'aucune liste de pays candidats retenus. Après accord du Conseil des ministres du 16 novembre dernier, la Belgique a confirmé son acte de candidature par le dépôt d'un dossier complet ce vendredi 17 novembre. Un avis technique et une évaluation complète des différentes offres seront soumis à la décision de la Commission courant du mois de janvier 2018.

La gestion et la mise en œuvre des accès au Public Regulated Service (PRS) constitue la partie immergée des activités du site. Le GSMC a pour tâche essentielle de veiller à l'intégrité du système et donc d'assurer la cybersécurité de l'ensemble du programme Galileo. À ce titre, le projet que nous ambitionnons doit permettre à la Belgique de contribuer activement à l'agilité – c'est-à-dire la capacité d'adaptation immédiate –, et à la résilience, à la garantie de service du programme et de participer au renforcement de l'autonomie stratégique européenne.

L'observation d'actualité quotidienne indique que le cyberspace est devenu le théâtre d'actions récurrentes et agressives aux conséquences souvent sous-estimées. Proposer l'hébergement du site back-up du GSMC participe sans aucun doute à l'opérationnalisation d'une vision ambitieuse et originale en matière de cybersécurité et constitue une opportunité essentielle pour notre gouvernement et les acteurs du secteur, entreprises et scientifiques.

Fruit d'une stratégie de développement initiée par l'État fédéral et l'Agence spatiale européenne, le site accueille déjà le pôle de cybersécurité de l'ESA. Le site a l'ambition de devenir le centre d'expertise pour la sécurité pour et depuis l'espace pour l'ensemble des projets de l'Agence.

Nous avons fait le choix de proposer une solution qui satisfait aux conditions techniques, d'accès, mais aussi aux conditions de sécurité imposées par la Commission. Le gouvernement est confiant dans les chances de succès de cette candidature qui fait l'objet d'un très important engagement des différentes parties, sachant que cet appel à projets résulte du Brexit.

La détermination du budget et des frais de fonctionnement ainsi que la proposition de financement, avec intervention de la Région wallonne, de la Commission européenne constituent des critères soumis à l'évaluation de la Commission. Il me paraît, dès lors, prématuré de communiquer sur des chiffres précis actuellement.

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

De **voorzitter**: Collega's, wij komen stilaan tot het einde van onze werkzaamheden. De vraag nr. 21462 van mevrouw Els Van Hoof wordt omgezet in een schriftelijke vraag, idem voor vraag nr. 21779 van mevrouw Muriel Gerkens.

De heer Senesael zou nog naar onze commissie komen. De twee redelijk technische vragen nrs 22016 en 22017 van de heer Jef Van den Bergh worden omgezet in een schriftelijke vraag.

12 **Samengevoegde vragen van**
- mevrouw Nele Lijnen aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de verdrag van de beslissing over de besteding van

het 'deugdzame miljard' voor spoorinvesteringen" (nr. 22037)

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het investeringsplan" (nr. 22046)

12 Questions jointes de

- Mme Nele Lijnen au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le retard dans la décision d'affectation du milliard vertueux pour les investissements ferroviaires" (n° 22037)

- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le plan d'investissement" (n° 22046)

12.01 **Nele Lijnen** (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, in *Het Belang van Limburg* van 21 november konden wij vernemen dat er nog steeds onenigheid is tussen u en uw Vlaamse collega Weyts over de besteding van het zogenaamde deugdzame miljard voor spoorweginvesteringen.

Volgens de krant zou minister Weyts het Vlaamse gedeelte van dit miljard enkel willen besteden aan de 11 spoorprioriteiten die het Vlaams Parlement in 2013 heeft bepaald, terwijl uw voorstel ook enkele andere projecten zou bevatten die ten goede komen aan de reiziger.

Ik heb de volgende concrete vragen. Welke timing hanteert u omtrent de beslissing voor het deugdzame miljard aan spoorinvesteringen? Wanneer denkt u dat het mogelijk is om het volledige meerjarig investeringsplan voor de NMBS en Infrabel definitief goed te keuren. Waar liggen de fundamentele verschilpunten tussen de voorstellen van uzelf en van minister Weyts?

12.02 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de minister, ik wil mij aansluiten bij de vraag van mevrouw Lijnen.

Het is duidelijk dat er een verschil in visie bestaat tussen de Vlaamse bevoegde minister en de federale regering. Van federale kant wordt er gekozen voor projecten waaraan men bij wijze van spreken morgen zou kunnen beginnen.

Dat zijn projecten die klaar zijn, projecten die verder moeten worden gerealiseerd en kleinere of zogenaamd kleinere investeringen, zoals perronverhogingen, parkings, fietsenstallingen, enzovoort. Uw Vlaamse tegenhanger lijkt er niet voor open te staan dat het deugdzame miljard daarvoor zou worden gebruikt.

Mijnheer de minister, ik heb de volgende vragen. Wat is de stand van zaken van het investeringsplan? Wat zijn de standpunten van de verschillende partijen? Op welke manier wilt u deze blokkering oplossen? Hoe kunnen wij tot goede samenwerkingsakkoorden komen? Wat is de timing?

Er zou onlangs een interministeriële conferentie worden georganiseerd, maar die kon niet doorgaan bij gebrek aan overeenkomst. Wat is de verdere planning? Wat is uw standpunt ten opzichte van de door minister Weyts uitgesproken wens tot cofinanciering vanuit de Gewesten? Wat zouden daarvoor de voorwaarden zijn? Om welke projecten zou het gaan? Hoe wilt u dat vastleggen in akkoorden?

12.03 Minister **François Bellot**: Mijnheer de voorzitter, mevrouw Lijnen, de NMBS heeft op 28 oktober 2016 een eerste meerjareninvesteringsplan goedgekeurd. Infrabel deed dat op 30 mei 2017. Beide meerjareninvesteringsplannen bleken echter niet gecoördineerd te zijn. Tussen mei en september vond dan ook een harmonisering van de meerjareninvesteringsplannen plaats. Daarbij werd voornamelijk werk gemaakt van samenhang tussen de investeringen van beide ondernemingen in het kader van projecten inzake onthaalhallen, die voor een groot deel in Vlaanderen gelegen zijn en die concreet uitvoering geven aan de wil om de klant centraal te stellen.

Er moet worden benadrukt dat de harmonisering mogelijk werd gemaakt dankzij de aanwending van een klein deel van het deugdzame miljard.

Daarmee kan voortaan worden beschouwd dat er voldoende middelen zijn voor het meerjareninvesteringsplan, in de zin van de bijzondere wet van 1980, zoals gewijzigd naar aanleiding van de zesde staatshervorming. Er wordt zodoende tegemoetgekomen aan een van de hoofdvoorwaarden die de weg openen naar een bijkomende financiering van spoorwegwerken door de Gewesten.

De besteding van de beschikbare middelen gaf aanleiding tot een uitgebreide dialoog met de Gewesten. Er werd vertrokken van een scenario waarbij prioriteit werd gegeven aan de harmonisering en aan werven die kunnen worden afgerond met de beschikbare middelen.

Andere scenario's werden bedacht met een bijkomende financiering van het Vlaamse Gewest. Er zou overleg aan de gang zijn tussen de Vlaamse partijen die deel uitmaken van de federale en de gewestregering om ook tussen hen tot een harmonisering te komen.

Gelet op de federale oorsprong van de middelen die het mogelijk hebben gemaakt om de situatie te deblokken, verwacht ik nu dat de Vlaamse regeringspartijen een consensus vinden onder elkaar over de gewenste investeringen.

Ik wil er nog aan toevoegen dat de raad van bestuur van de NMBS op 27 oktober 2017 niet alleen haar aangepast meerjareninvesteringsplan heeft goedgekeurd, maar ook haar strategisch meerjareninvesteringsplan, met alle spoorwegprojecten die door het "deugdzame miljard" gefinancierd worden.

Infrabel zal wellicht binnenkort haar strategisch meerjareninvesteringsplan goedkeuren. Er worden ook talrijke werkvergaderingen belegd met de Gewesten om de teksten te finaliseren van het samenwerkingsakkoord en van de uitvoerende samenwerkingsakkoorden die in het vooruitzicht worden gesteld.

12.04 Nele Lijnen (Open Vld): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord. Ik denk inderdaad dat het belangrijk is om alle werken uit te voeren en eerst de investeringen te doen die de reizigers ten goede komen. Dat lijkt mij een goed vertrekpunt.

Vlaanderen kan de pre- en cofinanciering natuurlijk wel gebruiken als hefboom voor eventuele extra projecten. Ik zou toch willen aandringen om daarop aan te sturen in uw overleg met Vlaanderen.

We stellen vragen op basis van wat wij in de krant vernemen. Ik lees vandaag opnieuw dat de heer Raskin het heeft over lijn 18 in Limburg. Hij heeft het over een haalbaarheidstudie. Volgens mijn informatie gaat het niet over een haalbaarheidstudie maar over een locatieonderzoek. Vooraleer men een vergunning aanvraagt voor een lijn moet men immers weten op welk traject de lijn zal worden aangelegd, tenzij ik uit het bericht in de pers moet afleiden dat de heer Raskin van het oude traject uitgaat, maar dan zou hij een voorafname op het lopende onderzoek doen.

Ik vond het belangrijk om dit vandaag nog eens te onderstrepen.

U begrijpt dat het belangrijk voor Limburg is dat een aantal investeringen nu daadwerkelijk op de rails wordt gezet. Ik heb het dan specifiek over de elektrificatie van twee lijnen. Ik dring erop aan om dit zo snel mogelijk uit te voeren. Elke dag dat er geen definitieve beslissing over het investeringsplan wordt genomen is een dag te veel.

Ik wil u echt vragen om er ook bij uw Vlaamse collega op aan te dringen om deze knopen op een constructieve manier door te hakken, want de zwartepiet blijven doorschuiven van het ene niveau naar het niveau brengt ons geen stap verder. Ook de minister van Mobiliteit in Vlaanderen mag hierin zijn verantwoordelijkheid nemen.

12.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw Lijnen, ik kan mij daar als Antwerpenaar voor 100 % achter scharen. Ik steun de repliek van mevrouw Lijnen hierin.

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

13 Question de M. Daniel Senesael au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la réouverture de la gare d'Herseaux" (n° 21753)

13 Vraag van de heer Daniel Senesael aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de heropening van het station Herseaux" (nr. 21753)

13.01 Daniel Senesael (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, en juin 2013, la SNCB a décidé de fermer définitivement les guichets de la gare d'Herseaux. Six mois plus tard, c'est la salle d'attente qui subissait le même sort. Je connais particulièrement bien ladite gare pour la fréquenter de manière assidue pour me rendre à ce parlement.

Afin de permettre la réouverture de cette gare, la Ville de Mouscron approuvait en février 2015 la convention d'un bail longue durée avec la SNCB pour la réouverture de la gare. Or, force est de constater que plus de 32 mois plus tard, la gare n'est toujours pas rouverte.

Monsieur le ministre, à l'approche de l'hiver et ses températures fraîches, les usagers de la gare d'Herseaux sont à tout le moins en droit d'attendre des locaux où attendre leur train dans des conditions acceptables. Or, sans convention d'emphytéose dûment validée, il n'est pas permis pour la Ville d'entamer les travaux nécessaires et escomptés.

Monsieur le ministre, pouvez-vous faire le point sur ce dossier? Comptez-vous y mettre un coup d'accélérateur?

Comment expliquez-vous que plus de deux ans et demi après la signature de la convention de bail, la salle d'attente soit toujours fermée et la situation à l'intérieur du bâtiment ne semble pas évoluer?

À l'époque, la possibilité de création d'un poste de concierge avait été évoquée. Qu'en est-il de cette proposition?

13.02 François Bellot, ministre: Cher collègue, il me revient que le projet de bail emphytéotique a été approuvé par le conseil d'administration de la SNCB en avril 2015, donc voici plus de deux ans. La SNCB précise que depuis lors, ce projet est en cours d'approbation au niveau de la commune. Selon les informations dont la SNCB dispose, celui-ci a été présenté au conseil communal du 20 novembre 2017. La signature de l'acte est prévue après l'obtention de l'aval de la tutelle communale; soit dans un délai de soixante jours, je pense.

La SNCB ajoute qu'elle n'est pas au courant des raisons d'un tel délai pour l'approbation du dossier au sein de l'administration communale.

L'emphytéose prévoit bien que la commune crée au sein de l'ancienne gare, une salle d'attente pour les voyageurs, ainsi que la conciergerie que vous avez évoquée.

Voilà ce que je peux vous dire de ce dossier.

13.03 Daniel Senesael (PS): Merci, monsieur le ministre, pour vos éléments de réponse qui permettent de clarifier la situation.

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

De **voorzitter**: Daarmee komen wij aan het einde van onze werkzaamheden.

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 15.30 uur.
La réunion publique de commission est levée à 15.30 heures.*