

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 6 MEI 2015

Namiddag

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

du

MERCREDI 6 MAI 2015

Après-midi

De behandeling van de vragen en interpellaties vangt aan om 15.16 uur. De vergadering wordt voorgezeten door de heer Jef Van den Bergh.

Le développement des questions et interpellations commence à 15.16 heures. La réunion est présidée par M. Jef Van den Bergh.

01 Vraag van de heer Peter Vanvelthoven aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de dienstverlening van de NMBS in Lommel" (nr. 3734)

01 Question de M. Peter Vanvelthoven à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'offre de services de la SNCB à Lommel" (n° 3734)

01.01 Peter Vanvelthoven (sp.a): Mevrouw de minister, ik voer zelden of nooit het woord over lokale dossiers, maar over dit onderwerp word ik misschien niet dagelijks, maar dan toch wekelijks aangesproken. Dat heeft mij in de pen doen kruipen. Een aantal van de opmerkingen over het station van Lommel en de dienstverlening aldaar, leg ik daarom nu aan u voor.

Ik som enkele van de opmerkingen op. De reistijd Lommel-Antwerpen is opnieuw verlengd sinds de invoering van de nieuwe dienstregeling, weliswaar met maar vier minuten, maar ten opzichte van tien jaar geleden is de reistijd nu al tien minuten langer. Op een reistijd van minder dan een uur is dat best veel.

Het aantal rytuigen van en naar Lommel wordt voortdurend verminderd. 's Morgens, om 07 u 40, zijn er nog slechts vier rytuigen, terwijl er dat vroeger zes waren. Op dat ogenblik is het spitsuur en dat betekent dus dat heel wat pendelaars op de trein opstappen en meteen moeten blijven rechtstaan zonder enig comfort. Waarom het aantal rytuigen is verminderd, is ons een raadsel.

In de avond doet zich een gelijkaardig verhaal voor, want dan rijden er slechts twee rytuigen terug naar Noord-Limburg en dat is het minimum.

Vooral op vrijdagavond, wanneer ook de studenten terugkeren, is dat een serieus probleem. Daar komt nog eens bij dat de rechtstreekse trein van Leuven naar Lommel op vrijdagmiddag is afgeschaft; dat was ook een studententrein. Dat betekent dat al die passagiers terechtkomen op de trein vanuit Antwerpen naar Lommel van slechts twee rytuigen.

Daarnaast zien wij dat de vroegste treinen en een extra piekurtrein in de nieuwe dienstregeling gewoonweg afgeschaft zijn.

Het loket in het station van Lommel is ondertussen in de weekends permanent gesloten. Heel recent hebben wij moeten noteren – de stad werd daarover niet geïnformeerd, er hangt gewoon een dienstmededeling op de deur van het loket – dat het loket wegens personeelsgebrek gesloten zal zijn.

Mevrouw de minister, daarom wil ik u de volgende vragen stellen.

Beseft u dat de dienstverlening dermate achteruitgaat dat mensen overwegen om, vanwege die gebrekkige dienstverlening, geen gebruik meer te maken van het openbaar vervoer, van de trein?

Kunt u de mogelijkheid onderzoeken om in meer rijklijnen te voorzien? Ik vraag nog niet eens naar meer treinen, maar tenminste al naar meer rijklijnen.

Kunt u in een oplossing voorzien voor het gebrek aan personeel, waardoor het stationsloket nu blijkbaar gedurende een volledige maand gesloten moet worden?

Op alle vlakken betekent dat een achteruitgang van de dienstverlening. Ik hoop dat u mij enig licht in de duisternis kunt verschaffen.

01.02 Minister **Jacqueline Galant**: Mijnheer Vanvelthoven, in het nieuwe vervoersplan werden inderdaad een eerste IR-verbinding en een L-verbinding 's morgens vanuit Lommel richting Antwerpen geschapt. De reden hiervoor is de lage bezettingsgraad van deze treinen op het traject Neerpelt – Mol. Vanuit Lommel rijden alle treinen nu wel door tot Hamont. Het plan houdt ook rekening met meer realistische rit- en stoptijden en zou moeten bijdragen tot een betere stiptheid van het treinverkeer.

De bezettingcijfers tonen aan dat de treinen van en naar Lommel theoretisch niet overbezet zijn. Voor de treinen die op vrijdagmiddag rijden, zal de NMBS bestuderen of het mogelijk is om de samenstelling aan te passen voor studenten die terugkeren naar huis.

Het loket van het station van Lommel is opnieuw open sinds 20 april. De NMBS laat weten dat de biljettenautomaat goed werkt en per dag tientallen biljetten aflevert.

01.03 **Peter Vanvelthoven** (sp.a): Mevrouw de minister, ik noteer dat het aanbod voor de studenten op vrijdagmiddag verder onderzocht wordt. Ik hoop dat we daarover op korte termijn uitsluitsel krijgen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: De samengevoegde vragen nrs 3589 van de heer Van Hecke en 3611 van de heer Geerts werden omgezet in schriftelijke vragen.

02 **Vraag van de heer Hans Bonte aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de lawaaihinder van de vliegtuigen vertrekkende vanuit Zaventem" (nr. 3757)**

02 **Question de M. Hans Bonte à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les nuisances sonores causées par les avions décollant de Zaventem" (n° 3757)**

02.01 **Hans Bonte** (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik zou bijna zeggen dat het spel opnieuw op de wagon zit. Ik bedoel daarmee dat niet langer dan morgenavond in Grimbergen een aantal lokale en bovenlokale mandatarissen uit de Vlaamse Rand samenkomen en aanklagen wat heel wat groepen en burgers aanvoelen, met name dat de regio sinds de vernietiging van het plan-Wathelet absoluut in een onrechtvaardige situatie is terechtgekomen op het vlak van de eerlijke verdeling van de lawaaihinder.

De vernietiging van het plan-Wathelet – waarvan ik lees dat de heer Wathelet zelf de politieke prijs heeft betaald door het te blijven verdedigen in de vorige legislatuur – heeft tot gevolg dat de bocht naar links en de verschillende kanaalroutes niet langer gebruikt worden. Ik kan vanuit mijn lokaal mandaat enkel maar meegeven dat de lawaaihinder effectief erg is toegenomen overdag, in het weekend, waarbij wij effectief in een concentratie belanden. Vooral de inwoners van de Noordrand maar ook de inwoners van Wezenbeek-Oppem, Kraainem en Tervuren zullen ongetwijfeld opnieuw aan uw deur kloppen met het verzoek om toch naar een eerlijke spreiding te streven. In tegenstelling tot een aantal Brusselse politici ben ik er immers van overtuigd dat onze regio een sterke luchthaven nodig heeft maar ook een luchthaven die aanvaard wordt, waarvan het maatschappelijk draagvlak gesoigneerd wordt. Dit kan men maar realiseren door een eerlijke verdeling van de hinder te organiseren.

Mevrouw de minister, ik heb enkele vragen.

Is er vooruitgang geboekt met betrekking tot een fundamentele oplossing? Hoe zal die er dan uitzien? Zullen wij eeuwig met die concentratie moeten leren leven?

Werd reeds overleg gepleegd met de regio's? Ik wil hierbij mijn verbazing uitdrukken dat men vanuit Brussel soms het signaal krijgt dat de luchthaven weg mag. Lees: ze mag naar Charleroi verplaatst worden. Eveneens ben ik er verwonderd over dat het bijzonder windstil is op het niveau van het Vlaams Gewest inzake de concentratie van de lawaaihinder over de Vlaamse Rand.

Pleegt men overleg met de Vlaamse regering en de Vlaamse minister van Leefmilieu? Zo ja, wat hebben deze gesprekken opgeleverd?

Is de minister van oordeel dat de spreiding van de lawaaihinder vandaag al dan niet op een billijke manier gebeurt? U kent mijn mening hierover. Voor ons is dit geen houdbare situatie. Er is immers geen eerlijke verdeling. Ik zou graag uw mening en die van de federale regering hierover kennen.

02.02 Minister **Jacqueline Galant**: Ik kan u verzekeren dat ik mij ten volle inzet voor het tot stand komen van structurele oplossingen voor alle Brusselaars en buurtbewoners die getroffen worden door de luchthavenactiviteiten. De spreiding van het lawaai vormt ongetwijfeld een gemeenschappelijke doelstelling van de federale overheid en van de Gewesten. Er zullen vergaderingen plaatsvinden in die zin.

Als eerste stap moest er uitvoering worden gegeven aan de beschikking van 31 juli 2014, des te meer omdat het Brussels Gewest ons heeft aangemaand om dwangsommen te betalen. Die eerste stap ging gepaard met twee geluidsbeperkende maatregelen, één bij het landen en één bij het opstijgen. Bovendien heb ik aan Belgocontrol gevraagd om mij wekelijks een nauwkeurige monitoring te bezorgen teneinde de strikte toepassing van het moratorium op te volgen.

Desalniettemin kan ik u verzekeren dat ik overeenkomstig het regeerakkoord daadwerkelijk op zoek ben naar een voor iedereen adequate structurele oplossing. U zal het met mij eens zijn dat een dossier van die aard niet zomaar in minder dan zes maanden op te lossen valt.

02.03 **Hans Bonte** (sp.a): Mevrouw de minister, u zegt dat er vergaderingen zullen plaatsvinden. Ik heb u een precieze vraag gesteld, of er overleg geweest is met de Gewesten. Daarop krijg ik geen antwoord. In plaats daarvan vertelt u mij dat er vergaderingen zullen plaatsvinden en dat er structurele oplossingen gevonden zullen worden.

Het enige wat ik weet, is dat er een soort van jubel ontstaat op het niveau van Brussel, waarbij een aantal verantwoordelijke Brusselse politici van oordeel zijn en ook in het openbaar zeggen dat deze eerlijke spreiding nooit meer terugkomt. Als dat zo is, moet die luchthaven maar verhuizen.

Ik hoor u ook niets zeggen over mijn specifieke vraag in verband met de houding ten aanzien van de concentratie op dit moment. Ik hoor wel dat er een structurele oplossing gezocht wordt. Ik kan u enkel zeggen dat het potje aan het koken is.

Hopelijk zal het niet overkoken, want dat zou betekenen dat de legitimiteit van de luchthaven en de verdraagzaamheid ten aanzien van de luchthaven onderuit worden gehaald. Ik vrees dat er dan pas zal worden gejubeld op een aantal Brusselse niveaus omdat de luchthaven dan wellicht naar Charleroi zal verhuizen.

Met andere woorden, het moeilijk evenwicht dat werd bereikt na veel communautair overleg is nu weg. Het enige wat ik zie, is een terugkeer naar een concentratie. Meer nog, er is eigenlijk nog niets gebeurd, niettegenstaande het feit dat het al maanden is aangekondigd.

Ik zal er dan ook op blijven aandringen, mevrouw de minister, dat er effectief werk wordt gemaakt van een eerlijke spreiding. Ik zal daarvoor nog bij herhaling aan uw mouw trekken om te weten hoe het daarmee staat.

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

03 **Question de M. Benoit Hellings à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les deux mesures dites quick wins mises en place à Brussels Airport" (n° 3634)**

03 Vraag van de heer Benoit Hellings aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de twee *quick wins* op Brussels Airport" (nr. 3634)

03.01 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): Monsieur le président, madame la ministre, dans la foulée de la mise en œuvre du moratoire sur le plan Wathélet, vous avez annoncé avoir donné l'instruction à Belgocontrol de mettre en place deux mesures dites *quick wins* en vue de réduire quelque peu le bruit généré par les avions décollant et atterrissant à Bruxelles.

Ces mesures sont les suivantes: l'élargissement des approches en descente continue (CDO) pour les atterrissages et l'application de la procédure NADP1 pour les décollages. Ces mesures étant par nature techniques, j'aimerais avoir quelques explications de votre part.

Selon une étude de la KU Leuven, la CDO a un léger effet positif sur les émissions de bruit dans les zones se situant à plus de 15 km de l'aéroport: un gain moyen de 2 dB pour un avion moyen courrier et de 3 dB pour un avion long-courrier. Je note donc que cela ne résoudra probablement rien pour les quartiers les plus proches de l'aéroport, en particulier les communes de Woluwe-Saint-Pierre, Kraainem et Wezembeek-Oppem, qui se trouvent sous la route menant à la piste 01.

Selon l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (ou ICAO en Anglais), la procédure de décollage NADP1 a pour objectif de réduire les émissions de bruit dans les zones très proches du bout des pistes. Il paraît qu'il existe aussi une procédure NADP2, qui consiste, elle, à réduire le bruit dans des zones plus éloignées. Si je comprends bien la description faite par l'ICAO sur son site internet, la procédure NADP1 consiste à décoller à vitesse réduite jusqu'à 3 000 pieds (900 mètres).

Quelque chose m'échappe probablement, mais ceci devrait, au contraire, engendrer plus de nuisances puisque les avions survoleront la ville à basse altitude. Jusqu'à présent, il avait toujours été recommandé que les avions prennent au plus vite de l'altitude, selon un gradient de montée d'au moins 7°.

Madame la ministre, la descente continue sera-t-elle appliquée à tous les atterrissages ou seulement à une partie? Il semblerait que cette procédure ne soit applicable que dans certaines conditions, hors trafic important et dans de bonnes conditions climatiques. Tous les types d'avions (petit, moyen, gros porteurs) seront-ils concernés? Cette mesure ne serait-elle dès lors pas qu'un emplâtre sur une jambe de bois?

Pourquoi ne pas avoir choisi la procédure NADP2? Maintenez-vous le gradient de montée à 7°?

Dans quels délais allez-vous proposer d'autres mesures *quick wins*?

03.02 Jacqueline Galant, ministre: À l'atterrissage, les procédures CDO ont démontré leur caractère positif en termes de niveaux de bruit dans la zone située à une distance comprise entre huit et vingt-cinq kilomètres des pistes.

En plus des deux pistes 25, l'application de ces procédures sera généralisée aux autres pistes de l'aéroport de Bruxelles-National: 01, 07R et 07L.

Les procédures CDO qui visent à effectuer une descente suivant un profil vertical continu avec une puissance de moteur minimale peuvent être appliquées nuit et jour. Il est vrai que la gestion du trafic et de la sécurité aérienne ne permet pas une utilisation systématique diurne et nocturne. En revanche, nous pouvons tendre à systématiser leur emploi lorsque le trafic le permet.

Les procédures de départ à moindre bruit NADP permettent d'optimiser le profil de montée des avions afin de diminuer le bruit reçu au sol en fonction des zones survolées. Deux types de NADP existent: d'abord, une procédure destinée à prendre rapidement de l'altitude en vue de réduire le bruit à proximité directe de l'aéroport (NADP1), ensuite une procédure visant à prendre de la vitesse rapidement afin de réduire la puissance et le bruit à plus grande distance de l'aéroport (NADP2).

Il a été proposé d'introduire le recours à des procédures de départ à moindre bruit, de type NADP1. La réduction serait de l'ordre de trois à huit décibels en fonction de la catégorie d'appareil.

Justement, monsieur le député, avec la NADP1, la consommation de carburant dans la phase initiale de

montée serait légèrement accrue de 3 %, tandis que les émissions d'oxyde d'azote seraient diminuées de 15 à 20 %.

Ces mesures ne vont pas résoudre entièrement la question du survol, j'en conviens, mais elles ont le mérite d'être prises rapidement et de produire de réels gains afin de réduire les nuisances sonores à destination de tous les citoyens. Je suis dorénavant tournée vers la recherche d'une solution structurelle.

03.03 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): Madame la ministre, en termes de consommation, on peut dire que vous savez parler à un député écologiste!

J'ai bien compris la procédure de descente continue et bien noté que la diminution du bruit est constatable pour des zones de huit à vingt-cinq kilomètres. Il en résultera un effet très positif pour le Brabant wallon, et nous pouvons nous en réjouir.

En revanche, les communes extrêmement survolées, telles Kraainem, Wezembeek-Oppem et Woluwe-Saint-Pierre, ne bénéficieront pas beaucoup des effets de ce *quick win*, mais ce n'est pas grave... Comme vous le dites, il faut continuer d'œuvrer à des solutions structurelles. Nous vous attendons sur cette question.

S'agissant de la NADP 1 et 2, j'en ai compris la subtilité.

Je vous remercie pour votre réponse.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

04 Question de M. Benoit Hellings à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'application du moratoire sur le plan Wathelet" (n° 3740)

04 Vraag van de heer Benoit Hellings aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toepassing van het moratorium op het plan-Wathelet" (nr. 3740)

04.01 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): Monsieur le président, madame la ministre, le moratoire sur le plan Wathelet est entré en vigueur le 2 avril dernier. Pourtant, plusieurs habitants de Bruxelles signalent, depuis cette date, la présence d'avions au-dessus de quartiers qui ne devraient plus, en principe, être survolés. Je ne vais pas entrer dans les détails qui figurent dans ma question écrite. Toutefois, je peux vous dire qu'une habitante d'Uccle a constaté que huit avions sont passés à très basse altitude à des heures où il ne devrait pas y en avoir; qu'un habitant d'Auderghem a constaté des bruits au décollage; qu'une habitante d'Ixelles signale des avions volant à très basse altitude; qu'un habitant d'Etterbeek, qui vous a d'ailleurs écrit le 16 avril, signale que de très nombreux avions survolent encore Montgomery, Thieffry et Pétilion et, enfin, qu'un habitant de Watermael-Boitsfort a constaté début avril que sa commune était massivement survolée. Je vous ai transmis les captures d'écran des positions radar qui attestent de ces survols.

Madame la ministre, quelles explications donnez-vous aux observations faites par ces habitants, tant à Uccle (route du canal) qu'à Ixelles (boucle à l'atterrissage) qu'à Auderghem ou Etterbeek (virage à gauche large)? Le moratoire est-il bien intégralement appliqué par Belgocontrol? On peut se poser la question puisque des avions se trouvent là où ils ne devraient pas se trouver.

Et si ce n'est pas le cas, quelles mesures envisagez-vous de prendre pour faire respecter le moratoire ou pour mettre un terme à cette boucle à l'atterrissage au-dessus de Bruxelles puisqu'on constate que malgré la mise en œuvre du moratoire au plan Wathelet, il persiste une boucle d'atterrissage au-dessus de Bruxelles?

04.02 Jacqueline Galant, ministre: Monsieur Hellings, Bruxelles était déjà survolée par certains décollages et atterrissages de l'aéroport de Bruxelles-National avant le 6 février 2014. Le moratoire n'a fait que rétablir la situation existante à cette date.

En ce qui concerne les observations faites à Uccle pour la route du canal, le nombre de vols sur cette route a considérablement diminué à la suite de l'introduction du moratoire, particulièrement le nombre de vols de gros porteurs. Cette route reste néanmoins utilisée pendant la journée du samedi et du dimanche pour tous les vols en direction du sud-ouest ainsi que la nuit pour les avions de moindre bruit, comme c'était le cas avant février 2014.

En ce qui concerne les observations faites à Auderghem, la situation est très variable d'un quartier à l'autre. La suppression du virage large a soulagé de nombreux quartiers. Le retour aux anciennes routes a, par contre, signifié le retour au survol existant avant février 2014 pour d'autres quartiers. Belgocontrol a reçu l'instruction de faire un monitoring continu de la situation sous forme d'un rapport hebdomadaire auquel je serai très attentive. Ce rapport sera également disponible sur le site internet.

04.03 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): Madame la ministre, vous n'avez pas répondu à la question concernant la boucle à l'atterrissage qui persiste. Je déposerai peut être une question écrite à ce sujet. Je serai attentif aux informations que vous divulguez sur le site internet.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

05 Questions jointes de

- **M. Benoit Hellings** à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les effets du moratoire sur les vols de nuit empruntant la route du canal à Bruxelles" (n° 3956)

- **Mme Sonja Becq** à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les nuisances sonores autour de l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 4120)

- **M. Bert Wollants** à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'utilisation nocturne de la route du canal par les avions ayant un QC inférieur ou égal à 4" (n° 4142)

05 Samengevoegde vragen van

- de heer Benoit Hellings aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de gevolgen van het moratorium op nachtvluchten langs de zogenaamde kanaalroute in Brussel" (nr. 3956)

- mevrouw Sonja Becq aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de geluidshinder rond de luchthaven Brussel-Nationaal" (nr. 4120)

- de heer Bert Wollants aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het nachtelijk gebruik van de kanaalroute door vliegtuigen met een QC lager of gelijk aan 4" (nr. 4142)

05.01 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): Monsieur le président, madame la ministre, le moratoire sur le plan Wathelet est entré en vigueur le 2 avril dernier.

Les habitants des quartiers situés aux alentours du canal ont pu constater avec satisfaction, comme vous venez de le dire, que depuis lors, le nombre de vols de nuit (de 23 h 00 à 06 h 00) sur cette route a substantiellement diminué.

Il semblerait que la mise en œuvre du moratoire dont vous venez de parler ait coïncidé avec la mise à jour dans l'*Aeronautical Information Publication* (AIP) de la liste des avions autorisés à emprunter de nuit la route du canal, avec l'obligation de respecter la nuit un *quota count* maximal de 4. Ceci avait été prévu au moment de la création de cette route en 2003 par Mme Onkelinx, après Mme Durant, mais n'avait jamais été mis en œuvre.

Le moratoire que vous avez mis en application marque très positivement ses effets pour cette route, qui survole la zone la plus densément peuplée non seulement de Bruxelles, mais aussi du pays, et cause encore des nuisances dans le chef de plus de 390 000 citoyens, selon l'étude dite ULB.

Madame la ministre, pouvez-vous me communiquer l'évolution du nombre d'avions survolant de nuit la route du canal depuis l'entrée en vigueur du moratoire le 2 avril 2015? Pouvez-vous me confirmer que vous ne remettrez pas en question, dans un avenir proche ou lointain, l'ensemble des décisions et donc les améliorations connues sur cette route du canal depuis lors?

05.02 Sonja Becq (CD&V): Mevrouw de minister, mijn vraag sluit aan bij die van collega Hellings. Na het moratorium voor het plan-Wathelet is het nachtelijk gebruik van de kanaalroute aan de orde. Collega Hellings sprak over een *mise à jour* van de AIP, maar wij zien eigenlijk niet waarom een *mise à jour* nodig

was. In de AIP die ik in mijn schriftelijke neerslag heb overgenomen, werden oorspronkelijk ongeveer honderd vliegtuigtypes met een QC lager of gelijk aan 4 toegelaten.

Wij stellen vast dat het aantal vliegtuigtypes verminderd werd tot ongeveer tien vliegtuigen in plaats van honderd door te spreken over “potentieel QC 4” versus “effectief QC 4”. Laat ik dat verduidelijken met een voorbeeld. Stel, een Volkswagen kan een motor van 1 400 cc of van 2 000 cc hebben, en men doet alsof die steeds 2 000 cc bevat, wat niet waar is.

Mevrouw de minister, ik heb hierbij heel veel vragen. Waarom gebruikt men die terminologie? Waarom werd er niet gewoon teruggekeerd naar de oude lijst in uitvoering van het regeerakkoord? Wat is het gemiddeld aantal bewegingen van vliegtuigen met een QC +4 maar ook met een QC –4, effectief en niet alleen potentieel, dat hierdoor onterecht verschoven wordt naar de Noordrand? Op welke manier zult u het probleem verhelpen? Dat kan vrij eenvoudig door gewoon de oude lijst te hernemen en te zeggen dat het effectief moet gaan om vliegtuigen met een QC –4.

Daarbij aansluitend, door een terugkeer naar de oude situatie blijft er een vraag naar de evaluatie van de routes die op 9 januari en 6 maart in gebruik werden genomen. Die zullen geëvalueerd en waar nodig aangepast worden met het oog op aanvaardbare oplossingen. Hoeveel staat het met de evaluaties zoals overeengekomen in het regeerakkoord?

05.03 Bert Wollants (N-VA): Mevrouw de minister, mevrouw Becq heeft het al zeer duidelijk geschetst. In het regeerakkoord hebben wij ervoor gekozen om de luchthavenakkoorden van december 2008 en februari 2010 als uitgangspunt voor het beleid rond de geluidshinder te behouden. In punt 2.1 van het laatste luchthavenakkoord lezen we dat de kanaalroute voor nachtelijke vluchten wordt gebruikt door vliegtuigen met een QC kleiner of gelijk aan 4 en door vliegtuigen uitgerust met Precision Area Navigation. In de AIP is dat vertaald in een opsomming van een honderdtal verschillende toestellen.

Wij hebben de wijzigingen inderdaad opgemerkt. Nu staan er nog ongeveer dertig in, waardoor heel veel van de toestellen die vandaag 's nachts de ringroute gebruiken, geen QC van 4 maar soms van 3, van 2 of nog minder hebben. Dat lijkt mij niet helemaal te stroken met de akkoorden.

Op de website van Brussels Airport vindt men het baangebruik en de bevroren routes terug. Terwijl in januari 2014, dus voordat vliegtuigen de bocht naar links maakten en de kanaalroute intensiever zijn gaan gebruiken, bijvoorbeeld de Boeings 757 en 737 netjes op de kanaalroute zaten, vliegen zij sinds 2 april richting Chièvres 3C, dus de ringroute. Dat is inderdaad de ringroute. Het gaat over ongeveer 5 tot 7 toestellen per nacht. We hebben in een gemiddelde nacht 17 tot 19 toestellen. Dat is toch wel een zeer belangrijk aandeel. Ik meen dat men daarmee heel ver verwijderd is van het regeerakkoord en het akkoord van 2010.

Ik heb hierover dus een aantal vragen. Ten eerste, kunt u mij duiden op welke manier tot een herziening van de lijst werd beslist? Wie heeft hiertoe de opdracht gegeven? Hoe moeten we dat plaatsen tegenover de aangehaalde passage uit het luchthavenakkoord?

Ten tweede, zul u de nodige stappen zetten, zodat vliegtuigen met een QC lager of gelijk aan 4 effectief de kanaalroute zullen gebruiken? Zult u dat op de snelst mogelijke manier rechtzetten, namelijk via NOTAM?

Voorzitter: Wouter Raskin.

Président: Wouter Raskin.

05.04 Minister Jacqueline Galant: Ik wil, ten eerste, herhalen dat ik mij aan het regeerakkoord houd. Mijn instructie is in die zin duidelijk geweest, met name een terugkeer naar de toestand van vóór 6 februari 2013.

Van de lijst van vliegtuigen die tot de kanaalroute worden toegelaten, wens ik een chronologisch overzicht te geven. De lijst die van toepassing was, dateert van 2003 en paste reeds het criterium toe om vliegtuigen met een QC-waarde lager dan of gelijk aan 4 op te nemen. Die lijst was bijgevolg twaalf jaar oud. Belgocontrol en het DGLV hebben van de gelegenheid gebruik willen maken om de lijst te actualiseren en aan te passen aan de huidige situatie.

Wel moet ik toegeven dat de criteria die daartoe in aanmerking werden genomen, louter theoretische criteria zijn die op internationale normen berusten. Dat verklaart de inkorting van de lijst. Bepaalde vliegtuigtypes die

Brussel-Nationaal aandoen, voldoen namelijk eveneens aan de gestelde criteria.

J'ai donc demandé à Belgocontrol et à la DGTA, avec le concours de Brussels Airport Company, de mettre cette liste à jour en tenant compte tout d'abord du respect du *quota count*, et, ensuite, en y faisant figurer tous les types d'avions conformes qui opèrent à Bruxelles-National. Je demanderai à ce que cette liste soit revue de manière régulière afin que soient respectés ces principes.

De evaluatie van de vliegroutes van 9 januari en 6 maart 2014 is, ten slotte, nog steeds aan de gang. Ik zal uiteraard niet nalaten u daarover te berichten wanneer ik over de evaluatie zal beschikken en ze geanalyseerd heb.

Je suis dorénavant tournée vers la recherche d'une solution structurelle qui cherchera à éviter les zones densément peuplées et la route du canal.

05.05 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): Madame la ministre, je suis entièrement d'accord avec vous. C'est la route la plus densément peuplée des routes avoisinant l'aéroport. Comme vous l'avez dit, au moment où cette route a été définie, en 2003, avec l'établissement de la route du canal, appelée aussi la route Onkelinx, le *quota count*, inférieur ou égal à 4, avait été spécifié comme norme, étant donné la densité de population qui se trouvait déjà sous cette route.

Nous resterons donc très attentifs aux modifications éventuelles que vous envisageriez ou que Belgocontrol envisagera pour qu'elles tiennent bel et bien compte de ce critère essentiel, à savoir la densité de population et donc de sa non soumission au *quota count* supérieur à 4.

05.06 Sonja Becq (CD&V): Mevrouw de minister, enerzijds zegt u dat u het regeerakkoord zal uitvoeren. Dat betekent voor ons dat u effectief terugkeert naar de vroegere toestand.

Ik heb u heel duidelijk horen zeggen dat het om een theoretische lijst ging. Wij hebben het over de effectiviteit. Als ik in een carrosserie van een auto een motor kan plaatsen van 1 000 cc en in een andere carrosserie een motor van 2 000 cc, dan moet ik niet alleen de carrosserie vermelden, maar ook duidelijk maken welke motor ik zal gebruiken.

U moet dus terugkeren naar de vroegere lijst en dan mag u daar voor mijn part bij zetten dat het moet gaan over toestellen die effectief – niet theoretisch, maar *effectivement, en réalité* – beneden of gelijk aan de 4 QC zitten. Op dat moment beantwoordt u aan de gemaakte afspraken.

Ik begrijp dat u de opdracht hebt gegeven om terug te keren naar de vroegere toestand, maar door te spelen met de begrippen effectiviteit en theorie is er sprake van een zekere misleiding. Ik zou graag hebben, mevrouw de minister, dat u de situatie zo snel mogelijk rechtzet via een NOTAM.

05.07 Bert Wollants (N-VA): Mevrouw de minister, ik meen dat het duidelijk is: u hebt de opdracht gegeven om het criterium QC kleiner dan af gelijk aan 4 toe te passen. Wij merken in de praktijk dat dat niet helemaal op de juiste manier is gelukt.

Er zijn lijsten voorhanden waarop men voor elk toestel de QC-waarde kan vaststellen. Dat is ook de reden waarom ik in mijn vraag heb vermeld dat bepaalde van die toestellen inderdaad een QC van 2 of 3 hebben. Dat wil zeggen dat wij zo specifiek kunnen bepalen welke toestellen er wel en welke toestellen er niet over de ringroute, dan wel de kanaalroute moeten.

Ik meen dat wij het akkoord correct moeten toepassen. Ik heb trouwens hetzelfde gehoord bij de heer Hellings. Op die manier kunnen alle vliegtuigen met een QC van meer dan 4 's nachts de ringroute gebruiken en alle andere kunnen dan de kanaalroute gebruiken. Dat lijkt mij een billijke en eerlijke spreiding, die is overeengekomen in het luchthavenakkoord, dat door zowat alle partijen in dit land werd goedgekeurd.

U moet dat zo snel mogelijk doen, zodat we de problematiek niet hoeven toe te voegen aan de problemen van hinder die vandaag bestaan. Dat is alweer een probleem minder om aan te pakken in het grotere luchthavenakkoord.

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

06 Vraag van de heer Hans Bonte aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de renovatie van het station van Vilvoorde" (nr. 3758)

06 Question de M. Hans Bonte à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la rénovation de la gare de Vilvorde" (n° 3758)

06.01 **Hans Bonte** (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik ga geen lange inleiding geven. Wij hebben in het verleden al eens van gedachten kunnen wisselen over de problematiek van het station van Vilvoorde. Ik wil gewoon nog eens meegeven dat ongeveer alle argumenten die konden worden gegeven vanuit het lokale niveau, gegeven zijn, tot en met de opmerking dat vooraleer u de effectieve bevoegdheid kreeg, er ook een mandaat was vanuit Infrabel en de NMBS om de puur noodzakelijke verbeteringswerken aan te vatten. Dat bevel om te starten was er. Het was de nieuwe regering, met u als bevoegd minister, die op een bepaald moment te elfder ure de noodzakelijke renovaties *on hold* heeft gezet.

Ik heb het bijzonder gewaardeerd dat mijn collega, mevrouw Becq, op een bepaald moment ook publiek aankondigde dat u een werkbezoek zou brengen, dat om allerlei redenen niet heeft kunnen plaatsvinden.

De reden waarom ik u vandaag nog eens wil vragen hoever het dossier staat, met een aantal concrete vragen, is om te vermijden dat overheden elkaar in de haren vliegen via rechtbanken. Dat is ongeveer de situatie waarin we beland zijn. Wij zullen via de rechter moeten proberen ons gelijk te bewijzen. Dat is het laatste wat ik als democratisch politicus wens te doen, maar in dezen is het noodzakelijk, al was het maar, mevrouw de minister – ik wil dat nu al meegeven – omdat we ook een aantal dossiers hebben van mensen die ten gevolge van de erbarmelijke situatie van het station, in het bijzonder van de trappen en de perrons, ongevallen hebben gehad, met lichamelijke schade. Vooraleer dat allemaal te moeten gebruiken, wil ik nog eens aandringen bij de federale regering en vragen of ze haar beslissing om de renovatie niet te laten doorgaan, wenst terug te draaien.

Daarom stel ik u de vraag of u nog plannen hebt om langs te komen tijdens een werkbezoek.

We hebben met zijn allen ook kunnen waarnemen dat zelfs zeer rudimentaire werken, zoals de vervanging van een ingegooid raam, niet langer worden uitgevoerd. De mensen die daar werken heb ik bezig gezien met een kartonnen paneel en plakband die ze in de lokale GiFi-winkel hebben gekocht om het venster dicht te plakken. Terwijl lopen de reizigers daar rond. Dat is de situatie waarin het openbaar vervoer en het onthaal van de reizigers in mijn stad gebeuren.

Mevrouw de minister, kunt u mij vertellen of er nieuwe elementen in het dossier zijn? Acht u het mogelijk dat er op korte termijn toch werk gemaakt wordt van de reeds besliste dringende en noodzakelijke renovatiewerken?

Ik kijk uit naar uw antwoord, mevrouw de minister.

06.02 Minister **Jacqueline Galant**: Ik heb mijn gepland bezoek aan het station van Vilvoorde in februari moeten afzeggen, omdat mijn aanwezigheid vereist was op een vergadering van het Overlegcomité, die dezelfde dag georganiseerd werd. Ik zal een bezoek brengen aan het station van Vilvoorde wanneer het actualiseringsproces van het meerjareninvesteringsplan ver genoeg gevorderd is om te kunnen beschikken over meer nauwkeurige vooruitzichten omtrent de realisatie van de verschillende projecten die erin vervat zijn.

De NMBS laat mij weten dat zij nog herstellingswerken plant in juni, zoals het vervangen van gebroken glas, het plaatselijk herstellen van de perronvloer en het vervangen van de houten zitbanken.

Geen enkel nieuw element wordt in het vooruitzicht gesteld alvorens het meerjareninvesteringsplan geactualiseerd wordt. In afwachting daarvan zal men de dringende werken blijven uitvoeren, zoals dat vandaag het geval is.

06.03 **Hans Bonte** (sp.a): Mevrouw de minister, u bent van harte welkom in Vilvoorde. U weet dat. Ik heb ook informeel uw argumentatie gehoord. Het is legitiem dat u zich toen verontschuldigd hebt omdat u niet op werkbezoek kon komen, maar kunt u mij nog even meegeven wanneer de actualisering van het meerjarenplan ongeveer gepland is?

06.04 **Jacqueline Galant**, ministre: (...)

06.05 **Hans Bonte** (sp.a): Ik kijk dan effectief uit naar de resultaten van die actualisering. De mensen zijn gedemoraliseerd, mevrouw de minister, na jaren aandringen.

U weet dat het station op de oudste lijn van het continent ligt. U zult dat geleerd hebben in de geschiedenisboeken. Het betreft de lijn Brussel – Mechelen, met de eerste tussenstop in Vilvoorde. Iemand die onderlegd is in de geschiedenis van ons spoorwegnet heeft uitgelegd dat er sinds de aanleg van het station van Vilvoorde op het perronniveau geen enkele investering gebeurd is. Na jaren aandringen was er een beslissing dat er een renovatie zou komen. Iedereen was tevreden en heeft zich dubbel geplooid om in de maximaal mogelijke omstandigheden het station nog te laten functioneren.

Op dit moment is die energie opgesoupeerd. Als er iets kapot is, vraag ik u om mensen niet te laten sleuren met kartonnen dozen van de lokale bakker en met plakband uit de winkel om vensters dicht te plakken. Een minimum aan respect voor de werknemers mag wel.

Ik kijk uit naar de resultaten van de aangekondigde actualisering van het investeringsplan en ik hoop dat het gezond verstand daarin terugkeert.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

07 **Vraag van de heer Hans Bonte aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het NMBS-station van Machelen-Kerklaan" (nr. 3759)**

07 **Question de M. Hans Bonte à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la gare SNCB de Machelen-Kerklaan" (n° 3759)**

07.01 **Hans Bonte** (sp.a): Mevrouw de minister, mijn vraag betreft een ander dossier dat zich afspeelt in de directe nabijheid van mijn stad en deel uitmaakt van het GEN-netwerk. De Vlaamse regering geeft bijzondere aandacht aan het kleine station Buda. In de historie van ons land is dat geen onbekend stationnetje, een typisch pendelstation. Het station zou echter moeten worden verplaatst naar Machelen-Kerklaan, vooral om de ontsluiting mogelijk te maken van Uplace, een groot project waar Vlaanderen een bijzonder belang aan hecht, zelfs in die mate dat er een vergunning voor moet zijn. Zo staat het in de Vlaamse beslissing. Het is alvast merkwaardig dat de Vlaamse overheid haar beslissing koppelt aan de beslissing van de federale overheid en dan nog van een autonoom overheidsbedrijf. De Vlaamse regering stelt in elk geval dat het dossier-Uplace enkel kan doorgaan als Infrabel een vergunning krijgt voor de verplaatsing van het station Buda naar Machelen-Kerklaan.

Dat is merkwaardig, mevrouw de minister. In de regio geldt het station van Vilvoorde immers als het centrale station, maar dat moet wachten op investeringen. Plotseling wordt op die manier gecommuniceerd over de site op Machelen-Kerklaan. Voor alle duidelijkheid: het stadsbestuur van Vilvoorde en het gemeentebestuur van Machelen zijn bijzonder verheugd dat erover wordt nagedacht om van Machelen-Kerklaan een volwaardig station te maken, zij het dat wij een zekere alertheid vragen met betrekking tot de toegankelijkheid voor mensen die minder mobiel zijn.

Wat is nu de stand van zaken met betrekking tot de halte Machelen-Kerklaan? Worden er in het lopend meerjareninvesteringsplan, dat in herziening is, middelen vrijgemaakt voor de aanleg? Wat is een realistische timing voor de realisatie van de halte? Wordt de halte ook toegankelijk voor rolstoelpatiënten?

Klopt het dat de Vlaamse overheid bereid is om de aanleg van het station mee te financieren? Zijn er daaromtrent akkoorden gesloten? Zijn er bijdragen gepland door de private ontwikkelaar, met name Uplace? Is er een akkoord over de financiering waarin het Vlaamse Gewest en/of een private partner de financiering van een deel van de kosten voor de halte Machelen-Kerklaan op zich neemt? Als dat zo is, zou ik graag inzage krijgen in dat akkoord.

07.02 **Minister Jacqueline Galant**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Bonte, gelet op de stedelijke ontwikkelingen in de omgeving en de daardoor verwachte mobiliteitsvraag, neemt de NMBS de verplaatsing van de halte Buda naar Machelen mee op in haar ontwerp van investeringsvoorstellen voor de periode 2016-

2030.

Een samenwerkingsovereenkomst tussen de NMBS, Vilvoorde en Machelen met betrekking tot de inrichting van de omgeving van de stopplaats is in voorbereiding. De NMBS plant de aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning in te dienen eind juli 2015.

De toegankelijkheid van de halte wordt nog verder onderzocht. In principe is de halte bereikbaar met vaste trappen vanaf de Kerklaan en met hellingbanen vanaf de Nieuwbrugstraat.

De totale investering is geraamd op 3,2 miljoen euro, waarvan 1,2 miljoen ten laste van Infrabel en 2 miljoen ten laste van de NMBS. De NMBS is niet op de hoogte van een medefinanciering door het Vlaams Gewest of door derden.

07.03 Hans Bonte (sp.a): Mevrouw de minister, ik hoor het in Keulen donderen. U verwijst naar een akkoord dat in de maak is tussen Vilvoorde, Machelen en de NMBS. Ik weet dat er daarover onderhandelingen lopen.

Ik wil u meedelen dat een van de knelpunten voor Vilvoorde en Machelen is dat er ook een toegang moet zijn voor rolstoelpatiënten. Ik hoor u niet zeggen dat dit in het programma zit. Ik vraag mij dan ook af of u ervan uit kunt gaan dat er een akkoord zal komen.

Men zal in juli 2015 een bouwaanvraag indienen en daarna voorstellen om middelen in te schrijven in een meerjarenfinancieringsplan, met een verdeling 1,2 miljoen euro en 2 miljoen euro. Ik heb in het dossier van het station van Vilvoorde de ene na de andere bouwvergunning zien vervallen, omdat er geen budget was voorzien. Men dient een bouwaanvraag in en kondigt zelfs de bouwwerken aan. Er is echter geen budget voorzien en de bouwaanvraag verjaart en wordt vernietigd. Dat is wat ik meemaak in Vilvoorde.

U zegt dat er nog geen akkoord is tussen de drie partijen, maar dat men in juli 2015 toch een bouwaanvraag zal indienen en middelen zal inschrijven in het meerjareninvesteringsplan. Ik kan alleen maar mijn verbazing tonen. De druk vanuit bepaalde kringen moet wel bijzonder hoog zijn om hierover zo concreet te zijn en al een engagement aan te gaan voor een bouwaanvraag, nog voordat er een budget is en een akkoord is gesloten tussen de drie partijen.

Het is een bijzonder merkwaardige vaststelling dat blijkt dat federaal autonoom bedrijf zomaar de desiderata van de Vlaamse overheid op zijn conto schrijft, ook tegen de wil van de lokale bestuurders in.

Mevrouw de minister, ik neem daarvan akte.

Voorzitter: Jef Van den Bergh.

Président: Jef Van den Bergh.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: Vragen nrs 3797, 3798, 3814 en 3815 van de heer Devin worden uitgesteld.

08 Vraag van de heer Bert Wollants aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de rechtszaak over vliegroute 07 rechtdoor" (nr. 3830)

08 Question de M. Bert Wollants à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'action en justice concernant la trajectoire aérienne '07 Tout droit'" (n° 3830)

08.01 Bert Wollants (N-VA): Mevrouw de minister, in het regeerakkoord wordt gesteld dat de routes die werden ingevoerd op 9 januari 2014 en 6 maart 2014, zullen worden geëvalueerd en waar nodig aangepast in het kader van een aanvaardbare oplossing. Enige tijd geleden vroeg ik u reeds naar deze evaluatie.

Intussen werd een milieustakingsvordering ingediend tegen de vliegroute en de bijhorende concentratie van het vliegtuiglawaai in de regio ten noorden en oosten van Leuven door de gemeenten Aarschot, Haacht, Rotselaar en Holsbeek. Zo luidt het alvast in het persbericht dat daarover werd verspreid.

U verzekerde ons in het verleden dat we in de nabije toekomst zullen worden geconsulteerd met betrekking tot de uitwerking van de in het regeerakkoord aangekondigde beleidsmaatregel.

Kunt u mij een stand van zaken geven over de evaluatie en de gesprekken met de Gewesten?

Wat is uw visie over de juridische stap die werd genomen door de verschillende getroffen gemeenten?

Zal de Staat zich in deze zaak verdedigen? Klopt het dat er hiervoor geen advocaat werd aangesteld? Wat is hiervoor de reden?

Gaat u de uitspraak van de rechtszaak afwachten om verdere stappen te zetten in de richting van een evenwichtige oplossing of gaat u proactief te werk om tot een gedragen besluit te komen?

08.02 Minister **Jacqueline Galant**: Mijnheer Wollants, de evaluatie van de vliegroutes van 9 januari 2013 en 6 maart 2013 wordt momenteel geanalyseerd door Belgocontrol. Uiteraard zal ik de Gewesten en de provincies inlichten evenals de buurtbewoners.

Wij begrijpen het standpunt van de eisende gemeenten. Niettemin vertegenwoordigen deze slechts één standpunt. Als federaal minister van Mobiliteit en ten gevolge van de verschillende institutionele hervormingen, beschik ik over slechts één bevoegdheid in deze problematiek, met name de bevoegdheid om de vliegroutes in te stellen. Bijgevolg ben ik verplicht om het belang van het land en dus van de drie regio's in overweging te nemen.

De Belgische Staat heeft een advocatenkantoor benoemd dat zal tussenkomen om zijn belangen te verdedigen indien geen enkele minnelijke schikking kan worden bereikt. Het is niet uitgesloten dat de Belgische Staat veroordeeld wordt en dat er dwangsommen worden opgelegd. Wanneer een vonnis wordt uitgesproken overeenkomstig deze hypothese, zullen wij onze strategie aanpassen. Wij ontwikkelen een verdedigingsstrategie en wachten een veroordeling niet af om te handelen.

08.03 **Bert Wollants** (N-VA): Mevrouw de minister, wij moeten er vooral voor zorgen dat wij samen met de Gewesten ons speelveld zo ruim mogelijk houden, waardoor wij ook zoveel mogelijk marge hebben om tot een goede oplossing voor iedereen te komen. Wat u voorstelt lijkt mij dan inderdaad een goede aanpak.

Het klopt inderdaad dat dit veel voorbereidend werk vraagt. Dat beseffen wij zeer goed. Zeer veel ministers hebben hun tanden daarop al stukgebeten. De heer Bonte sprak daarnet over de stappen die gezet moeten worden. Ik kan mij vergissen, maar toenmalig minister Landuyt is ook niet heel erg ver gekomen. Op dat vlak weten wij dus allemaal dat het een belangrijk aspect is.

08.04 **Hans Bonte** (sp.a): Mijnheer de voorzitter, ik vraag het woord voor een persoonlijk feit.

08.05 **Bert Wollants** (N-VA): Tijdens mondelinge vragen in de commissie kunt u het woord niet vragen voor een persoonlijk feit.

De **voorzitter**: Mijnheer Bonte, in de commissie kunt u niet gebruikmaken van het spreekrecht voor een persoonlijk feit.

08.06 **Bert Wollants** (N-VA): Volgens het Kamerreglement is er geen persoonlijk feit bij mondelinge vragen.

08.07 **Hans Bonte** (sp.a): Toch wel, in het Kamerreglement staat dat men het woord kan vragen voor een persoonlijk feit.

Mijnheer Wollants, u gaat in op wat ik gezegd heb en ik wil daar kort op reageren. Het is inderdaad een zeer moeilijk en complex dossier, een 'klotedossier'.

De **voorzitter**: Mijnheer Bonte, ik heb u het woord niet gegeven.

08.08 **Hans Bonte** (sp.a): Oei. Het lampje van mijn microfoon brandt nochtans.

De **voorzitter**: Mijnheer Bonte, volgens de commissiesecretaris geldt het gebruik van het persoonlijk feit

voor de plenaire vergadering, maar niet voor een vragensessie in een commissievergadering.

08.09 Hans Bonte (sp.a): Het is wel een mooie traditie.

De **voorzitter**: In de plenaire vergadering.

08.10 Hans Bonte (sp.a): Maar niet in de commissies?

De **voorzitter**: Nee.

08.11 Hans Bonte (sp.a): Ok.

08.12 Bert Wollants (N-VA): Mevrouw de minister, om te besluiten, ik denk dat er nog wat voorbereidend werk ligt te wachten. Wij kijken al die evaluaties en dat werk tegemoet, want het lijkt ons dat daaraan absoluut dringend nood is.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 3831 van collega Dumery wordt omgezet in een schriftelijke vraag. Vraag nr. 3847 van de heer Geerts werd reeds behandeld in de plenaire vergadering van vorige week.

De heer Geerts zou op komst zijn, dus ik stel voor dat we eerst de vraag onder het volgend agendapunt behandelen.

09 Question de M. Marcel Cheron à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la revente de la filiale SNCB Logistics" (n° 3859)

09 Vraag van de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de verkoop van het dochterbedrijf NMBS Logistics" (nr. 3859)

09.01 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Monsieur le président, madame la ministre, fin mars, nous apprenions que la SNCB avait retenu l'offre du groupe Argos Soditic pour souscrire à une augmentation de capital de sa filiale de fret SNCB Logistics.

À l'issue de cette opération, Argos Soditic devrait détenir 66,6 % du capital de Logistics et devrait occuper une position dominante avec sept représentants contre deux à la SNCB.

Les 20 millions d'euros mis sur la table par Argos semblent dérisoires face au potentiel actuel de Logistics. En effet, après une période de lourdes pertes, Logistics a dégagé un bénéfice opérationnel pour la première fois en 2013. Cela a également été le cas en 2014 et le bénéfice net est en vue.

La valeur initiale de l'entreprise en janvier 2011 était estimée à 510 millions d'euros. La SNCB avait déposé dans le capital de Logistics des immeubles, des terrains, 200 locomotives et 7 000 wagons.

Par ailleurs, le poids de la dette de l'activité de Logistics est assumé par la SNCB, donc par les pouvoirs publics et, *in fine*, les citoyens, ce d'autant que l'investisseur dont question annonce déjà la revente de ses parts avec bénéfice dans cinq ans! À première vue, ceci ressemble fort à un mouvement larvé d'une forme de privatisation des bénéfices et de mutualisation des pertes sur le dos de l'État et de nos concitoyens.

Madame la ministre, pouvez-vous me rassurer quant au bien-fondé de cette opération, en vertu de l'intérêt général et de la bonne utilisation des deniers publics? Par ailleurs, la CGSP-cheminots pose la question de la légalité de l'opération. L'arrivée majoritaire d'Argos dans Logistics respecte-t-elle la convention imposée par l'Europe pour accepter une unique et dernière aide lors de la création de la filiale marchandise? Cette convention prévoit notamment l'interdiction de la vente partielle ou totale pendant un délai de dix ans, à savoir jusqu'à la fin 2020. Enfin, l'arrivée d'un partenaire privé ne posera-t-elle pas un problème à la Commission européenne quant à la légalité des aides publiques fédérales destinées au secteur du transport de marchandises?

09.02 Jacqueline Galant, ministre: Monsieur Cheron, malheureusement, les informations diffusées dans la presse auxquelles vous faites référence ne sont pas entièrement complètes et exactes.

Pour rappel, les activités de la SNCB Logistics sont des activités commerciales exercées dans un environnement concurrentiel. Par ailleurs, la finalisation de l'opération fait actuellement encore l'objet de négociations confidentielles entre les parties. Dans l'intérêt du dossier, il est important que ces négociations puissent avoir lieu en toute sérénité. Je m'en tiendrai donc à l'essentiel.

Le 29 mai 2010, la Commission européenne a approuvé le plan de restructuration de l'activité fret de la SNCB dont l'un des éléments était la filialisation des activités de fret au sein de la SA de droit commercial SNCB Logistics.

Bien que la SNCB Logistics ait pu respecter le plan de restructuration en ce qui concerne le contrôle de ses coûts, il est apparu, dès la fin 2012, que l'évolution du marché de transport ferroviaire ne permettrait pas à l'entreprise de réaliser les résultats bénéficiaires dans le délai initialement envisagé.

Un renforcement des fonds propres s'imposait par conséquent. En fonction des règles européennes en matière d'aides d'État, un tel renforcement ne pourrait être assuré par la SNCB agissant seule, d'où la recherche par la SNCB depuis début 2013 d'une solution externe au renforcement actionnarial de SNCB Logistics.

Plusieurs solutions ont été étudiées en profondeur, dont le partenariat avec de grands opérateurs de fret ferroviaire européens. L'ensemble des investisseurs potentiels ont eu la possibilité de remettre l'offre. À l'issue de ce processus, le choix s'est porté sur l'offre la plus avantageuse en ce qui concerne, d'une part, l'apport de moyens supplémentaires à SNCB Logistics et, d'autre part, les engagements demandés à la SNCB.

Contrairement à l'affirmation de la presse, aucune disposition relative à la vente de SNCB Logistics ne figure dans les conditions imposées par la Commission européenne à la restructuration de 2010-2011. Par ailleurs, l'opération envisagée ne constitue pas une vente des parts de la SNCB dans SNCB Logistics, mais une augmentation de capital de SNCB Logistics par un tiers.

Des contacts avec la Commission européenne sont déjà prévus. Le dossier des subsides au fret ferroviaire n'est pas lié à celui de SNCB Logistics si ce n'est que SNCB Logistics est historiquement l'un des utilisateurs de ces subsides.

Les aides publiques fédérales au secteur du transport de marchandises sont accessibles de manière non discriminatoire à tous les opérateurs de fret ferroviaire en Belgique.

09.03 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Monsieur le président, je remercie Mme la ministre pour ses réponses. Je spécifie que mes questions se fondaient effectivement sur un certain nombre d'informations dont je citais les sources et que la presse elle-même avait ses propres sources, en l'occurrence la CGSP Cheminots.

Nous leur dirons que leur étude juridique semble contrecarrée par l'argumentation de la ministre, et je suppose celle de la SNCB. Je prends note de ses réponses tant sur la question de la légalité de l'opération qui est en cours que sur la question des aides publiques, donc des aides d'État. Elles semblent confirmer le fait qu'à ce stade, aucun problème ne se pose. Je ne manquerai pas de continuer à suivre cette opération en cours en espérant qu'elle se termine au mieux dans les intérêts de la SNCB et, surtout, du redressement global de l'activité principale menée aujourd'hui par SNCB Logistics.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

10 Samengevoegde vragen van

- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vraag van Infrabel voor het afzwakken van gsm-signalen in de buurt van spoorwegen" (nr. 3858)

- de heer Peter Dedecker aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de verstoring van het GSM-R-netwerk" (nr. 3917)

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "internet en telefonie op en rond treinen" (nr. 3968)

10 Questions jointes de

- M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la demande d'Infrabel de minimiser les signaux GSM aux abords du réseau ferroviaire" (n° 3858)

- M. Peter Dedecker à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les perturbations induites par le réseau GSM-R" (n° 3917)

- M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'accès à internet et la téléphonie dans les trains et leur infrastructure" (n° 3968)

De **voorzitter**: De heer Dedecker kan niet aanwezig zijn voor het stellen van zijn vraag.

10.01 David Geerts (sp.a): Mevrouw de minister, de voorzet tot deze vraag werd vorige week gegeven door collega Van den Bergh. Gisteren hebben we hierover al vragen gesteld aan minister De Croo, omdat we dachten dat in de benadering een dubbele bevoegdheid speelt, enerzijds van het BIPT, anderzijds van Infrabel.

Inhoudelijk gaat het erover dat Infrabel aan de gsm-operatoren heeft gevraagd om het signaal van de masten in de buurt van een aantal seinhuizen af te zwakken, in het kader van het GSM-R-netwerk. Blijkbaar zouden er op de 900 megahertzband interferenties zijn op het GSM-R-netwerk. Wij hebben een advies gevraagd in het raam van de bevoegdheid van het BIPT. Misschien hebt u het antwoord van minister De Croo via uw medewerkers gekregen. Enerzijds zou het goed zijn dat er een overleg komt met Infrabel, anderzijds en ten gronde zouden er filters kunnen worden geplaatst op het niveau van de GSM-R-ontvangers. Dat is één deel van het verhaal.

Voor het andere deel van het verhaal kom ik weer bij u uit. We begrijpen dat die afzwakking wordt gevraagd voor de veiligheid en het doorsturen van de signalen in het kader van het ETCS 2-project. Welke gevolgen zal dit hebben voor de pendelaars in de treinen?

In welke mate is er, volgens Infrabel of volgens u, al een samenwerking geweest met het BIPT? Minister De Croo zegt dat het BIPT op 25 februari een openbare raadpleging heeft georganiseerd. Hoever staat het daarmee?

Ik heb een laatste vraag die hier in de marge gesteld kan worden. Er was een project aangekondigd om op de trein een wiferverbinding te organiseren. In welke mate is dat dan compatibel met de huidige vraag om verminderde data door te sturen en toe te kennen?

10.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Ik sluit mij daar met mijn vragen graag bij aan. De problematiek werd reeds geschetst door collega Geerts. Vorige week was er in de commissie inderdaad een hoorzitting met de CEO en de voorzitter van Belgacom-Proximus. Zij bevestigen dat Infrabel hun had gevraagd om het gsm-signaal af te zwakken, wat tegenstrijdig lijkt aan de ambitie van de NMBS om in goede verbindingen te voorzien in de treinen. Dit roept wel wat vragen op.

Mag Infrabel aan de gsm-operatoren vragen om hun signalen te verminderen in de buurt van spoorwegen? Volgens welke regelgeving moet dit dan gebeuren? In hoeverre komen de gsm-operatoren tegemoet aan de vraag van Infrabel om dat ook effectief te gaan doen?

In hoeverre zijn de vraag van Infrabel om het signaal af te zwakken en het toekomstig proefproject van de NMBS om signalen te versterken compatibel?

Is er al overleg geweest tussen Infrabel, de NMBS en het BIPT over de signaalsterkte in de buurt van spoorwegen? Zo ja, wat waren de bevindingen? Is er al overleg geweest tussen Infrabel, de NMBS en het BIPT over het proefproject wifi op treinen? Zo ja, wat waren daarvan de bevindingen?

Hoe ziet de NMBS de toekomst van het eigen GSM-R-netwerk? Welke rol heeft dit netwerk voor het lokaliseren en geleiden van treinen?

10.03 Minister Jacqueline Galant: Voor de omwonenden zullen de overwogen beperkingen worden

gecompenseerd door een meer optimale dekking van het grondgebied door de verschillende gsm-operatoren. Voor de pendelaars in de treinen daarentegen, zal deze afzwakking in de praktijk geen verschil geven. Een afdoende oplossing voor de gekende problemen is afhankelijk van de installatie van aangepaste apparatuur in de rijtuigen van de trein.

De NMBS werkt op dit ogenblik aan een proefproject om de wifi-ontvangst in haar rijtuigen te verbeteren. Infrabel en het BIPT hebben jaren geleden hierover een werkgroep opgezet. Geïnspireerd door het Electronic Communications Committee heeft het BIPT onlangs hierover een beslissingsvoorstel voorgelegd. Het voorstel is thans nog in onderzoek. De mobiele operatoren zullen uiteindelijk de regelgeving volgen die het BIPT zal opleggen.

Er is geen synergie tussen het beheer van het GSM-R-net voor het spoorverkeer en de netwerken van de mobiele operatoren. Volgens het BIPT en het Electronic Communications Committee kan een vermindering van de signaalsterkte uitgestuurd door de mobiele operatoren er wel voor zorgen dat GSM-R-signalen niet langer worden gestoord.

GSM-R-signalen zijn ook voor de toekomst in het kader van de ETCS-investeringen een onmisbaar instrument om de spoorwegveiligheid te waarborgen. Door aan de mobiele operatoren te vragen om pylons op te stellen langs de sporen, wordt de ontvangst in de treinrijtuigen wel verbeterd, maar worden niet al de gekende problemen van slechte ontvangst in de rijtuigen verholpen.

Voor de wifi-ontvangst in de treinrijtuigen beperkt de rol van Infrabel zich tot het herbergen van antennes 3G en 4G langs de sporen en op haar pylons. Infrabel is verder niet bij het proefproject van de NMBS betrokken.

Het GSM-R-netwerk gebruikt een specifieke frequentieband binnen de 900 megahertzband, die bij de band van de mobiele operatoren aansluit. De interferentiegevallen veroorzaken disfuncties van GSM-R en zijn van het verbindingstype. Het GSM-R-ontvangstelement wordt verstoord door een signaal van een naburige mobiele operator, dat veel sterker is dan het GSM-R-signaal.

Gelet op het belang van het GSM-R-signaal voor de veiligheid, is een hoge ontvangstkwaliteit vereist en kan geen verstoring van dat signaal worden toegelaten.

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

Ik wil de focus op één aspect leggen.

Het GSM-R-netwerk is niet enkel Belgisch. Het is een Europees systeem waarmee de andere infrastructuurbeheerders rekening moeten houden. Waarschijnlijk moet het debat dus niet enkel hier maar ook in andere landen worden gevoerd.

Het enige wat ik hier bijkomend – u mag mij het antwoord eventueel achteraf schriftelijk bezorgen – wil weten, is het volgende.

Minister De Croo heeft gisteren verklaard dat het BIPT in de werkgroep heeft aangegeven dat op langere termijn filters op de ontvangstapplicatie van het GSM-R-netwerk in de seinhuizen moeten worden geplaatst.

Is een budget uitgetrokken om dat op lange termijn waar te maken?

Dat is immers blijkbaar de essentie van de conclusie die minister De Croo gisteren namens het BIPT heeft getrokken.

10.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik wil u vooral bedanken voor uw antwoord.

Het is enigszins merkwaardig dat een afzwakking geen enkel effect zou hebben op de ontvangst voor de omwonenden of de gebruikers op de trein. Indien dat echter wordt gesteld, zal het allicht wel juist zijn.

Ik dank u in elk geval voor uw antwoord.

Uiteraard zijn de veiligheid en de werkzekerheid van het GSM-R-netwerk essentieel. Ook de kwaliteitszorg op het vlak van gsm-ontvangst voor de reizigers alsook de internetontvangst via 2G, 3G en 4G zijn voor de reizigers een belangrijke bekommernis. Het ene hoeft het andere niet uit te sluiten.

Het is belangrijk dat in een toekomstige beheersovereenkomst daaraan de nodige aandacht wordt besteed.

De **voorzitter**: Mevrouw de minister, ik weet niet of u nog op de bijkomende vraag van de heer Geerts wil reageren? U wil dat niet onmiddellijk doen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

11 Question de M. Marcel Cheron à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les chiffres de ponctualité sur les lignes 94 et 96" (n° 3860)

11 Vraag van de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stiptheidscijfers voor lijn 94 en 96" (nr. 3860)

11.01 **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): Monsieur le président, madame la ministre, les chiffres de ponctualité diffusés par Infrabel pour février 2015 sont globalement positifs, ce qui est une bonne nouvelle.

Toutefois, en regardant plus précisément la situation par ligne, les résultats obtenus pour les lignes 94 (Tournai-Bruxelles) et 96 (Mons-Bruxelles) sont interpellants. En effet, la ponctualité sur ces deux lignes est catastrophique et systématiquement plus mauvaise qu'ailleurs. C'est tout particulièrement le cas aux heures de pointe matinales puisque seuls 68,7 % des trains matinaux de la L94 et 64,8 % de ceux de la L96 sont arrivés à l'heure ou avec moins de 6 minutes de retard

Madame la ministre, quelles sont les causes de cette situation particulière? Quelles mesures seront-elles prises par la SNCB et Infrabel pour y remédier au plus vite?

11.02 **Jacqueline Galant**, ministre: Monsieur le président, le nouveau plan de transport peut être considéré de manière générale comme une réussite. Cependant, des problèmes de ponctualité ont été constatés sur la ligne 96. Ces problèmes ont des conséquences sur la ponctualité de la ligne 94 à partir de Hal.

Les chiffres détaillés de la ponctualité de ces deux lignes en heures de pointe matinales et, globalement, pour le premier trimestre des années 2014 et 2015 vont vous être communiqués. Depuis la mise en place du nouveau plan de transport, la ponctualité des lignes 94 et 96 a été négativement influencée par des incidents à charge de tiers (personnes sur les voies, vols de câbles, accidents aux passages à niveau), les nombreux incidents matériels et la difficulté de réception des trains en gare de Mons suite aux travaux importants.

Eu égard au grand chantier qui se déroule actuellement en gare de Mons, cette ponctualité fait l'objet d'un suivi quotidien par les différents services d'Infrabel et de la SNCB. Un groupe de travail spécifique Infrabel/SNCB a ainsi été mis en place afin d'analyser en profondeur les différents éléments perturbant la ponctualité et ainsi trouver des solutions à court terme afin d'améliorer la régularité de différents convois qui circulent sur les lignes 94 et 96.

Des mesures d'organisation technique du trafic sont d'application depuis le 9 février 2015: garage de matériel au cul-de-sac "prison" ainsi que des prestations supplémentaires de conducteurs à Mons "Aviation" lors de la préparation des trains pour faciliter l'exécution de manœuvres.

D'autres mesures complémentaires sont entrées en vigueur à partir du 9 mars 2015 en ce qui concerne les trains P rapides vers Bruxelles et leurs relations IC14 Quiévrain, Mons, Bruxelles et Liège. Les services des trains P ont été adaptés pour faciliter les mouvements de voyageurs et disposer de davantage de temps "tampon" en gare de Mons pour faciliter les prises à quai des trains.

Les horaires des trains de la relation IC14 ont été adaptés en heures creuses pour tenir compte davantage des entrées en petits mouvements à Saint-Ghislain et des découpléments à Mons. Suite aux mesures prises, la ponctualité des lignes 94 et 96 durant la pointe matinale s'est améliorée et, de manière générale, elle se rapproche de la ponctualité globale du réseau s'il n'y a pas d'incident spécifique, notamment au

départ des trains.

11.03 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Madame la ministre, je vous remercie pour ces précisions. Je note une sérieuse prise de conscience des problèmes qui se posaient, ce qui est toujours positif. Cela a permis, si je vous entends bien, la constitution de groupes de travail, de mesures techniques et d'autres dispositions. Je vérifierai avec vous et au jour le jour l'amélioration que vous suggérez à la fin de votre intervention par rapport à l'amélioration de la ponctualité sur cette ligne, que je ne manquerai pas de suivre avec beaucoup d'intérêt. Cette ligne est très importante pour le pays.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

12 Questions jointes de

- **Mme Karine Lalieux** à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'entrée des administrateurs représentant les Régions aux conseils d'administration du Groupe SNCB" (n° 3864)

- **M. Wouter Raskin** à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la nomination des représentants des Régions dans les conseils d'administration d'Infrabel et de la SNCB" (n° 3999)

12 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de intrede van vertegenwoordigers van de Gewesten in de raden van bestuur van de NMBS-Groep" (nr. 3864)

- de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de benoeming van de vertegenwoordigers van de Gewesten in de raden van bestuur van Infrabel en de NMBS" (nr. 3999)

De **voorzitter**: Mevrouw Lalieux is niet aanwezig.

12.01 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, op 21 januari ondervroeg ik u al over het KB dat de benoeming moet regelen van de vertegenwoordigers van de Gewesten in de raden van bestuur van de NMBS-Groep. In uw antwoord gaf u aan dat u een voorstel tot benoeming zou indienen zodra de drie Gewesten de namen van hun vertegenwoordigers zouden hebben meegedeeld.

Bent u ondertussen op de hoogte van de namen van de vertegenwoordigers die door elk van de drie Gewesten werden voorgedragen?

Wat is de stand van zaken in dit dossier? Wanneer zal de benoeming van de vertegenwoordigers plaatsvinden?

De NMBS en Infrabel zijn verplicht om een derde van de zitjes in hun raden van bestuur voor vrouwen voor te behouden. Zal dit streefcijfer op grond van de gemaakte voordrachten worden gehaald?

12.02 Jacqueline Galant, ministre: Monsieur le président, les articles 16, 162bis et 207 de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques et un arrêté royal du 25 avril 2014 règlent la composition des organes de gestion d'Infrabel et de la SNCB ainsi que la représentation des Régions.

Les conseils d'administration sont composés de maximum 14 membres, en ce compris l'administrateur délégué. Tant que le nombre d'administrateurs n'atteint pas 14, le nombre d'administrateurs est de 10. Aujourd'hui, les deux conseils d'Infrabel et de la SNCB comprennent 10 membres et sont donc légalement constitués.

Parmi les 14 membres, 3 représentent les autorités régionales. Le 14^e membre, désigné par le fédéral, est destiné à équilibrer le genre et la parité linguistique, puisque la loi précise qu'un tiers de ses membres au minimum doivent être de l'autre sexe et qu'il doit y avoir autant de membres d'expression française que d'expression néerlandaise.

Les trois Régions ont maintenant désigné leurs représentants. Je rappelle que le courrier de la Région wallonne date seulement du 31 mars.

Het komt dus nu de federale overheid toe om op grond van de aanduidingen uitgaande van de Gewesten, te onderzoeken van welk geslacht en van welke taalrol het veertiende lid moet zijn. Op basis van mijn analyse kan ik u bevestigen dat zowel bij Infrabel als bij de NMBS het laatste lid verplicht een vrouw moet zijn. Bij de NMBS zal zij tot de Nederlandse taalrol moeten behoren en bij Infrabel tot de Franse taalrol. Ik zal ter zake besprekingen aanvangen met mijn collega in de regering.

12.03 Wouter Raskin (N-VA): Mevrouw de minister, uw antwoord is nog niet heel erg concreet, in die zin dat wij nog niet snel echt duidelijkheid krijgen. Ik hoop nochtans dat die er stilaan komt. In de commissie vertelde u vorige keer dat wij binnen enkele weken het moderniseringsplan mogen verwachten. Het is belangrijk dat de beslissingen die op basis daarvan zullen worden genomen, moeten worden genomen door goed functionerende raden van bestuur waarin de Gewesten hun stem duidelijk kunnen laten horen.

Ik wens u heel veel arbeidsvreugde en energie toe om er snel werk van te maken, mevrouw de minister.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: De samengevoegde vragen nrs 3867 van de heer Raskin en 3902 van mevrouw Lijnen werden ingetrokken.

13 Question de M. Paul-Olivier Delannois à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "un projet de ligne à grande vitesse sur la ligne 94 (Tournai-Hal)" (n° 3870)

13 Vraag van de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het plan voor een hogesnelheidslijn op lijn 94 (Doornik-Halle)" (nr. 3870)

13.01 Paul-Olivier Delannois (PS): Monsieur le président, madame la ministre, en mai 2013, M. Brotcorne avait interpellé M. Labille, alors ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, concernant l'avenir de la ligne 94 Tournai-Hal et notamment l'utilisation d'une ligne à grande vitesse.

Dans la réponse du ministre, il est évoqué que la solution d'utiliser la ligne à grande vitesse sur la ligne 94 était à l'étude et que, le cas échéant, celle-ci pourrait conduire à l'achat de matériel roulant plus rapide, à savoir plus de 200 km/h.

Pourriez-vous me dire, madame la ministre, si ce projet est encore à l'étude? Y a-t-il eu des avancements? En somme, je souhaiterais connaître la position de la SNCB quant à la possibilité d'utiliser la ligne grande vitesse en lieu et place de la ligne 94 pour améliorer le temps de trajet des usagers de cette ligne, une ligne qui pour information est de plus en plus lente.

13.02 Jacqueline Galant, ministre: L'étude d'une liaison à vitesse intermédiaire entre Tournai et Bruxelles via la ligne à grande vitesse a été menée l'année dernière et a débouché sur une conclusion négative. Un train de type classique, roulant à 160 ou 200 km/h, occupe une capacité trop importante sur la ligne à grande vitesse sur laquelle roulent des trains à 300 km/h, de sorte que la capacité pour d'autres trains à grande vitesse est hypothéquée. La SNCB ne dispose actuellement pas de matériel capable de rouler à plus de 200 km/h.

Par ailleurs, la diminution de l'offre sur la ligne 94 actuelle, également importante pour la desserte des arrêts intermédiaires de Leuze, Ath, Silly et Enghien n'est pas à l'ordre du jour (deux trains par heure). En outre, une extension de l'offre, soit un troisième train entre Tournai et Bruxelles via la ligne à grande vitesse 1 ne peut se justifier en raison d'un potentiel de voyageurs trop faible.

13.03 Paul-Olivier Delannois (PS): Merci, madame la ministre. La réponse ne me plaît pas nécessairement, mais j'ai bien entendu vos explications. Je regrette bien évidemment cette décision.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

14 Question de M. Paul-Olivier Delannois à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'état d'insalubrité des voies de la gare de Tournai" (n° 3871)

14 Vraag van de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het vele afval op de sporen in het station Doornik" (nr. 3871)

14.01 **Paul-Olivier Delannois** (PS): Monsieur le président, madame la ministre, je viens vous faire part d'un constat établi par différents navetteurs transitant par la gare de Tournai. Ceux-ci déplorent un nombre important de déchets sur les voies de chemins de fer au niveau de la gare.

Cette situation est néfaste pour la ville. Elle dégage en effet une image négative de la ville pour les visiteurs et n'offre pas un cadre de vie agréable pour les travailleurs passant tous les jours dans la gare. À ma grande surprise, j'ai lu récemment dans la presse que le personnel dévolu au nettoyage des gares ne peut pas intervenir sur les voies pour la raison suivante selon le porte-parole de la SNCB: "Au moment du transfert des compétences entre les différentes entités de la SNCB, le nettoyage des voies n'a pas été transféré". Dans le même article de presse, il est mentionné que B-Station reprendrait à sa charge l'entretien des voies et qu'entre-temps, du personnel serait formé pour pouvoir isoler les voies avant intervention.

Madame la ministre, je ne peux que tout légitimement m'interroger et vous poser cette question. Que fait-on en attendant? Les voies resteront-elles sales pendant des mois?

14.02 **Jacqueline Galant**, ministre: Monsieur Delannois, le nettoyage des voies ou piquage des voies était, avant la restructuration, une tâche d'Infrabel. Entre-temps, cette tâche a été transférée vers la SNCB. Par conséquent, les équipes qui étaient précédemment en charge de cette tâche ont ainsi été transférées vers la SNCB.

Étant donné que cette tâche ne peut être faite que sous la protection par rapport à la circulation des trains, un accord doit être trouvé entre Infrabel et la SNCB pour mettre les systèmes de protection en place. Il appartient aux deux entreprises de s'entendre aussi pour ce qui concerne le nettoyage en question de la gare de Tournai. Que je ne lise pas demain dans la presse que je mens, vu que ces informations me viennent de la SNCB! J'ai en effet pu lire que vous disiez que je mentais par rapport aux informations qui m'étaient transmises par la SNCB.

14.03 **Paul-Olivier Delannois** (PS): Madame la ministre, vous faites bien de soulever le problème et d'élargir le débat. Lors de ma dernière question lors de la commission précédente, pas celle-ci, je vous avais demandé si une réunion avait lieu avec la police concernant le carnaval de Tournai, vous aviez dit qu'il y avait une réunion avec la police. Je me rappelle très bien vous avoir demandé si c'était bien avec la police de Tournai et non pas avec la police fédérale. Vous m'aviez répondu que c'était avec la police zonale de Tournai que je préside. La première chose que j'ai faite, c'est évidemment me renseigner pour savoir si cette réunion avait effectivement lieu.

Quand j'ai dit que vous mentiez, peut-être aurais-je dû être un peu plus prudent. J'aurais dû dire que les informations que l'on vous donne sont mensongères. Je veux bien l'admettre. Mais de votre côté, madame la ministre, faites aussi un certain travail en retour en disant éventuellement à ceux qui vous mentent d'arrêter. Je peux vous garantir qu'il n'y a jamais eu de réunion avec la police de Tournai concernant l'organisation du carnaval de Tournai.

Par rapport à cette question-ci, avouez quand même que nous sommes vraiment dans le pays du surréalisme. On est en train de me dire que toute une série d'accords qui n'ont pas été signés font qu'on ne peut pas nettoyer les voies de la gare de Tournai. C'est dégoûtant. Vous savez bien que M. et Mme Tout-le-monde mettent parfois tout le monde dans le même sac.

On a l'impression qu'à la ville de Tournai, la police n'est pas là. Je peux vous garantir que la police de Tournai y est très souvent. La police du chemin de fer, j'ai interrogé le ministre de l'Intérieur, est à Mons. Le temps qu'on l'appelle, vous imaginez que de l'eau est passée sous les ponts, voire que certaines cannettes sont déposées le long des voies.

Je ne constate qu'une seule chose, c'est qu'il fait dégueulasse sur les voies de chemin de fer de la ville de Tournai. Cela m'énerve que pour toute une série d'accords qui n'ont pas été conclus, je doive, en tant que

bourgmestre faisant fonction de la ville de Tournai, subir les effets désagréables d'un manque de collaboration. Quand je vous ai dit que vous aviez menti, je pense utiliser ce fait-là pour remettre un peu d'ordre chez les uns et chez les autres. Je vous remercie.

14.04 Jacqueline Galant, ministre: Même si cela peut vous paraître surréaliste, on parle de protection des travailleurs. Quand ils nettoient les voies, les trains ne peuvent pas rouler. Il faut savoir aussi, à un moment, ce qu'on veut.

14.05 Paul-Olivier Delannois (PS): Je veux bien que nous allions faire un tour sur les voies à Tournai et vous verrez qu'il y a, à mon avis, quand même moyen de nettoyer les voies de chemin de fer en toute sécurité.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

14.06 Paul-Olivier Delannois (PS): Monsieur le président, M. Senesael est absent car il assiste aux funérailles de son père. Je vous prie de l'excuser et de bien vouloir reporter ses questions.

Le **président**: Les questions n^{os} 3904, 3905 et 3906 de M. Daniel Senesael sont reportées.

Vraag nr. 3909 van de heer Van Hecke wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

15 Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de spoorblokkades bij de NMBS" (nr. 3912)

15 Question de Mme Inez De Coninck à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le blocage des voies à la SNCB" (n° 3912)

15.01 Inez De Coninck (N-VA): Mevrouw de minister, op 22 april was er opnieuw een staking van de socialistische ambtenarenvakbond. Dit had grote gevolgen voor het spoornet.

Op een aantal plaatsen werden de sporen 's morgens geblokkeerd, in 's-Gravenbrakel, Brugge, Oostende, Dendermonde, Brussel-Zuid en Brussel-Noord. Hierdoor lag zowat het hele spoornet in het land lam.

Volgens de NMBS reed slechts 5 % van de treinen, voornamelijk op regionale lijnen. Dat had enorme gevolgen voor de reizigers.

Het blokkeren van sporen is geen onderdeel van het stakingsrecht. Spoorvakbonden hebben recht op staken, maar zij hebben niet het recht om sporen te blokkeren.

Ik verwijz daarvoor naar artikel 3 van het koninklijk besluit houdende reglement van de politie op de spoorwegen van 20 december 2007, waarin staat dat het verboden is om het spoorverkeer op enige wijze te beletten, te hinderen, te vertragen of in gevaar te brengen.

De spoorblokkades hebben niet alleen een nefaste impact op het spoorverkeer tijdens stakingsdagen, maar ook het vertrouwen in en het imago van de NMBS bij de dagelijkse reiziger lijdt hieronder veel schade.

Mevrouw de minister, welke preventieve maatregelen hebben de NMBS en/of Infrabel genomen in het raam van de staking van 22 april om spoorblokkades te vermijden? Welke stappen hebben de NMBS en/of Infrabel ondernomen om de spoorblokkades op 22 april op te heffen? Werden juridische stappen ondernomen tegen deze overtreders na 22 april? Welke interne bestraffing krijgen de personeelsleden die de sporen blokkeerden op 22 april in het kader van de staking van de socialistische ambtenarenvakbond?

15.02 Minister Jacqueline Galant: Bij aangekondigde acties wordt door de verantwoordelijken van Corporate Security Services vooraf overleg gepleegd met de organisatoren, de politie en de hulpdiensten in het kader van de openbare orde.

In dit overleg wordt ook verwezen naar het verbod om het spoorverkeer te hinderen.

Sinds eind 2014 worden vooraf ook, in het geval van spoorbezetting, afspraken gemaakt met gerechtsdeurwaarders die de bezetters met exploten gaan sommeren om de spoorbezetting op te heffen. De

politie staat hen bij de uitvoering hiervan bij.

15.03 Inez De Coninck (N-VA): Mevrouw de minister, ik dank u voor het antwoord. Ik neem er akte van dat er sinds eind vorig jaar afspraken worden gemaakt om toch tegen spoorblokkades op te treden. Ik vind dat een goede zaak. Strafbare feiten mogen niet worden getolereerd, zeker niet als het hele spoorverkeer wordt lamgelegd en de reiziger hiervan de dupe wordt, waardoor mensen niet op hun werk of op school geraken.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 3933 de Mme Thoron est reportée. La question n° 3934 de M. Burton est transformée en question écrite.

16 Samengevoegde vragen van

- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de kwaliteit van de dienstverlening van de NMBS volgens een studie van het BCG" (nr. 4051)

- mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de BCG-studie met betrekking tot de rijpadvergoedingen" (nr. 4146)

16 Questions jointes de

- M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la qualité du service offert par la SNCB selon une étude du BCG" (n° 4051)

- Mme Inez De Coninck à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'étude du BCG concernant les redevances pour l'utilisation des sillons ferroviaires" (n° 4146)

16.01 David Geerts (sp.a): Mevrouw de minister, uit een studie van de Boston Consulting Group, waarin de performantie, snelheid, stiptheid en ticketprijzen van het spoor in 25 Europese landen vergeleken worden, blijkt dat België op één land na, namelijk Ierland, het slechtste scoort. Men stelt in de studie dat België ooit een voortrekker was van de mobiliteit per spoor maar nu achteraan in de Europese klas zit. In de categorieën veiligheid en het aantal reizigers dat gebruikmaakt van het spoor, scoren we gelukkig beter dan het Europese gemiddelde, maar zitten we ook niet vooraan.

Uit een verdere analyse van de Boston Consulting Group blijkt dat vooral investeringen in infrastructuur ten goede komen aan de performantie van het spoor, aan de globale economie en de dienstverlening. Vorige week nog echter uitte ik mijn vrees dat de investeringen bij Infrabel dalen.

Hebt u kennisgenomen van de studie? Klopt het dat wij de laagste tarieven van West-Europa hanteren en dus, volgens de CEO, onze prijzen moeten verhogen?

Welke conclusies zal u trekken uit de analyses van de Boston Consulting Group, die ervoor ijvert om vooral te investeren in de infrastructuur van het spoor?

16.02 Inez De Coninck (N-VA): Mevrouw de minister, collega Geerts heeft het thema al uitvoerig ingeleid. Uit de studie van de Boston Consulting Group blijkt duidelijk dat ons land zeer slecht scoort op het vlak van de performantie van het spoor. Een tekort aan overheidsdotaties kan zeker niet de oorzaak zijn, want ons land geeft op vier landen na het meeste uit aan de spoorwegen. Het is jammer dat daartegenover weinig in de plaats staat, zeker voor de reiziger. Op het vlak van de kostprijs en de performantie hangen we aan de staart van het peloton.

De NMBS keurt de studie af, heb ik in de krant gelezen, aangezien ze de kleine landen benadeelt. Nochtans zijn de drie best presterende landen in de studie Zwitserland, Zweden en Denemarken, niet bepaald grote landen.

De studie doet ook enkele concrete aanbevelingen op het vlak van de infrastructuur en de rijpadvergoedingen. Ze concludeert dat een lagere rijpadvergoeding de performantie van de spoorwegen verhoogt, omdat een lage rijpadvergoeding onder andere de inzet van extra treinen en de aanpassing van de dienstverlening stimuleert.

Onze rijpadvergoedingen behoren tot de hoogste van heel Europa. Daarover hebben we het zopas even gehad bij de bespreking van het wetsontwerp. In uw beleidsnota hebt u aangekondigd dat u een verlaging en een herstructurering van de rijpadvergoedingen nastreeft. In de commissievergadering van 24 maart zei u reeds dat hierover momenteel een studie wordt uitgevoerd.

Wat verklaart de hoge rijpadvergoedingen in ons land? Waarom behoren die tot de hoogste in Europa?

Wanneer zal de studie met betrekking tot de rijpadvergoedingen klaar zijn?

16.03 Minister **Jacqueline Galant**: Mijnheer Geerts, volgens de NMBS baseert de studie zich op gegevens over zowel het goederenvervoer als het reizigersvervoer met klassieke treinen en met hogesnelheidstreinen. De gebruikte gegevens om de prestaties van de verschillende spooroperatoren te vergelijken, dateren van 2012 en laten niet toe conclusies te trekken over de huidige prestaties. Dat is vooral omdat er in 2013 een omkering kwam in de tendens inzake de stiptheid van de treinen van de NMBS.

De studie kent een groot gewicht toe aan langeafstandsverbindingen en hogesnelheidsverbindingen, twee criteria die grote landen als Frankrijk en Duitsland bevoordelen. De auteurs van de studie geven dat toe. Het feit dat het goederenvervoer op dezelfde wijze in rekening wordt gebracht als het reizigersvervoer, bevoordeelt eveneens de grote landen. De NMBS stelt bovendien een gebrek aan transparantie vast bij het bepalen van de vergelijkingsparameters. Zo is de *average fare* in euro per passagierkilometer een van de acht opgenomen parameters, maar er wordt niet bepaald wat tot basis werd genomen voor die parameter.

De NMBS betreurt niet te zijn gecontacteerd voor de studie en op geen enkel moment de gelegenheid te hebben gekregen om informatie te verstrekken. Ze plaatst tevens vraagtekens bij het feit dat een adviesbureau dat recent nog adviezen heeft verstrekt aan bepaalde operatoren, een studie uitvoert die een volledige neutraliteit ten opzichte van de operatoren vereist. De NMBS herkent zich niet in de conclusies van een studie die een dergelijke methodologie hanteert. Door de gebruikte methodologie is het vrij logisch tot de conclusie te komen dat landen waar de overheid vooral investeert in infrastructuur, het meest performant zijn. In die landen ligt de infrastructuurvergoeding lager dan in de landen waarin er ook heel wat subsidies naar de operatoren gaan. Op die manier wordt automatisch de uitbouw van het treinvervoer en dus een hoger treinaanbod gestimuleerd, want de exploitatiekosten liggen er lager.

Mevrouw De Coninck, de vergoeding voor het gebruik van het spoornet voor het reizigersvervoer ligt inderdaad redelijk hoog in België in vergelijking met andere Europese landen. Dat heeft grotendeels te maken met de omvorming van de NMBS op 1 januari 2005 tot een vierledige structuur, bestaande uit de nieuwe NMBS, Infrabel, NMBS-Holding en het Fonds voor Spoorweginfrastructuur.

Dat fonds nam destijds gedeeltelijk de historische schuld van de NMBS over en werd eigenaar van de spoorweginfrastructuur en van een aantal valoriseerbare terreinen. Het FSI verhuurde de infrastructuur aan Infrabel voor een bedrag van 300 miljoen euro per jaar. Infrabel zag zich verplicht om die extra kosten door te rekenen aan de gebruikers van zijn spoornet via de gebruikersvergoeding.

Na bezwaar tegen die constructie door de Europese Commissie werd op 1 januari 2009 de infrastructuur opnieuw in eigendom gegeven aan Infrabel. De resterende schuld, beheerd door het FSI, werd geconsolideerd met de schuld van de Staat. Het FSI werd vervolgens omgevormd tot een naamloze vennootschap met als enig maatschappelijk doel de valorisatie van de resterende terreinen.

De studie waarover ik sprak op 24 maart 2015, is momenteel in haar eindfase en zal in de komende weken afgerond worden.

16.04 **David Geerts** (sp.a): Mevrouw de minister, ik dank u voor het antwoord.

Ik vind het heel merkwaardig dat de Boston Consulting Group voor de uitvoering van de studie de operatoren, waaronder de NMBS, niet zelf heeft bevroegd.

16.05 **Inez De Coninck** (N-VA): Mevrouw de minister, ik dank u voor het uitvoerig antwoord.

Ik neem akte van het feit dat de studie zich in de eindfase bevindt. Wij kijken dan ook reikhalzend uit naar de resultaten van die studie.

U legt de oorzaak van de dure rijpadvergoedingen gedeeltelijk bij de hervorming van de NMBS. Onze partij heeft zich altijd verzet tegen die hervorming. Daarom heb ik er zopas ook voor gepleit om de afbouw van de historische schuld op te nemen in een plan op lange termijn, met een horizon van bijvoorbeeld twaalf jaar. Zodoende kunnen we van onze spoorbedrijven eindelijk moderne en efficiënte bedrijven maken, waarop opnieuw iedereen fier is, zowel de werknemers als de reizigers.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

17 **Question de Mme Caroline Cassart-Mailleux à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'utilité d'un ticket 1^e classe dans les trains Désiro" (n° 3935)**

17 **Vraag van mevrouw Caroline Cassart-Mailleux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het nut van een eersteklasticket in de Desirotreinstellen" (nr. 3935)**

17.01 **Caroline Cassart-Mailleux (MR):** Monsieur le président, madame la ministre, comme vous le savez, en 2008, la SNCB a signé un contrat avec le constructeur allemand Siemens pour un montant d'1,5 milliard d'euros concernant l'achat d'un peu plus de 300 nouvelles motrices.

Ces trains, appelés Désiro, circulent principalement sur les lignes locales et, du point de vue des navetteurs, comportent des avantages. En effet, d'après ceux-ci, les nouveaux trains acquis par la SNCB disposent de plus d'espace pour les voyageurs, sont plus accessibles pour les personnes handicapées, à mobilité réduite ou encore pour les poussettes. Enfin, ces trains sont équipés d'un tableau actualisé en temps réel indiquant les éventuels retards et l'heure précise d'arrivée dans une gare.

Toutefois, malgré ces nombreux avantages, je souhaiterais soulever une question qui me semble être problématique. En effet, comme pour l'ensemble des trains, il est possible d'acheter un billet de 1^e ou de 2^e classe. Évidemment, la 1^e classe est plus chère mais cela s'explique par le fait qu'elle est plus confortable, il y a moins de bruit, elle est distincte et séparée de la 2^e classe. Il y est aussi plus facile d'y travailler. C'est donc une distinction importante que je ne critique absolument pas, sauf pour les trains Désiro. En effet, ces derniers ne possèdent pas de wagons clairement séparés avec des portes. Il est donc parfaitement possible de se déplacer du début à la fin du train sans ouvrir ni fermer aucune porte puisqu'ils n'en comportent pas! En d'autres termes, tout est ouvert. Le problème, c'est qu'alors la distinction entre 1^e et 2^e classe n'a pas réellement lieu d'être.

Pourtant, la distinction entre les deux est également pécuniaire. Je suis parfaitement consciente qu'il est très difficile d'instaurer une tarification différente puisqu'il est souvent impossible de savoir à l'avance le train que le navetteur empruntera mais ne faudrait-il pas réfléchir à cette problématique et, à l'avenir, faire attention à bien distinguer les deux classes dans l'achat de nouveaux trains?

Dès lors, madame la ministre, je souhaiterais faire le point sur le problème soulevé.

Pouvez-vous me donner votre position à ce sujet?

Que pensez-vous du manque réel de places en 1^e classe dans les trains Désiro?

Existe-t-il une piste de solution à ce propos?

Pouvez-vous me garantir qu'à l'avenir, les nouveaux trains disposeront de places en 1^e classe bien distinctes des secondes?

17.02 **Jacqueline Galant, ministre:** Monsieur le président, la distinction entre la première et la deuxième classe dans les Désiro est, en effet, à première vue moins flagrante que dans les autres rames. La Désiro est une rame essentiellement conçue pour les courtes distances comme dans le cadre du réseau suburbain.

L'objectif premier de ce train consiste à transporter un maximum de voyageurs sur une période la plus courte possible. Ces considérations ont donc été prises en compte lors de la conception et de l'élaboration des espaces de première classe.

À cet égard, une attention plus soutenue a été accordée à l'espace disponible pour les jambes, ainsi qu'à mieux garantir une place assise. Il n'est effectivement pas possible d'appliquer une tarification différente selon la rame.

17.03 Caroline Cassart-Mailleux (MR): Madame la ministre, je vous remercie pour le caractère complet, rapide et précis de votre réponse.

Peut-être pourriez mettre à l'étude la différence de tarification. Cela me semble indispensable, mais c'est à vous qu'il revient de mettre cela à l'ordre du jour ou d'écrire à la SNCB.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

18 Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de dienstregeling van de NMBS voor het traject Hasselt-Genk" (nr. 3997)

18 Question de M. Wouter Raskin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les horaires de la SNCB pour le trajet entre Hasselt et Genk" (n° 3997)

18.01 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, tijdens de voorbije paasvakantie reed om 17 u 16 geen trein tussen Hasselt en Genk. Vele reizigers waren niet op de hoogte van deze verminderde dienstverlening. Ook over de kwaliteit van de treinstellen die voor dit traject worden ingezet, heerst er ontevredenheid. Een snelle en comfortabele verbinding tussen Hasselt en Genk is nochtans van groot belang voor Limburg.

Ik heb vier vragen voor u, mevrouw de minister.

Waarom werd deze trein tijdens de paasvakantie uit het aanbod geschrapt? Zal er tijdens de komende vakantieperiodes sprake zijn van een verminderde dienstverlening tussen Hasselt en Genk?

De P-treinen 2366 en 2368 van Hasselt naar Genk om 16 u 18 en 18 u 18 reden deze vakantieperiode dan weer wel. Op basis van welke criteria werd beslist deze verbindingen te behouden en de P-trein 2367 te schrappen?

Gemiddeld rijdt er een trein per uur tussen Hasselt en Genk. Tijdens de spitsuren wordt dit uitgebreid naar twee treinen. Nochtans gaat het hier om een verbinding tussen de twee grootste steden in Limburg. Volstaat het huidige aanbod? Denkt de NMBS eraan om dit aanbod uit te breiden?

Ten slotte, de verbindingen tussen Hasselt en Genk gebeuren met de zogenaamde Breaks. Dit zijn oude treinstellen met weinig comfort en krappe zitplaatsen. Vooral tijdens de spitsuren leidt dit tot problemen. Overweegt de NMBS om voor deze verbinding tijdens de spitsuren modernere treinstellen in te zetten?

18.02 Minister Jacqueline Galant: Mijnheer de voorzitter, de P-trein 2367 van 17 u 16 rijdt momenteel inderdaad niet meer tijdens de vakantieperiodes. De NMBS stelt echter vast dat deze trein meer wordt gebruikt dan de P-trein 2366 die om 16 u 16 vertrekt uit Hasselt. Daarom zal vanaf de zomervakantie de P-trein 2367 opnieuw worden ingelegd tijdens de vakantieperiodes en de trein 2366 niet meer. Buiten de vakantieperiodes blijven beide treinen rijden.

Er reizen ongeveer 2 500 personen tussen Genk en Hasselt. Een aanbod van een trein per uur per richting tijdens de piek aangevuld met een aantal P-treinen, om zo een halfuuraanbod te realiseren, is daarom voldoende. Momenteel wordt geen uitbreiding van het aanbod gepland.

Op de klokvast verbinding van Genk naar de kust worden geen Breaks ingezet. Op de P-treinen van en naar Brussel worden M5-rijtuigen gebruikt. Op de andere P-treinen worden vijf keer AM96's en zeven keer Breaks ingezet.

In haar analyse van de bezettingscijfers op het baanvak tussen Genk en Hasselt vindt de NMBS geen overbezettingen.

18.03 Wouter Raskin (N-VA): Mevrouw de minister, u weet ongetwijfeld dat Hasselt en Genk de enige twee Limburgse centrumsteden zijn. Er mag worden verwacht dat de NMBS in een goede en kwaliteitsvolle dienstverlening en verbinding voorziet tussen beide steden.

Veel mensen uit Limburg maken gebruik van het traject om vanuit de regio rond Genk en omgeving naar Hasselt, Brussel of Antwerpen te sporen. Zeker tijdens de spitsuren is een goed treinaanbod essentieel. De klachten zijn wat ze zijn. Het lijkt mij dus een bijzonder slecht idee om in de vakantieperiodes bepaalde verbindingen uit deze lijn te schrappen uit een al erg beperkt treinaanbod. Ik begrijp uit uw antwoord dat vanaf de volgende zomervakantie de schrapping ongedaan wordt gemaakt. Dat is een goede zaak, maar wij moeten de dienstverlening en de kwaliteit van de rijkswegen op deze verbinding absoluut herzien.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: De samengevoegde vragen nrs 3998 van mevrouw Van Camp en 4032 van de heer Flahaux worden omgezet in schriftelijke vragen.

19 Samengevoegde vragen van

- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de Weedfree-onkruidtrein van Infrabel" (nr. 4027)
- de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de onkruidbestrijding door de NMBS-Groep" (nr. 4028)
- de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de onkruidbestrijding op spoorwegen" (nr. 4059)

19 Questions jointes de

- M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le train de désherbage Weedfree utilisé par Infrabel" (n° 4027)
- M. Wouter Raskin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le désherbage par le Groupe SNCB" (n° 4028)
- M. Stefaan Van Hecke à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le désherbage des voies ferrées" (n° 4059)

19.01 David Geerts (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, dit is een vraag over de Weedfreetrein van Infrabel. Elk jaar wordt het onkruid bestreden met een specifieke trein die 10 000 kilometer aflegt. Op zich is het natuurlijk goed voor de veiligheid dat het onkruid bestreden wordt. De vraag is alleen in welke mate het gebruik van pesticiden geoorloofd is, aangezien de gemeenten het verbod hebben gekregen om deze nog te gebruiken.

Blijkbaar zou het systeem bestaan uit negen camera's die het onkruid detecteren zodat men het volledig traject niet onnodig bestrijkt met pesticiden. Volgens mijn informatie betekent dit toch nog steeds 625 000 liter per jaar, met een kostprijs van 1,3 miljoen euro.

Ik denk absoluut niet dat de veiligheid in het gedrang mag komen. Mijn vraag is of er alternatieven onderzocht zijn. De gemeenten hebben dit immers ook moeten doen en dat is niet zo evident gebleken. Daarom stel ik de vraag of ook Infrabel naar alternatieven moet zoeken.

Ten eerste, geldt het verbod op het gebruik van pesticiden ook voor Infrabel of heeft Infrabel een afwijking gevraagd, en wat is de procedure daarvan?

Door een nieuw technologisch camerasysteem zou er dus blijkbaar 30 % minder onkruidverdelger nodig zijn. Klopt het dat er toch nog steeds 625 000 liter per jaar gebruikt wordt? Is er een onderzoek geweest of nog bezig naar duurzame alternatieven om het gebruik van de onkruidverdelger te beperken?

De trein wordt blijkbaar alleen ingezet op de hoofdsporen en niet op de rangeerstations en dergelijke. Welke knowhow wordt daar dan gebruikt?

19.02 Wouter Raskin (N-VA): Ik sluit mij helemaal aan bij collega Geerts en zal deze aangelegenheid dus niet opnieuw schetsen.

Het aantal liters pesticiden dat per jaar gespreid wordt, meer dan 600 000 liter, is een hallucinante

hoeveelheid. Daarom ook mijn concrete vragen, mevrouw de minister.

Zijn de bedrijven van de NMBS-Groep als openbare dienst onderworpen aan het decreet houdende duurzaam gebruik van pesticiden? Welke uitzonderingen hebben zij van de Vlaamse Milieumaatschappij verkregen voor het gebruik van die chemische bestrijdingsmiddelen?

De NMBS hanteert een slimme sproeitrein om de begroeiing van de spoorwegbeddingen te verwijderen. Tot op welke afstand van de rails wordt de bedding besproeid? Welke zones moeten worden besproeid? Welke afstand van waterlopen wordt bij het sproeien bewaard? Langs welke lijnen of op welke locaties is het overbodig om twee keer per jaar te sproeien? Welke locaties worden nooit besproeid? Wat is de kostprijs van het sproeien?

Ook in stations, haltes en perrons moet onkruid worden verwijderd. Welke middelen worden hiervoor ingezet? Wat is de kostprijs hiervan?

In een antwoord op een schriftelijke vraag uit 2013 gaf uw voorganger, mijnheer Labille, aan dat Infrabel zich ertoe verbond om in 2014 een concreet programma in te dienen voor de reductie van pesticiden. Is dat al gebeurd? Hebt u daarop zicht? Kunt u dat bezorgen aan de commissieleden?

Tot slot, Infrabel werkt op vier locaties samen met Natuurpunt voor het ecologisch beheer van bermen. Dat project werd in 2005 opgestart als een pilootproject. Wat is de evaluatie daarvan? Is dat een succes? Wordt de uitbreiding van dit project eventueel overwogen?

19.03 Minister **Jacqueline Galant**: Mijnheer de voorzitter, collega's, in overeenstemming met het decreet houdende duurzaam gebruik van pesticiden in het Vlaams Gewest, verkreeg Infrabel afwijkingen op het pesticidenverbod.

Deze afwijkingen hebben betrekking op de toepassing van pesticiden op spoorwegbeddingen en veiligheidspaden, alsmede op installaties die gelinkt zijn aan de spoorwegexploitatie.

Ik geef een aantal voorbeelden. Ten opzichte van het oppervlaktewater wordt een pesticidenvrije strook van minimaal 1 meter aangehouden, sommige terreinen gelegen in drinkwaterbeschermingszones moeten pesticidenvrij worden beheerd en goten en greppels als onderdeel van sommige terreinen moeten pesticidenvrij worden beheerd.

De hoeveelheid gebruikte pesticiden moet jaarlijks vóór 1 april van het jaar na gebruik worden gerapporteerd. De SEQ-waarden, die in functie van de concentratie van de pesticiden aangeven hoeveel tijd het vergt vooraleer deze op basis van de gebruikte hoeveelheid hun ecotoxiciteit verliezen, worden van nabij gevolgd.

Ik bezorg u een tabel met een overzicht van de waarden van de gebruikte producten van de laatste jaren.

De acties van het vroegere programma ter vermindering van de pesticiden wordt nog steeds voortgezet en besproken met de Vlaamse Milieumaatschappij. Dit heeft betrekking op de keuze van chemische onkruidbestrijdingsmiddelen, de te nemen maatregelen bij onderhouds- en spoorvernieuwingswerken, de opstelling van bestekken voor het onderhoud van de bermen en een ontwerp van sensibiliseringsactie.

Infrabel heeft een constructieve samenwerking met de bevoegde overheden en natuurorganisaties om zijn onderhoudsbeheer verder te optimaliseren.

In overleg met de VMM werden gevoelige zones in waterwingebieden in kaart gebracht en dit om ze pesticidenvrij te beheren. De resultaten zullen verdere optimalisaties mogelijk maken.

19.04 **David Geerts** (sp.a): Mevrouw de minister, ik dank u voor het antwoord. Het is goed dat wij deze vraag hebben gesteld, want nu kunnen wij zien dat we door de inspanningen vanaf 2005 tot op heden van 2,5 miljoen liter naar minder dan 500 000 liter zijn geëvolueerd. Er zijn dus zeker inspanningen gebeurd.

Ik denk dat het belangrijk is dat het overleg met alle andere organisaties wordt voortgezet, zoals ook de gemeenten moeten doen.

19.05 Wouter Raskin (N-VA): Mevrouw de minister, ik dank u voor het gedetailleerd antwoord. De tabel toont inderdaad aan dat er een hele weg is afgelegd en dat er ter zake zeer goed werk is geleverd. Alle *credits* aan de organisaties daarvoor. Er is ook veel overleg met de andere stakeholders en actoren. Dat kan ik alleen maar toejuichen.

Ik kan mij daarnaast niet van de indruk ontdoen dat meer dan 600 000 liter pesticiden een gigantische hoeveelheid blijft.

Zonder het belang van de spoorveiligheid te minimaliseren, want dat blijft een prioriteit voor ons allemaal, kan ik toch niet zomaar genoeg nemen met dit antwoord. Voor alle duidelijkheid, ik twijfel niet aan de inhoud daarvan.

Ik ben mij ook bewust van de financiële impact van de uitroting van eventuele alternatieven en van het krap financieel kader waarbinnen u moet werken, mevrouw de minister. Ik vind echter dat ik mij ethisch gezien moet afvragen of deze kosten niet voor een deel zouden kunnen worden gerecupereerd op het vlak van de volksgezondheid.

Iedereen kent van dichtbij of veraf wel mensen die getroffen zijn door ziekten die in verband worden gebracht met het pesticidengebruik. Wij zijn met zijn allen actie aan het voeren voor Kom op tegen Kanker en dus meen ik dat ik deze ethische bedenking toch wel mag maken, ondanks alle goede inspanningen die geleverd worden.

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

20 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het rijbewijs met punten" (nr. 4040)

20 Question de M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le permis de conduire à points" (n° 4040)

20.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de minister, begin maart 2015 verscheen er een literatuurstudie van het BIVV over het rijbewijs met punten. Daarin stelt het BIVV dat een systeem van een rijbewijs met punten kan helpen om de verkeersveiligheid te verhogen. De kosten voor het opzetten, uitrollen en onderhouden van het systeem moeten nog grondig worden onderzocht en afgewogen tegenover de te verwachten verhoging van de verkeersveiligheid. Als ook die resultaten positief zijn, dan beveelt het BIVV het rijbewijs met punten aan.

Het BIVV benadrukt bovendien de samenwerking die nodig is tussen het federale en regionale niveau, onder meer wegens de regionalisering van een aantal overtredingen in het kader van de zesde staatshervorming. In het federaal regeerakkoord werd alvast het engagement aangegaan om het rijbewijs met punten te onderzoeken als een mogelijke piste om de aanpak van recidive beter op te volgen.

Daarom heb ik de volgende vragen, mevrouw de minister.

Wat is uw visie op de mogelijke toepassing van het rijbewijs met punten?

Wat is de visie van uw collega's op de regionale niveaus? In het Vlaams regeerakkoord wordt gevraagd om een rijbewijs met punten in te voeren. Is er reeds overleg geweest met de regionale collega's hierover? Zo ja, wat waren de bevindingen?

Tot slot, hebt u reeds actie ondernomen om, zoals afgesproken in het regeerakkoord, de aanpak van recidive te bestuderen, waarin het rijbewijs met punten een rol kan spelen? Zo ja, wat waren de eerste bevindingen? Zo neen, wat zijn uw plannen met betrekking tot dat punt uit het regeerakkoord?

20.02 Minister Jacqueline Galant: Mijnheer Van den Bergh, de verkennende literatuurstudie van het BIVV over het rijbewijs met punten van 2015 waaraan u refereert, is mij bekend. De studie is een weergave van het BestPoint-handboek dat tot stand is gekomen in samenwerking met de Europese Commissie en dat dient als waardemeter en referentiepunt.

De conclusie van het BIVV is dat het systeem van het rijbewijs met punten kan helpen om de

verkeersveiligheid te verhogen. Voor mij is het rijbewijs met punten slechts een van de mogelijke instrumenten om een verkeersveiligheidsbeleid te realiseren en het mag zeker niet als enig middel of als middel op zich worden beschouwd.

In dit kader wil ik daarom in eerste instantie vooral de focus leggen op een betere werking van de bestaande maatregelen en systemen. Ik heb aan het BIVV en aan de FOD Mobiliteit en Transport gevraagd om een kwalitatief en kwantitatief onderzoek te doen naar de gevolgen van de nieuwe recidiveregeling, zoals die sinds 1 januari 2015 van toepassing is.

Daarnaast heb ik in overleg met mijn collega's van Binnenlandse Zaken en Justitie een plan opgesteld om de straffeloosheid van onbetaalde boetes te bestrijden. Ik heb nog geen overleg over dit thema gehad met mijn gewestelijke collega's.

20.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de minister, uiteraard blijft u bij uw standpunt van het regeerakkoord, wat ook logisch is, waarin werd opgenomen een onderzoek te doen naar het meest efficiënte instrument ten voordele van de verkeersveiligheid. Ik noteer nu dat er zo'n onderzoek komt naar de al eerder ingevoerde maatregelen met betrekking tot recidive, maar dat er eigenlijk nog geen sprake is van een meer omvattend onderzoek naar het meeste optimale instrument waarin het rijbewijs met punten – denk ik – evident ook een rol zou kunnen spelen. We zullen dit verder opvolgen, maar we rekenen erop dat ook dit onderzoek met betrekking tot dit onderwerp zal plaatsvinden.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: Vraag nr. 4046 van de heer Raskin wordt omgezet in een schriftelijke vraag. Vraag nr. 4068 van de heer Van Hecke wordt uitgesteld. Vraag nr. 4080 van mevrouw Fonck wordt omgezet in een schriftelijke vraag. Vraag nr. 4082 van de heer Van den Bergh wordt omgezet in een schriftelijke vraag. Vraag nr. 4083 van mevrouw Fonck wordt eveneens omgezet in een schriftelijke vraag.

21 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de voorrang van rechts" (nr. 4057)

21 Question de M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la priorité de droite" (n° 4057)

21.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de minister, artikel 12.3.1 van de Wegcode bepaalt dat elke bestuurder voorrang moet verlenen aan de bestuurder die van rechts komt, behalve indien hij op een rotonde rijdt of indien de bestuurder die van rechts komt uit een verboden rijrichting komt. De wegbeheerder heeft uiteraard de mogelijkheid om via signalisatie met de verkeersborden B1 of B5 af te wijken van die basisregel.

De voorrang van rechts is een duidelijke basisregel maar hij kan ook voor gevaarlijke situaties zorgen, bijvoorbeeld op kruispunten van wegen die niet evenwaardig zijn, kruispunten met een slechte zichtbaarheid of kruispunten met een hoge maximale snelheid. Daarom is het zinvol om de wetgeving rond de voorrang van rechts te evalueren en duidelijkheid te scheppen, en richtlijnen uit te tekenen met betrekking tot de toepassing ervan.

Sommigen stellen de voorrang van rechts opnieuw in vraag, op basis van lokale verkeerssituaties. Persoonlijk wil ik die basisregel niet in vraag stellen, maar er moet misschien eens worden gekeken naar de toepassing ervan.

Vandaar de volgende vragen, mevrouw de minister.

Hoe evalueert u als minister de regel rond de voorrang van rechts? Acht u het wenselijk om aanpassingen aan te brengen of bijstellingen te doen aan die basisregel? Bent u als minister in de mogelijkheid om al dan niet richtlijnen te geven aan wegbeheerders over de kwestie waar het voorrangsbord B17 of de verkeersborden B1 of B5 al dan niet geplaatst dienen te worden? Is dat bijvoorbeeld mogelijk en wenselijk in een ministerieel besluit met betrekking tot de bijzondere plaatsingsvoorwaarden?

Is het mogelijk en wenselijk om dat via een ministerieel rondschrĳven, via een KB of op een andere manier te doen?

21.02 Minister **Jacqueline Galant**: Het internationaal Verdrag inzake het wegverkeer bepaalt dat in landen waar rechts wordt gereden op kruispunten voorrang moet worden verleend aan de bestuurders die van rechts komen. Het is dus, zoals u ook aangeeft in de inleiding van uw vragen, een duidelijke, zelfs internationale basisregel. Hieraan kan niet getornd worden.

De wegbeheerders hebben evenwel de mogelijkheid om op de plaatsen waar het opportuun wordt geacht door middel van verkeersborden af te wijken van de regel van voorrang van rechts.

Aangezien de bepaling van de plaatsingsvoorwaarden voor verkeerstekens sedert de zesde staatshervorming een gewestelijke bevoegdheid is geworden, is het aan de respectieve gewestministers om te antwoorden op uw vraag over de wenselijkheid van bindende richtlijnen voor het plaatsen van voorrangsborden.

21.03 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mevrouw de minister, dat is een duidelijk antwoord, waarvoor dank.

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

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.26 uur.
La réunion publique de commission est levée à 17.26 heures.*