



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BEKNOPT VERSLAG

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

Woensdag

15-06-2016

Namiddag

Mercredi

15-06-2016

Après-midi

N-VA	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	Parti Socialiste
MR	Mouvement réformateur
CD&V	Christen-Democratisch en Vlaams
Open Vld	Open Vlaamse Liberalen en Democraten
sp.a	socialistische partij anders
Ecolo-Groen	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
cdH	centre démocrate Humaniste
VB	Vlaams Belang
DéFI	Démocrate Fédéraliste Indépendant
PTB-GO!	Parti du Travail de Belgique – Gauche d'Ouverture!
PP	Parti Populaire

Afkortingen bij de nummering van de publicaties :		Abréviations dans la numérotation des publications :	
DOC 54 0000/000	Parlementair stuk van de 54 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer	DOC 54 0000/000	Document parlementaire de la 54 ^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden	QRVA	Questions et Réponses écrites
CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)	CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral (couverture verte)
CRABV	Beknopt Verslag (witte kaft)	CRABV	Compte Rendu Analytique (couverture blanche)
CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)	CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral définitif et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)
	(witte kaft)		(couverture blanche)
PLEN	Plenum	PLEN	Séance plénière
COM	Commissievergadering	COM	Réunion de commission
MOT	Moties tot besluit van interpellaties (op beigegekleurd papier)	MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers	Publications officielles éditées par la Chambre des représentants
Bestellingen :	Commandes :
Natieplein 2	Place de la Nation 2
1008 Brussel	1008 Bruxelles
Tel. : 02/ 549 81 60	Tél. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74	Fax : 02/549 82 74
www.dekamer.be	www.lachambre.be
e-mail : publicaties@dekamer.be	e-mail : publications@lachambre.be

INHOUD

Vraag van mevrouw Daphné Dumery aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "een vereenvoudiging van de procedure voor het afhalen van een rijbewijs" (nr. 11007)

Sprekers: **Daphné Dumery, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Vraag van de heer Peter Vanvelthoven aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stand van zaken over de IJzeren Rijn" (nr. 11176)

Sprekers: **Peter Vanvelthoven, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Samengevoegde vragen van

- mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de procedures voor de informatie-uitwisseling tussen België en Frankrijk met betrekking tot parkeerbonnen" (nr. 11542)

- mevrouw Nawal Ben Hamou aan de minister van Justitie over "de overtredingen die begaan worden door buitenlandse automobilisten" (nr. 11802)

Sprekers: **Karine Lalieux, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Vraag van mevrouw Françoise Schepmans aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vluchten boven de gemeenten in het noorden van Brussel" (nr. 11629)

Sprekers: **Françoise Schepmans, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de in het kader van de commerciële activiteiten van de NMBS opgebouwde historische schuld" (nr. 11547)

Sprekers: **Inez De Coninck, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische

SOMMAIRE

Question de Mme Daphné Dumery au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "une simplification de la procédure d'obtention d'un permis de conduire" (n° 11007)

Orateurs: **Daphné Dumery, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Question de M. Peter Vanvelthoven au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'état d'avancement du Rhin de fer" (n° 11176)

Orateurs: **Peter Vanvelthoven, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Questions jointes de

- Mme Karine Lalieux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les procédures d'échange d'information entre la Belgique et la France quant aux procès-verbaux de stationnement" (n° 11542)

- Mme Nawal Ben Hamou au ministre de la Justice sur "les infractions commises par des automobilistes étrangers" (n° 11802)

Orateurs: **Karine Lalieux, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Question de Mme Françoise Schepmans au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le survol des communes du Nord de Bruxelles" (n° 11629)

Orateurs: **Françoise Schepmans, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Question de Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la dette historique accumulée dans le cadre des activités commerciales de la SNCB" (n° 11547)

Orateurs: **Inez De Coninck, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer

Spoorwegen		Belges	
Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de veiligheidsvergoeding van 6,19 euro per vliegtuigticket die reizigers vertrekkende vanuit Brussels Airport betalen" (nr. 11528)	7	Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la redevance de sécurité de 6,19 euros par billet d'avion payée par les voyageurs partant de Brussels Airport" (n° 11528)	7
<i>Sprekers: David Geerts, François Bellot,</i> minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: David Geerts, François Bellot,</i> ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Samengevoegde vragen van	8	Questions jointes de	8
- de heer Bert Wollants aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het sociaal akkoord bij Belgocontrol" (nr. 11559)	8	- M. Bert Wollants au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'accord social chez Belgocontrol" (n° 11559)	8
- de heer Veli Yüksel aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het sociaal overleg bij Belgocontrol" (nr. 12412)	8	- M. Veli Yüksel au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la concertation sociale chez Belgocontrol" (n° 12412)	8
<i>Sprekers: Veli Yüksel, François Bellot,</i> minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: Veli Yüksel, François Bellot,</i> ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Samengevoegde vragen van	10	Questions jointes de	10
- mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het vliegverkeer boven Brussel" (nr. 12265)	10	- Mme Karine Lalieux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le survol de Bruxelles" (n° 12265)	10
- de heer Benoit Hellings aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de windnormen en de landingen op banen 01 en 07 van Brussels Airport" (nr. 11594)	10	- M. Benoit Hellings au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les normes de vent et les atterrissages en pistes 01 et 07 à Brussels Airport" (n° 11594)	10
<i>Sprekers: Karine Lalieux, Benoit Hellings, François Bellot,</i> minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, Françoise Schepmans		<i>Orateurs: Karine Lalieux, Benoit Hellings, François Bellot,</i> ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, Françoise Schepmans	
Vraag van de heer Bert Wollants aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het FAB Benelux" (nr. 11560)	13	Question de M. Bert Wollants au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le FAB Benelux" (n° 11560)	13
<i>Sprekers: Bert Wollants, François Bellot,</i> minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: Bert Wollants, François Bellot,</i> ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van de heer Bert Wollants aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische	14	Question de M. Bert Wollants au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la	14

<p>Spoorwegen, over "de licentie voor de grondafhandeling op Brussels Airport" (nr. 11561) <i>Sprekers: Bert Wollants, François Bellot</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>		<p>licence d'assistance en escale à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 11561) <i>Orateurs: Bert Wollants, François Bellot</i>, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	
<p>Vraag van de heer Bert Wollants aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het aantal zieke luchtverkeersleiders" (nr. 11571) <i>Sprekers: Bert Wollants, François Bellot</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	15	<p>Question de M. Bert Wollants au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le nombre de contrôleurs aériens en arrêt maladie" (n° 11571) <i>Orateurs: Bert Wollants, François Bellot</i>, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	15
<p>Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de werken voor het uniformiseren van de hoogte van de perrons" (nr. 11395) <i>Sprekers: Laurent Devin, François Bellot</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	16	<p>Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "des travaux d'uniformisation de la hauteur des quais de gare" (n° 11395) <i>Orateurs: Laurent Devin, François Bellot</i>, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	16
<p>Samengevoegde vragen van</p>	17	<p>Questions jointes de</p>	17
<p>- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de algemene invoering van het alcoholslot in België" (nr. 11396)</p>	17	<p>- M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'installation généralisée d'alcolock en Belgique" (n° 11396)</p>	17
<p>- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het alcoholslot" (nr. 12277)</p>	17	<p>- Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'alcolock" (n° 12277)</p>	17
<p>- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het automatisch alcoholslot" (nr. 12409) <i>Sprekers: Laurent Devin, Sabien Lahaye-Battheu, Jef Van den Bergh, François Bellot</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	17	<p>- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la systématisation de l'alcolock" (n° 12409) <i>Orateurs: Laurent Devin, Sabien Lahaye-Battheu, Jef Van den Bergh, François Bellot</i>, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	17
<p>Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stand van zaken betreffende de mobiliteit in België" (nr. 11403) <i>Sprekers: Laurent Devin, François Bellot</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	20	<p>Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la situation de la mobilité en Belgique" (n° 11403) <i>Orateurs: Laurent Devin, François Bellot</i>, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	20
<p>Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de</p>	22	<p>Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société</p>	22

Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het minimumaantal personeelsleden bij de NMBS tegen 2018" (nr. 11404)		Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'effectif minimum à la SNCB d'ici 2018" (n° 11404)	
<i>Sprekers:</i> Laurent Devin, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> Laurent Devin, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de aanwezigheid van toxische producten in een NMBS-werkplaats" (nr. 11405)	23	Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la présence de produits toxiques dans un atelier de la SNCB" (n° 11405)	23
<i>Sprekers:</i> Laurent Devin, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> Laurent Devin, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de problematiek van de verkeerslichten" (nr. 11406)	23	Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la problématique des feux de signalisation" (n° 11406)	23
<i>Sprekers:</i> Laurent Devin, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> Laurent Devin, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het DOO-project (<i>Driver Only Operation</i>)" (nr. 11407)	24	Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le projet <i>Driver Only Operation</i> (DOO)" (n° 11407)	24
<i>Sprekers:</i> Laurent Devin, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> Laurent Devin, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de heractivering van de Waalse Thalys" (nr. 11408)	24	Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la remise en service du Thalys wallon" (n° 11408)	24
<i>Sprekers:</i> Laurent Devin, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> Laurent Devin, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van mevrouw Karin Jiroflée aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de treinverbinding Haacht-Brussel" (nr. 11486)	26	Question de Mme Karin Jiroflée au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la liaison ferroviaire Haacht-Bruxelles" (n° 11486)	26
<i>Sprekers:</i> Karin Jiroflée, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> Karin Jiroflée, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Samengevoegde vragen van	27	Questions jointes de	27
- mevrouw Anne Dedry aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale	27	- Mme Anne Dedry au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale	27

Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vertraging betreffende de uitvoering van de beslissing over de vliegroute" (nr. 11589)		des Chemins de fer Belges, sur "le retard dans l'exécution de la décision relative à la route aérienne" (n° 11589)	
- mevrouw Karin Jiroflée aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vliegroute Leuven Rechtdoor" (nr. 11598)	27	- Mme Karin Jiroflée au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la route aérienne 'Louvain tout droit'" (n° 11598)	27
- de heer Tim Vandenput aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de situatie met de vliegroute 'Leuven Rechtdoor'" (nr. 12080)	27	- M. Tim Vandenput au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la situation de la route aérienne 'Louvain tout droit'" (n° 12080)	27
- de heer Tim Vandenput aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de procedure voor de wijziging van de vliegroutes van en naar Brussels Airport" (nr. 12081)	27	- M. Tim Vandenput au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la procédure de modification des routes aériennes au départ et à destination de Brussels Airport" (n° 12081)	27
- mevrouw Sybille de Coster-Bauchau aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het gebruik van de banen en de vliegroutes op Brussels Airport" (nr. 12141) <i>Sprekers: Anne Dedry, Karin Jiroflée, Tim Vandenput, Sybille de Coster-Bauchau, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	27	- Mme Sybille de Coster-Bauchau au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'usage des pistes et trajectoires à l'aéroport de Zaventem" (n° 12141) <i>Orateurs: Anne Dedry, Karin Jiroflée, Tim Vandenput, Sybille de Coster-Bauchau, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	27
Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het station van Mechelen" (nr. 11645) <i>Sprekers: David Geerts, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	32	Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la gare de Malines" (n° 11645) <i>Orateurs: David Geerts, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	32
Vraag van mevrouw Véronique Caprasse aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toekomst van de stations in de provincie Luxemburg" (nr. 11660) <i>Sprekers: Véronique Caprasse, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	33	Question de Mme Véronique Caprasse au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'avenir des gares en province de Luxembourg" (n° 11660) <i>Orateurs: Véronique Caprasse, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	33
Samengevoegde vragen van	34	Questions jointes de	34
- mevrouw Véronique Caprasse aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de technische problemen op lijn 165" (nr. 11686)	34	- Mme Véronique Caprasse au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les problèmes techniques rencontrés sur la ligne 165" (n° 11686)	34
- mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale	34	- Mme Isabelle Poncelet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société	34

Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de problemen met de homologatie van lijn 165" (nr. 11892)		Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les problèmes d'homologation sur la ligne 165" (n° 11892)	
- mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de homologatie van het rollend materieel dat wordt ingezet in het Groothertogdom Luxemburg" (nr. 11898)	35	- Mme Isabelle Poncelet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'homologation du matériel roulant au Grand-Duché de Luxembourg" (n° 11898)	35
- de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de homologatie van CFL-materieel op het NMBS-net tussen Rodange (GHL) en Virton" (nr. 11918) <i>Sprekers: Véronique Caprasse, Isabelle Poncelet, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	35	- M. Marcel Cheron au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'homologation de matériel CFL sur le réseau SNCB entre Rodange (GDL) et Virton" (n° 11918) <i>Orateurs: Véronique Caprasse, Isabelle Poncelet, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	35
Samengevoegde vragen van	37	Questions jointes de	37
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de reizigerstellingen bij de NMBS" (nr. 11702)	37	- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les comptages de voyageurs à la SNCB" (n° 11702)	37
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de reizigerstellingen bij de NMBS" (nr. 12156) <i>Sprekers: David Geerts, Jef Van den Bergh, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	37	- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les comptages de voyageurs à la SNCB" (n° 12156) <i>Orateurs: David Geerts, Jef Van den Bergh, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	37
Samengevoegde vragen van	38	Questions jointes de	38
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de benchmark inzake de ticketprijzen in onze buurlanden" (nr. 11706)	38	- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'étude comparative des prix des billets de train chez nos voisins" (n° 11706)	38
- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de benchmark van de NMBS" (nr. 12423) <i>Sprekers: David Geerts, Sabien Lahaye-Battheu, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	38	- Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'étude comparative de la SNCB" (n° 12423) <i>Orateurs: David Geerts, Sabien Lahaye-Battheu, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	38
Vraag van de heer Philippe Pivin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de screening van het personeel van de NMBS en Infrabel" (nr. 11779)	40	Question de M. Philippe Pivin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le screening du personnel de la SNCB et d'Infrabel" (n° 11779)	40

Sprekers: **Philippe Pivin, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Orateurs: **Philippe Pivin, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

- | | | | |
|---|----|---|----|
| <p>Vraag van de heer Philippe Pivin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de installatie van poortjes in de stations" (nr. 11983)</p> <p><i>Sprekers:</i> Philippe Pivin, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p> | 40 | <p>Question de M. Philippe Pivin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'installation de portiques de sécurité dans les gares" (n° 11983)</p> <p><i>Orateurs:</i> Philippe Pivin, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p> | 40 |
| <p>Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het vervoersplan 2017" (nr. 11789)</p> <p><i>Sprekers:</i> David Geerts, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p> | 42 | <p>Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le plan de transport 2017" (n° 11789)</p> <p><i>Orateurs:</i> David Geerts, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p> | 42 |
| <p>Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de evaluatie van de tarieven voor grensoverschrijdend treinverkeer tussen België en het Groothertogdom Luxemburg" (nr. 11891)</p> <p><i>Sprekers:</i> Isabelle Poncelet, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p> | 43 | <p>Question de Mme Isabelle Poncelet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'évaluation de la tarification transfrontalière entre la Belgique et le Grand-Duché de Luxembourg" (n° 11891)</p> <p><i>Orateurs:</i> Isabelle Poncelet, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p> | 43 |
| <p>Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de sluiting van de wachtzalen in stations" (nr. 11893)</p> <p><i>Sprekers:</i> Isabelle Poncelet, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p> | 44 | <p>Question de Mme Isabelle Poncelet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la fermeture des salles d'attente dans les gares" (n° 11893)</p> <p><i>Orateurs:</i> Isabelle Poncelet, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p> | 44 |
| <p>Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het spoor 3 in het station Florenville" (nr. 11894)</p> <p><i>Sprekers:</i> Isabelle Poncelet, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p> | 45 | <p>Question de Mme Isabelle Poncelet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la voie 3 en gare de Florenville" (n° 11894)</p> <p><i>Orateurs:</i> Isabelle Poncelet, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p> | 45 |
| <p>Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de preventiepatrouilles van Securail in het station Virton" (nr. 11895)</p> <p><i>Sprekers:</i> Isabelle Poncelet, François Bellot,</p> | 46 | <p>Question de Mme Isabelle Poncelet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les patrouilles de prévention Securail en gare de Virton" (n° 11895)</p> <p><i>Orateurs:</i> Isabelle Poncelet, François Bellot,</p> | 46 |

<p>minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>		<p>ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	
<p>Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de sluiting van het station Melreux-Hotton" (nr. 11896)</p> <p><i>Sprekers: Isabelle Poncelet, François Bellot</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	47	<p>Question de Mme Isabelle Poncelet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la fermeture de la gare de Melreux-Hotton" (n° 11896)</p> <p><i>Orateurs: Isabelle Poncelet, François Bellot</i>, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	47
<p>Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de problemen met de verkoop van treintickets via de automaten" (nr. 11897)</p> <p><i>Sprekers: Isabelle Poncelet, François Bellot</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	48	<p>Question de Mme Isabelle Poncelet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les problèmes de délivrance des billets via les automates" (n° 11897)</p> <p><i>Orateurs: Isabelle Poncelet, François Bellot</i>, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	48
<p>Vraag van de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het treinaanbod tussen Moeskroen en Brussel" (nr. 11903)</p> <p><i>Sprekers: Paul-Olivier Delannois, François Bellot</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	49	<p>Question de M. Paul-Olivier Delannois au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'offre de transport sur la liaison de train entre Mouscron et Bruxelles" (n° 11903)</p> <p><i>Orateurs: Paul-Olivier Delannois, François Bellot</i>, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	49
<p>Vraag van de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "een betere verbinding tussen Moeskroen en de Waalse as" (nr. 11904)</p> <p><i>Sprekers: Paul-Olivier Delannois, François Bellot</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	49	<p>Question de M. Paul-Olivier Delannois au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "une meilleure liaison entre Mouscron et la dorsale wallonne" (n° 11904)</p> <p><i>Orateurs: Paul-Olivier Delannois, François Bellot</i>, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	49
<p>Vraag van de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de hulp aan PBM's in de stations" (nr. 11905)</p> <p><i>Sprekers: Paul-Olivier Delannois, François Bellot</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	50	<p>Question de M. Paul-Olivier Delannois au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'aide aux PMR dans les gares" (n° 11905)</p> <p><i>Orateurs: Paul-Olivier Delannois, François Bellot</i>, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	50
<p>Vraag van de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het vervoersaanbod van de NMBS voor de pendelaars van Lessen" (nr. 11906)</p> <p><i>Sprekers: Paul-Olivier Delannois, François Bellot</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij</p>	52	<p>Question de M. Paul-Olivier Delannois au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'offre de transport de la SNCB pour les navetteurs de Lessines" (n° 11906)</p> <p><i>Orateurs: Paul-Olivier Delannois, François Bellot</i>, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des</p>	52

der Belgische Spoorwegen		Chemins de fer Belges	
Samengevoegde vragen van	53	Questions jointes de	53
- de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de nieuwe regelgeving voor elektrische fietsen" (nr. 12033)	53	- M. Gautier Calomne au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les nouvelles règles pour les vélos électriques" (n° 12033)	53
- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "elektrische fietsen" (nr. 12387) <i>Sprekers: Gautier Calomne, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</i>	53	- Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les vélos électriques" (n° 12387) <i>Orateurs: Gautier Calomne, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</i>	53
Vraag van de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de invoering van een lage-emissiezone in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest" (nr. 12334) <i>Sprekers: Gautier Calomne, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</i>	54	Question de M. Gautier Calomne au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'instauration d'une zone basses émissions en Région bruxelloise" (n° 12334) <i>Orateurs: Gautier Calomne, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</i>	54

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 15 JUNI 2016

Namiddag

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

du

MERCREDI 15 JUIN 2016

Après-midi

De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.23 uur en voorgezeten door mevrouw Karine Lalieux.

01 Vraag van mevrouw Daphné Dumery aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "een vereenvoudiging van de procedure voor het afhalen van een rijbewijs" (nr. 11007)

01.01 Daphné Dumery (N-VA): Wie een rijbewijs wil aanvragen moet met de nodige documenten naar de gemeente. De gemeenten doen een beroep op een externe firma om de rijbewijzen te maken.

Heeft de externe firma toegang tot de databank voor rijbewijzen Mercurius? Kan die procedure niet efficiënter en minder omslachtig?

01.02 Minister François Bellot (*Nederlands*): Het vereenvoudigen en het digitaliseren van de afhaalprocedure moet verder onderzocht worden. Er is een onderscheid tussen de afgifte van een voorlopig rijbewijs en die van een definitief rijbewijs. Bij de afgifte van een voorlopig rijbewijs zijn de examencentra betrokken en moet er overlegd worden met de Gewesten.

Er bestaat reeds een koppeling tussen de Mercuriusdatabank en de producent van de rijbewijzen. De aanvraag van het rijbewijs wordt elektronisch verstuurd naar de producent, die het rijbewijs binnen de twee dagen aan de gemeente

La réunion publique de commission est ouverte à 14 h 23 par Mme Karine Lalieux, présidente.

01 Question de Mme Daphné Dumery au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "une simplification de la procédure d'obtention d'un permis de conduire" (n° 11007)

01.01 Daphné Dumery (N-VA): Quiconque souhaite demander un permis de conduire doit se rendre à la commune muni des documents requis. Les communes confient la fabrication des permis à une société extérieure.

Cette société a-t-elle accès à la banque de données permis de conduire Mercurius? Ne peut-on pas accroître l'efficacité de cette procédure et la simplifier?

01.02 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): La simplification et la numérisation de la procédure à suivre pour aller retirer son permis de conduire doit faire l'objet d'un examen approfondi. Il existe une différence entre la délivrance d'un permis provisoire et la délivrance d'un permis définitif. Les centres d'examen sont associés à la délivrance d'un permis de conduire provisoire et cette délivrance doit se faire en concertation avec les Régions.

Il existe déjà une interaction entre la banque de données Mercurius et le fabricant des permis de conduire. La demande de permis est envoyée électroniquement au fabricant qui fournit le permis à

bezorgt.

01.03 Daphné Dumery (N-VA): Kan er geen directe link komen tussen de externe firma en de aanvrager van het rijbewijs? Dan valt de tussenstap van de gemeente weg.

Het incident is gesloten.

02 Vraag van de heer Peter Vanvelthoven aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stand van zaken over de IJzeren Rijn" (nr. 11176)

02.01 Peter Vanvelthoven (sp.a): In het dossier van de IJzeren Rijn moest er een jaar geleden nog een aantal fundamentele vragen beantwoord worden, onder andere over de haalbaarheid van een alternatieve route voor het historisch tracé van de IJzeren Rijn.

Wat is vandaag de stand van zaken in dit dossier? Is de technische werkgroep intussen aan het werk? Wie maakt daarvan deel van Belgische kant? Wanneer is er een volgende ministeriële bijeenkomst gepland in dit verband?

02.02 Minister François Bellot (Nederlands): Het Vlaams Gewest diende eind februari 2015 een dossier in bij Europa om financiële steun te ontvangen in het kader van de in september 2014 gelanceerde *call for proposals*. Alle betrokken partijen, Nederland, het Vlaams Gewest, de deelstaat Noordrijn-Westfalen en de federale overheden van Duitsland en België hebben bij die gelegenheid bevestigd inhoudelijk te zullen bijdragen tot de uitvoering van de studie met de naam 'Rhein-Ruhr Rail Connection 3RX'. Met deze studie wenst Vlaanderen drie diverse tracés te onderzoeken, namelijk het historische tracé en twee alternatieve tracés.

Het eindresultaat van de studie wordt verwacht tegen eind juni 2016. Er zal in detail worden ingegaan op de ruimtelijke impact, op de impact op het milieu, op de technische haalbaarheid, op de constructiekosten van het project en op de economische haalbaarheid in termen van kosten, opbrengsten, risico's en financiering.

Het studiebureau presenteerde op 15 december 2015 haar plan van aanpak. Tijdens de laatste vergadering van de stuurgroep op 21 april 2016 werd er overeengekomen dat het op dit moment niet opportuun is om een ministerieel overleg te organiseren. Dit belet echter niet dat er hierover bilaterale contacten tussen de bevoegde ministers

la commune dans un délai de deux jours.

01.03 Daphné Dumery (N-VA): Une interaction directe ne peut-elle pas être créée entre la société extérieure et le demandeur du permis de conduire? Cela éviterait de devoir passer par la commune.

L'incident est clos.

02 Question de M. Peter Vanvelthoven au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'état d'avancement du Rhin de fer" (n° 11176)

02.01 Peter Vanvelthoven (sp.a): Dans le dossier du Rhin de fer, certaines questions fondamentales restaient toujours sans réponse voici un an, notamment sur la faisabilité d'une route alternative pour le tracé historique du Rhin de fer.

Quel est l'état d'avancement de ce dossier à l'heure actuelle? Le groupe de travail technique a-t-il déjà commencé ses travaux? Qui en fait partie pour la Belgique? Quand est prévue la prochaine réunion ministérielle sur le sujet?

02.02 François Bellot, ministre (en néerlandais): Fin février 2015, la Région flamande a introduit un dossier auprès des autorités européennes pour obtenir un appui financier dans le cadre de l'appel à propositions lancé en septembre 2014. Toutes les parties concernées – les Pays-Bas, la Région flamande, le Land de Rhénanie du Nord-Westphalie ainsi que les gouvernements fédéraux allemand et belge – ont confirmé à cette occasion leur intention de contribuer concrètement à l'exécution de l'étude intitulée "Rhein-Ruhr Rail Connection 3RX". Dans cette étude, la Flandre souhaite examiner trois tracés, c'est-à-dire le tracé historique et deux tracés alternatifs.

C'est fin juin que nous devrions disposer du résultat final de cette étude qui analysera minutieusement l'incidence sur l'aménagement du territoire et sur l'environnement, la faisabilité technique, le coût de la construction du projet et la faisabilité économique en termes de coût, de recettes, de risques et de financement.

Le bureau d'études a présenté son plan stratégique le 15 décembre 2015. Lors de la dernière réunion du groupe d'experts le 21 avril 2016, il a été convenu qu'il n'était pas opportuun pour l'instant d'organiser une concertation ministérielle, ce qui n'empêche pas l'établissement de contacts bilatéraux entre les ministres compétents à ce

kunnen worden gelegd.

02.03 Peter Vanvelthoven (sp.a): Ik hoop dat de minister ons dan einde juni op de hoogte zal brengen van de resultaten van de studie.

Het incident is gesloten.

03 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de procedures voor de informatie-uitwisseling tussen België en Frankrijk met betrekking tot parkeerbonnen" (nr. 11542)
- mevrouw Nawal Ben Hamou aan de minister van Justitie over "de overtredingen die begaan worden door buitenlandse automobilisten" (nr. 11802)

03.01 Karine Lalieux (PS): Een bilateraal akkoord dat in 2012 met Frankrijk werd afgesloten voor de uitwisseling van informatie over de houders van een kentekenbewijs voor voertuigen, in uitvoering van de Europese richtlijn 2011/82, werd in 2015 uitgebreid tot de identificatie van de eigenaars in het kader van onbetaalde parkeerretributies.

Over welke middelen beschikt de FOD Mobiliteit om het adres te vinden van de houder van een voertuig dat in Frankrijk of in Nederland is ingeschreven? Zullen de bevoegde gemeentediensten een eigenaar die zijn adreswijziging niet heeft meegedeeld, kunnen opsporen? Welke invorderingsprocedure past de FOD Mobiliteit toe indien de retributies ondanks de herinneringen niet worden betaald? In Brussel loopt dit bedrag hoog op.

03.02 Minister François Bellot (*Frans*): De politiedienst ontvangt de gegevens van de houder van de nummerplaat zodra de informatie betreffende de overtreding in het EUCARIS-platform wordt ingevoerd. Deze gegevens worden sinds juni 2012 uitgewisseld met Frankrijk. De buitenlandse overtreders ontvangen een voorstel tot minnelijke schikking.

De buitenlandse overtreders hebben in 2014 bijna 9 miljoen euro betaald en in 2015 meer dan 12 miljoen.

Bij de Europese richtlijn (EU) 2015/413 wordt er een systeem ingevoerd voor de acht meest problematische verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen.

Het is niet de bedoeling dat er in het kader van de

propos.

02.03 Peter Vanvelthoven (sp.a): J'espère que le ministre nous informera fin juin des résultats de cette étude.

L'incident est clos.

03 Questions jointes de

- Mme Karine Lalieux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les procédures d'échange d'information entre la Belgique et la France quant aux procès-verbaux de stationnement" (n° 11542)
- Mme Nawal Ben Hamou au ministre de la Justice sur "les infractions commises par des automobilistes étrangers" (n° 11802)

03.01 Karine Lalieux (PS): Un accord bilatéral conclu avec la France en 2012 pour l'échange d'informations relatives aux titulaires de certificats d'immatriculation des véhicules, en exécution de la directive européenne 2011/82, a été élargi en 2015 à l'identification des propriétaires dans le cadre des redevances de stationnement impayées.

De quels moyens dispose le SPF Mobilité pour retrouver l'adresse du titulaire d'un véhicule immatriculé en France ou aux Pays-Bas? Les autorités communales compétentes pourront-elles retrouver un propriétaire n'ayant pas signalé son changement d'adresse? Quelle procédure de recouvrement le SPF Mobilité a-t-il prévu en cas de non-respect des redevances après les rappels? À Bruxelles, cela représente des montants énormes.

03.02 François Bellot, ministre (*en français*): En encodant les données relatives à l'infraction dans la plateforme Eucaris, le service de police reçoit les coordonnées du titulaire de la plaque. Ces échanges de données sont opérationnels avec la France depuis juin 2012. Les contrevenants étrangers se voient adresser une proposition de transaction.

Les contrevenants étrangers se sont acquittés de près de 9 millions d'euros en 2014 et de plus de 12 millions en 2015.

La directive européenne 2015/413 a établi un système concernant les huit infractions les plus problématiques.

Les échanges ne visent pas à donner accès à

informatie-uitwisseling toegang gegeven wordt tot andere databanken en elke lidstaat hangt af van de procedures voor de gegevensbijwerking in de geraadpleegde lidstaat, waardoor er problemen kunnen ontstaan wanneer het doorgegeven adres niet meer klopt. Mijn diensten hebben het Franse aanspreekpunt gevraagd hoe dat probleem kan worden opgelost.

De FOD Mobiliteit heeft geen enkele specifieke procedure voor de inning van de parkeerheffingen of -retributies uitgewerkt, omdat de Gewesten daarvoor bevoegd zijn en de inningsprocedures onder het burgerlijke of fiscale recht vallen.

De wet betreffende de politie over het wegverkeer staat het gebruik van wielklemmen toe voor uit het strafrecht gelichte parkeerovertredingen om te voorkomen dat buitenlandse overtreeders ongestraft blijven. Verscheidene Belgische steden maken gebruik van dat systeem.

03.03 Karine Lalieux (PS): Het akkoord werd uitgebreid tot Frankrijk en Nederland voor onbetaalde parkeerboetes, maar het systeem werkt nog niet.

Om de grote steden te helpen, kan de FOD Mobiliteit het Nederlandse aanspreekpunt vragen stellen over het inningssysteem en de adressen van de personen die hun boete niet betaald hebben.

03.04 Minister François Bellot (Frans): U kunt mij hierover een vraag stellen.

03.05 Karine Lalieux (PS): U kunt de vraag bij uw administratie neerleggen en mij haar antwoord meedelen.

Het incident is gesloten.

04 Vraag van mevrouw Françoise Schepmans aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vluchten boven de gemeenten in het noorden van Brussel" (nr. 11629)

04.01 Françoise Schepmans (MR): De inwoners van de gemeenten in het noordwesten van Brussel klagen al enkele maanden over het verhoogde aantal vluchten boven hun woning.

Volgens de Ombudsdienst voor de luchthaven Brussel-Nationaal ligt dit aan de weersomstandigheden. Bij sterke oostenwind wordt baan 07 intensief voor landingen gebruikt, waardoor

d'autres bases de données et chaque État membre dépend des procédures de mise à jour de l'État consulté, ce qui peut générer des problèmes quand l'adresse renseignée n'est plus valable. Mes services ont interrogé le point de contact français sur les solutions possibles.

Le SPF Mobilité n'a prévu aucune procédure de recouvrement spécifique concernant les redevances ou rétributions de stationnement, qui relèvent des Régions et les procédures de recouvrement, du droit civil ou fiscal.

La loi sur la police de la circulation routière permet l'usage des sabots dans le cas d'infractions dépenalisées de stationnement pour éviter l'impunité des contrevenants étrangers. Plusieurs villes belges utilisent ce système.

03.03 Karine Lalieux (PS): L'accord a été élargi à la France et aux Pays-Bas concernant le stationnement impayé mais le système ne fonctionne pas encore.

Pour aider les grandes villes, le SPF Mobilité peut interroger le point de contact néerlandais concernant le système de recouvrement et les adresses des amendes impayées.

03.04 François Bellot, ministre (en français): Vous pouvez me poser une question à ce propos.

03.05 Karine Lalieux (PS): Vous pouvez solliciter votre administration et m'informer de sa réponse.

L'incident est clos.

04 Question de Mme Françoise Schepmans au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le survol des communes du Nord de Bruxelles" (n° 11629)

04.01 Françoise Schepmans (MR): Les riverains des communes du nord-ouest de Bruxelles se plaignent depuis plusieurs mois d'une augmentation des survols de leurs habitations.

D'après le médiateur de l'aéroport, elle serait due aux conditions météorologiques. Dans le cas d'un fort vent d'est, la piste 07 est intensément utilisée pour les atterrissages, obligeant ainsi les avions à

vliegtuigen verplicht worden de zogenaamde Kanaalroute te gebruiken

emprunter la route du canal.

Bovendien voorziet het programma voor het onderhoud van de banen deze zomer in herstelwerkzaamheden, waarbij baan 01.19 zal gesloten worden. Bij te sterke noorden- of oostenwind zullen de toestellen voor de landing naar baan 07 afgeleid worden. Het gebruik van de Kanaalroute is toegestaan voor vliegtuigen waarvan de *quota count* niet hoger is dan 4.

En outre, le programme d'entretien des pistes prévoit cet été des travaux de réfection durant lesquels la piste 01.19 sera fermée. En cas de vent trop fort d'est ou de nord, les atterrissages seront déviés sur la piste 07. Mais la route du canal est autorisée pour les avions dont le *quota count* ne dépasse pas quatre.

Hoe kunnen we vermijden dat deze route bij oostenwind te intens gebruikt wordt? Wat zijn de alternatieven?

Comment éviter une surexploitation de cette route en cas de vent d'est? Quelles sont les alternatives?

Bestaat er een lijst van stille vliegtuigen die de Kanaalroute mogen gebruiken? Zo ja, wordt deze gebruikt om te bepalen welke vliegtuigen langs deze route gestuurd worden? Welk standpunt zult u innemen in het kader van de rechtszaak die het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bij de rechtbank van eerste aanleg heeft ingesteld? Werd de procedure voor de herstelwerken aan de banen al vastgelegd? Op welke manier zal de geluidshinder zoveel mogelijk worden beperkt? Hoe zal de communicatie naar de omwonenden en de betrokken lokale overheden worden georganiseerd?

Une liste des avions peu bruyants autorisés à emprunter la route du canal existe-t-elle? Si oui, est-elle utilisée pour choisir les avions envoyés sur cette route? Comment répondrez-vous aux actions intentées au tribunal de première instance par le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale? La procédure de rénovation des pistes est-elle déjà fixée? Par quels moyens limitera-t-on au maximum les nuisances sonores? Comment communiquera-t-on aux riverains et aux autorités locales concernées?

De verkozenen en de gewestelijke overheden wachten op de resultaten van het overleg dat u bij uw aantreden hebt opgestart. Er is geen toverformule of wondermiddel, maar we hopen dat het overleg aanvaardbare oplossingen voor de betrokkenen oplevert.

Les élus et les autorités régionales attendent les résultats de la concertation dans laquelle vous vous êtes engagé dès votre entrée en fonction. Il n'existe pas de solution miracle mais nous espérons que la concertation bénéficiera aux intéressés.

04.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): Bij de keuze van de banen wordt er rekening gehouden met de luchtvaartreglementering, de toepassing van het PRS (*preferential runway system*) en de operationele eisen van de luchtverkeersleiding.

04.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): Le choix des pistes en service est régi par la réglementation aéronautique, l'application du PRS (*preferential runway system*) et les contraintes opérationnelles du contrôle aérien.

Baan 01 zal deze zomer tijdelijk gesloten zijn wegens grootschalige werken.

Cet été, la piste 01 fera l'objet d'importants travaux entraînant sa fermeture momentanée.

Bij sterke oosten- of noordenwind worden de voorkeursbanen 25 om veiligheidsredenen gesloten en worden baan 07L en 07R gebruikt.

En cas de forts vents d'est ou de nord, les pistes préférentielles 25 étant fermées par sécurité, les pistes 07L et 07R seront utilisées.

Wegens de technische eigenschappen van de VOR-procedure voor die twee banen zouden die onbeschikbaar kunnen worden bij slechte zichtbaarheid, waardoor de luchthaven zou moeten sluiten. Tijdens de werken zal er dan ook een PBN-procedure van toepassing zijn op baan 07L. Het PBN-systeem zal worden geëvalueerd en de VOR-procedures zullen beschikbaar blijven.

Les caractéristiques techniques de la procédure VOR pour ces deux pistes pourraient les rendre indisponibles par mauvaise visibilité, entraînant la fermeture de l'aéroport. Une procédure PBN sera donc en place sur la 07L durant les travaux. Une évaluation du système PBN est prévue et les procédures VOR resteront disponibles.

Het systeem van de voorkeursbanen zal tijdens de werken worden toegepast en men zal voornamelijk de banen 25 gebruiken.

De communicatie naar de omwonenden toe is een zaak van Brussels Airport Company.

Men zal mij dadelijk de antwoorden met betrekking tot de rechtszaken brengen.

04.03 Françoise Schepmans (MR): Het is essentieel dat er met de omwonenden en de lokale autoriteiten gecommuniceerd wordt. Vorig jaar was er geen procedure om de betrokkenen te informeren over de redenen voor het gebruik van de kanaalroute en de periode waarin die wijziging van de vliegroutes van toepassing zou blijven.

Het incident is gesloten.

05 Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de in het kader van de commerciële activiteiten van de NMBS opgebouwde historische schuld" (nr. 11547)

05.01 Inez De Coninck (N-VA): De verkoop van ABX Logistics in 2006 zadelde de NMBS op met een schuldenberg van 1,2 miljard euro. Daarnaast zijn er nog schulden ontstaan door commerciële activiteiten die de NMBS intussen heeft afgestoten.

Bij de spoorweghervorming van 2014 werd de schuldenlast van de holding verdeeld over zowel de NMBS als Infrabel. Hoe gebeurde dat concreet? Hoe zullen die schulden worden afgelost? Zijn er garanties dat dit niet zal gebeuren met overheidsgeld?

05.02 Minister François Bellot (Nederlands): Op 31 december 2013 werden eerst de schulden van ABX en de commerciële schulden verdeeld over NMBS en Infrabel. Van het resterende saldo ging er 45 procent naar Infrabel en 55 procent naar de NMBS.

Bij die verdeling, die trouwens uitvoerig werd overlegd met de Europese Commissie, werd abstractie gemaakt van de oorsprong van de schulden. Er zijn dus geen garanties dat ze niet worden gefinancierd met federaal overheidsgeld.

De schuldaflossing zal deel uitmaken van de onderhandelingen over het ondernemingsplan voor de periode 2016-2020.

Le système de pistes préférentielles sera d'application pendant les travaux et les pistes 25 utilisées majoritairement.

La communication aux riverains est du ressort de Brussels Airport Company.

Concernant les procédures en justice, on m'apporte incessamment les réponses à ce sujet.

04.03 Françoise Schepmans (MR): Une véritable communication avec les riverains et les autorités locales est essentielle. L'an dernier, aucune procédure ne les informait quant à la raison des modifications du survol de la route du canal et sa durée d'application.

L'incident est clos.

05 Question de Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la dette historique accumulée dans le cadre des activités commerciales de la SNCB" (n° 11547)

05.01 Inez De Coninck (N-VA): La vente d'ABX Logistics en 2006 a engendré une dette colossale de 1,2 milliard d'euros pour la SNCB. Par ailleurs, d'autres dettes sont venues s'ajouter entre-temps à la suite de la cessation d'activités commerciales par la SNCB.

Lors de la réforme ferroviaire de 2014, la dette du holding a été répartie entre la SNCB et Infrabel. Comment cela s'est-il passé dans la pratique? Comment ces dettes seront-elles apurées? Est-on assuré que de l'argent public ne sera pas utilisé à cet effet?

05.02 François Bellot, ministre (en néerlandais): Le 31 décembre 2013, les dettes d'ABX et les dettes commerciales ont d'abord été réparties entre la SNCB et Infrabel. Le solde restant a été réparti à raison de 45 % pour Infrabel et 55 % pour la SNCB.

Lors de la répartition, qui a d'ailleurs été l'objet d'une concertation détaillée avec la Commission européenne, il a été fait abstraction de l'origine de la dette. Il n'y a donc pas de garanties qu'elle ne sera pas financée par de l'argent public.

L'apurement de la dette sera intégré dans les négociations relatives au plan d'entreprise pour la période 2016-2020.

05.03 Inez De Coninck (N-VA): Via die ondernemingsplannen zullen we eindelijk een stabilisatie én een reductie van de schulden krijgen.

Het incident is gesloten.

06 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de veiligheidsvergoeding van 6,19 euro per vliegtuigticket die reizigers vertrekkende vanuit Brussels Airport betalen" (nr. 11528)

06.01 David Geerts (sp.a): Reizigers die vertrekken van Brussels Airport moeten een veiligheidsvergoeding betalen van 6,19 euro per vliegtuigticket. In 2015 waren er 23,5 miljoen passagiers, goed voor een totale veiligheidsvergoeding van 158 miljoen euro.

Hoeveel daarvan werd gespendeerd aan de exploitatievoorwaarden zoals bepaald in het KB van 21 juni 2004, met name de luchthaveninspectie en het handhaven van de veiligheid en de beveiliging op de grond? Hoeveel personeelsleden die belast zijn met de veiligheid? worden betaald via de veiligheidsvergoeding? Wat is de kostprijs van de andere exploitatievoorwaarden die in het KB worden opgesomd?

06.02 Minister François Bellot (Nederlands): De aeronautische tarieven worden zo vastgesteld dat de geraamde inkomsten alle gereguleerde activiteiten dekt. Deze activiteiten maken deel uit van de exploitatievoorwaarden opgenomen in het KB van 21 juni 2004. Deze tarieven worden vastgelegd voor een periode van vijf jaar op basis van een inschatting van de kosten, investeringen en tariefvolume. De laatste vastlegging gebeurde in 2010 voor de periode van april 2011 tot maart 2016.

In 2012 en 2013 lag het aantal passagiers lager dan geraamd, met een daling van de inkomsten tot gevolg. Dat werd evenwel gecompenseerd door een sterke stijging in 2015. In de hele periode 2011-2015 zijn de kosten en de inkomsten in evenwicht. De vijfjaarlijkse herziening heeft tot doel dat evenwicht te bestendigen. Als gevolg van de sterke trafiekstijging in 2014 en 2015 zijn de aeronautische tarieven dan ook gedaald vanaf 2016.

De dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en van de Exploitatie van de Luchthaven Brussels Airport volgt de kostprijs en de inkomsten jaarlijks

05.03 Inez De Coninck (N-VA): Ces plans d'entreprise nous permettront d'obtenir enfin une stabilisation, mais aussi une réduction de l'endettement.

L'incident est clos.

06 Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la redevance de sécurité de 6,19 euros par billet d'avion payée par les voyageurs partant de Brussels Airport" (n° 11528)

06.01 David Geerts (sp.a): Tous les voyageurs qui partent de Brussels Airport doivent payer une redevance de sécurité de 6,19 euros par billet d'avion. En 2015, l'aéroport a accueilli 23,5 millions de passagers qui ont payé un total de 158 millions d'euros en redevances de sécurité.

Quelle partie de cette somme a été consacrée aux conditions d'exploitation telles que prévues par l'arrêté royal du 21 juin 2004, notamment l'inspection aéroportuaire et le maintien de la sécurité et de la sûreté au sol? Combien de membres du personnel chargés de la sécurité sont rémunérés par le biais de la redevance de sécurité? Quel est le coût des autres conditions d'exploitation énumérées dans l'arrêté royal?

06.02 François Bellot, ministre (en néerlandais): Les tarifs aéronautiques sont établis de telle façon que les revenus estimés couvrent toutes les activités régulées. Ces activités font partie des conditions d'exploitation reprises dans l'arrêté royal du 21 juin 2004. Ces tarifs sont fixés pour une période de cinq ans sur la base d'une estimation des coûts, des investissements et du volume de trafic. La dernière fixation a eu lieu en 2010 pour la période qui va d'avril 2011 à mars 2016.

En 2012 et 2013, le nombre de passagers s'est avéré moins important que prévu, ce qui a entraîné une baisse des revenus. La forte hausse du nombre de passagers en 2015 l'a toutefois compensée. Pour toute la période 2011-2015, les coûts et les revenus ont été en équilibre. La révision quinquennale a pour but de pérenniser cet équilibre. À la suite de la forte hausse du trafic en 2014 et 2015, les tarifs aéronautiques ont commencé à baisser en 2016.

Le Service de Régulation du Transport Ferroviaire et de l'Exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National assure le suivi annuel en matière de coûts

op.

De taken die voortvloeien uit de exploitatievoorwaarde inzake beveiliging, zijn onder andere de screening van personen en handbagage bij de overgang van *landside*- naar *airside*-zones, de controle van ruimen en bagage en de toegangscntrole tussen *landside* en *airside*. Daartoe is geïnvesteerd in de nodige screeningsinfrastructuur en personeel. De kosten dekken iets minder dan 1.000 veiligheidsagenten. Al deze zaken worden vergoed via de aeronautische tarieven.

De inschatting van de *airgates* van de vergoedingen voor 2015 maakt verkeerdelijk gebruik van het totale aantal passagiers, maar de beveiligingsvergoeding geldt alleen voor de vertrekkende passagiers.

De verwachte daling van de trafiek zal, in combinatie met de daling van de tarieven in 2016, tot een sterke daling van de inkomsten leiden. Brussels Airport Company moet in elk geval zijn verplichtingen wel blijven nakomen.

06.03 David Geerts (sp.a): Ik heb geen antwoord gekregen op mijn vraag welk deel van de inkomsten werd geïnvesteerd in veiligheid. De mensen hebben het recht te weten of die toeslag op hun ticket ook effectief daarvoor wordt gebruikt. Ik vrees echter dat een deel van dat geld voor andere doeleinden is aangewend.

Het incident is gesloten.

07 Samengevoegde vragen van

- de heer Bert Wollants aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het sociaal akkoord bij Belgocontrol" (nr. 11559)
- de heer Veli Yüksel aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het sociaal overleg bij Belgocontrol" (nr. 12412)

07.01 Veli Yüksel (CD&V): Deze regering voert momenteel sociaal overleg met het personeel van Belgocontrol, onder andere over de leeftijdsgrens voor beschikbaarheid en de gegarandeerde dienstverlening bij stakingen.

Wat is daarvan de stand van zaken en welke timing wordt gevolgd voor de besprekingen over de gegarandeerde dienstverlening? Komt die er voor de zomer?

et de recettes.

Les tâches qui découlent des conditions d'exploitation en matière de sécurité sont, entre autres, le contrôle des personnes et des bagages à main lors du passage du "côté sol" vers le "côté air", le contrôle de bagages et le contrôle d'accès entre les côtés "sol" et "air". Les investissements requis à cet effet dans les infrastructures de contrôle et le personnel ont été réalisés. Les coûts couvrent un peu moins de mille agents de sécurité. Le tout est payé par le biais des tarifs aéronautiques.

L'estimation des redevances pour 2015 s'appuie à tort sur le nombre total de passagers, alors que la redevance de sécurité ne vaut que pour les passagers partants.

Ajoutée à la baisse des tarifs en 2016, la diminution prévue du nombre de passagers grèvera lourdement les recettes. Brussels Airport Company doit en tout cas continuer à honorer ses obligations.

06.03 David Geerts (sp.a): Je n'ai pas obtenu de réponse à ma question relative à la part des recettes investie dans la sécurité. Les voyageurs ont le droit de savoir si le surcoût qui leur est facturé est effectivement affecté à ce poste. Je crains cependant qu'une partie de ces recettes ait été utilisée à d'autres fins.

L'incident est clos.

07 Questions jointes de

- M. Bert Wollants au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'accord social chez Belgocontrol" (n° 11559)
- M. Veli Yüksel au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la concertation sociale chez Belgocontrol" (n° 12412)

07.01 Veli Yüksel (CD&V): Le gouvernement mène actuellement une concertation sociale avec Belgocontrol, notamment concernant la limite d'âge à fixer pour la disponibilité et la fourniture du service garanti en cas de grève.

Quel est l'état d'avancement en la matière et dans quels délais les discussions relatives au service garanti en cas de grève seront-elles menées? Sont-elles prévues d'ici à l'été?

Op mijn ingediende vragen over cijfergegevens krijg ik graag een schriftelijk antwoord.

07.02 Minister **François Bellot** (*Nederlands*): Na het tijdelijk akkoord van 2014 is er nu nood aan een regeling ten gronde voor de beschikbaarheid van alle luchtverkeersleiders die momenteel in dienst zijn.

Vóór de pensioenhervorming van 2011 kon een verkeersleider met beschikbaarheid gaan vanaf 55 jaar en met vervroegd pensioen vanaf 60 jaar. Sindsdien is naast een minimumleeftijd ook een minimumloopbaan van 44 jaar vereist om met vervroegd pensioen te kunnen gaan. Een beschikbaarheid gedurende vijf jaar zou dus voor de meeste medewerkers niet volstaan om de periode tussen 55 jaar en het vervroegd pensioen te overbruggen. Op voorstel van de regering is het ogenblik waarop de verkeersleiders de beschikbaarheid kunnen openen, bepaald op de dag waarop zij met vervroegd pensioen of rustpensioen kunnen openen na vijf jaar, maar niet voor ze 58 zijn. De verhoging gebeurt wel gefaseerd.

De functie van luchtverkeersleider zou wel moeten worden opgenomen in de lijst van de zware beroepen. Alle luchtverkeersleidingsorganisaties in Europa volgen een regeling voor vervroegde uittreding tussen 55 en 58 jaar en gaan daarbij uit van een zwaar, intensief en stressvol beroep.

Eind 2015 werkten er 742,14 voltijds equivalenten bij Belgocontrol, voor een totale loonmassa op jaarbasis van 71.609.242 euro. Deze cijfers zijn exclusief de 32 verkeersleiders in beschikbaarheid en de 6 werknemers op zending bij Eurocontrol. Eind 2015 werkten 260,6 voltijds equivalenten verkeersleiders bij Belgocontrol, met een totale loonmassa van 32.860.334 euro. Deze cijfers zijn exclusief 17,8 voltijds equivalenten experts. Het gemiddeld bruto loon, inclusief premies en andere financiële voordelen van een luchtverkeersleider, bedroeg in 2015 133.037 euro, ten opzichte van een mediaan loon van 132.191 euro op jaarbasis.

Over een gegarandeerde dienst wordt al enige tijd onderhandeld met de vakbonden.

Het incident is gesloten.

Je souhaite recevoir une réponse écrite aux questions que j'ai posées concernant les données chiffrées.

07.02 **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): Après l'accord provisoire conclu en 2014, un règlement est nécessaire concernant la disponibilité de l'ensemble des contrôleurs aériens actuellement en service.

Avant la réforme des pensions de 2011, un contrôleur aérien pouvait être mis en disponibilité dès 55 ans et prendre sa retraite anticipée dès l'âge de 60 ans. Depuis, pour pouvoir accéder à la pension de retraite anticipée, ce même contrôleur doit, outre remplir la condition d'âge minimum, également avoir une carrière minimale de 44 ans. Pour la majorité des contrôleurs aériens, une disponibilité de cinq ans ne suffirait dès lors pas pour assurer la transition entre 55 ans et l'accès à la pension de retraite anticipée. Sur proposition du gouvernement, la date de mise en disponibilité des contrôleurs aériens sera fixée à cinq ans avant la date à laquelle ils peuvent accéder à la pension de retraite anticipée ou à la pension de retraite, mais pas avant l'âge de 58 ans. Ce relèvement du critère d'âge sera progressif.

La fonction de contrôleur du trafic aérien devrait effectivement être ajoutée à la liste des métiers lourds. Toutes les organisations européennes de contrôleurs aériens appliquent des dispositions de départ anticipé entre 55 et 58 ans, considérant qu'il s'agit d'un métier lourd, exigeant et stressant.

Fin 2015, 742,14 équivalents temps plein travaillaient à Belgocontrol, pour une masse salariale annuelle totale de 71 609 242 euros. Ces chiffres ne comprennent pas les 32 contrôleurs aériens en disponibilité ni les 6 employés en mission auprès d'Eurocontrol. À la fin de 2015, il y avait 260,6 contrôleurs aériens équivalents temps plein à Belgocontrol, pour une masse salariale totale de 32 860 334 euros. Ces chiffres ne comprennent pas les 17,8 experts équivalents temps plein. Le salaire moyen brut, qui inclut les primes et les autres avantages financiers d'un contrôleur aérien, se montait à 133 037 euros en 2015, à comparer avec un salaire médian annuel de 132 191 euros.

Des négociations concernant un service garanti sont depuis quelque temps déjà en cours avec les syndicats.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: Ik zal mijn vraag nr. 12265 stellen. Nadien zal mevrouw Schepmans – die geen antwoord op het einde van haar vraag heeft gekregen – repliceren, aangezien zij haar vraag al heeft gesteld.

08 **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw **Karine Lalieux** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het vliegverkeer boven Brussel" (nr. 12265)
- de heer **Benoit Hellings** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de windnormen en de landingen op banen 01 en 07 van Brussels Airport" (nr. 11594)

08.01 **Karine Lalieux** (PS): De Brusselse regering deelde mee dat ze drie milieustakingsvorderingen met betrekking tot het vliegverkeer boven de hoofdstad heeft ingesteld. Aangezien de federale regering niets onderneemt om een oplossing in dit moeilijke dossier aan te reiken, lijken die vorderingen van het Gewest me gewettigd om de gezondheid en de leefomstandigheden van de omwonenden te vrijwaren.

Hoe zult u op die vorderingen reageren? Wanneer zult u oplossingen voorstellen om het vliegverkeer boven de dichtst bevolkte wijken te verminderen? Zult u de vliegroutes herzien alvorens ze in de vliegwet vast te leggen?

08.02 **Benoit Hellings** (Ecolo-Groen): De ombudsman van de luchthaven legt op Twitter en Facebook uit dat het massale vliegverkeer boven de Noordrand van de afgelopen weken door de oostelijke winden te verklaren valt en niets te maken heeft met de invoering van de RNP-landingsprocedure op baan 07. Hij stelt dat ons land vaker dan vroeger aan oostelijke winden wordt blootgesteld. Ik leid daaruit af dat die baan in de toekomst intensiever zou kunnen worden gebruikt.

Sinds 2005 wordt er van het preferentiële baangebruik afgeweken wanneer de staartwind op baan 25R meer dan 7 knopen bedraagt. De banen 07 en 01 werden altijd al als bijkomstig beschouwd ten opzichte van de banen 25R en 25.

Steunde de beslissing van Belgocontrol om baan 07 te gebruiken op een overschrijding van de windnormen?

De verenigingen van omwonenden vinden dat baan 01 onterecht gebruikt werd. Volgens hen heeft

La **présidente**: Je vais poser ma question n° 12265. Ensuite, Mme Schepmans – qui n'a pas pu obtenir de réponse à la fin de sa question – répliquera, puisqu'elle a déjà posé sa question.

08 **Questions jointes de**

- Mme **Karine Lalieux** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le survol de Bruxelles" (n° 12265)
- M. **Benoit Hellings** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les normes de vent et les atterrissages en pistes 01 et 07 à Brussels Airport" (n° 11594)

08.01 **Karine Lalieux** (PS): Le gouvernement bruxellois a annoncé avoir intenté trois actions en cessation environnementale au sujet du survol de la capitale. Vu l'absence d'action du gouvernement fédéral pour rechercher une solution dans ce dossier difficile, ces actions de la Région m'apparaissent légitimes pour défendre la santé et les conditions de vie des habitants.

Quelles réponses allez-vous apporter à ces actions? Quand proposerez-vous des solutions pour réduire le survol des quartiers les plus densément peuplés? Allez-vous revoir les routes de vol avant de les bétonner dans la *vliegwet*?

08.02 **Benoit Hellings** (Ecolo-Groen): Le médiateur de l'aéroport explique, sur Twitter et Facebook, que le survol massif du nord de Bruxelles ces dernières semaines s'explique par des conditions de vent d'est et n'a rien à voir avec la mise en place de la procédure d'approche RNP sur la piste 07. Il explique que notre pays est exposé plus fréquemment qu'avant à un vent d'est. J'en déduis que l'usage de cette piste pourrait augmenter à l'avenir.

Depuis 2005, il est dérogé à l'utilisation préférentielle des pistes lorsque le vent arrière sur la piste 25 R dépasse 7 nœuds. Depuis toujours, les pistes 07 et 01 sont considérées comme des pistes secondaires par rapport à la 25 R et la 25.

Le choix de la piste 07 par Belgocontrol était-il justifié par le dépassement des normes de vent?

Les associations de riverains dénoncent l'usage abusif de la piste 01 évoquant une paresse de

Belgocontrol ofwel uit gemakzucht gehandeld en dezelfde vliegroute behouden, ofwel bewust niet volgens het boekje gewerkt. Dezelfde redenering geldt voor baan 07. Hoe verantwoordt u het onterechte gebruik van die banen?

Staat er in ons land vaker een oostenwind dan vroeger? Kan u mij cijfers bezorgen over de evolutie van de oostenwind in de jongste drie jaar?

Werd een herziening van de windnormen overwogen in het kader van de structurele hervormingen die u momenteel voorbereidt?

08.03 Minister **François Bellot** (*Frans*): Op die laatste vraag heb ik al geantwoord.

De te gebruiken banen worden conform de geldende reglementering en de operationele verplichtingen gekozen. Deze keuzes worden regelmatig betwist door de mensen die onder de gekozen vliegroutes wonen.

Het strikt naleven van de geest van de gebruiksvoorwaarden van het PRS vormt – mits inachtneming van de veiligheidsregels – verder de basis van een billijke spreiding van de geluidshinder van de luchthaven.

In mei werd er een overleggroep met leden van het kabinet, van het DGLV en van Belgocontrol opgericht om ervoor te zorgen dat iedereen de regels in verband met het PRS op dezelfde manier begrijpt. Na afloop van de werkzaamheden van deze groep zal er een nota worden opgesteld om niet-conforme interpretaties van de gebruiksvoorwaarden van de windnormen en van het PRS te beperken.

Om het proces zoveel mogelijk te objectiveren zal er in de controletoren bij Belgocontrol eind 2016 een beslissingsondersteunende elektronische tool worden geïnstalleerd.

De jongste jaren heeft Belgocontrol initiatieven genomen om de transparantie en de communicatie ten aanzien van de omwonenden te verbeteren, maar er moet nog een hele weg worden afgelegd.

Voorts kan men niet spreken over een significante evolutie van de oostenwind op lange termijn. Voor de jongste dertig jaar zijn de gemiddelden vergelijkbaar. Niettemin werd er de jongste vijf jaar een grote variabiliteit van het ene jaar tot het andere vastgesteld, wat een rechtstreekse invloed heeft op het gebruik van de banen.

De studie van de windnormen is een van de vele

Belgocontrol de changer de route ou une manipulation délibérée. Le même raisonnement peut s'appliquer pour la piste 07. Comment expliquez-vous cet usage abusif?

Notre pays connaît-il plus de vents d'est qu'avant? Puis-je disposer des chiffres de leur évolution depuis trois ans?

La révision des normes de vent a-t-elle été identifiée comme piste de travail dans les réformes structurelles sur lesquelles vous travaillez?

08.03 **François Bellot**, ministre (*en français*): J'ai déjà répondu à cette dernière question.

Le choix des pistes en service est conforme à la réglementation en vigueur et aux contraintes opérationnelles. Ce choix est régulièrement contesté par les riverains résidant sous les couloirs aériens choisis.

Le strict respect de l'esprit des textes définissant les conditions d'utilisation du PRS est et restera la base d'une répartition équitable du bruit de l'aéroport dans le respect des règles de sécurité.

Un groupe de concertation, composé de membres du cabinet, de la DGTA et de Belgocontrol a été mis en place en mai afin de s'assurer d'une compréhension commune des règles régissant les PRS. À l'issue de leurs travaux, une note sera rédigée pour limiter les différentes possibilités d'interprétations non conformes des conditions d'application des normes de vent et des PRS.

Pour objectiver au maximum le processus, un outil technologique d'aide à la décision sera installé dans la tour de contrôle chez Belgocontrol fin 2016.

Ces dernières années, Belgocontrol a pris des initiatives pour améliorer la transparence et la communication envers les riverains mais il reste du chemin à parcourir.

Par ailleurs, on ne peut pas parler d'évolution significative des vents d'est sur le long terme. Pour les trois dernières décades, les moyennes sont similaires. Néanmoins, une grande variabilité d'une année à l'autre a pu être constatée ces cinq dernières années, ce qui a une influence directe sur l'utilisation des pistes.

L'étude des normes de vent est l'une des

mogelijkheden die door mijn kabinet in dit uiterst complexe dossier worden bestudeerd.

Er bestaat geen globale oplossing die onmiddellijk kan worden geïmplementeerd.

Wat de rechtszaak betreft die door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest werd aangespannen, heeft de MR zijn vertegenwoordigers niet afgeraden zich daarbij aan te sluiten.

Ik nodig iedereen die de jongste jaren een vliegroute heeft vastgelegd uit om samen op zoek te gaan naar een evenwichtige en rechtvaardige oplossing.

Om voor rechtszekerheid te zorgen is de wet het ultieme middel. In dit dossier zal een wet alleen echter niet kunnen zorgen voor een globale oplossing die in overleg tot stand moet komen en over een draagvlak moet beschikken. Er is nood aan een realistische programmatie. Ik stel vast dat alle partijen snel willen gaan. Gun me echter de nodige tijd om het dossier volledig te analyseren voor ik voorstellen formuleer. Dat geldt ook voor de voorstellen met betrekking tot de onafhankelijke autoriteit.

08.04 Françoise Schepmans (MR): Er is geen eenvoudige oplossing voor dit dossier. Men zal een billijke spreiding moeten uitwerken, in overleg, rekening houdend met de *quota count*, de nachtelijke uren, en een restrictieve lijst van toestellen die boven het Brusselse Gewest mogen vliegen.

De communicatie met de lokale overheden, de gewestregeringen en de omwonenden is voor mij bijzonder belangrijk, en vorige zomer werd er niet gecommuniceerd. Daarom ben ik vandaag zo vrij om hierop te hameren.

08.05 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, het is aangenaam debatteren met u. U antwoordde op een schriftelijke vraag dat uw voorganger voor het gebruik van baan 07 boven het noorden van Brussel een definitieve vliegroute had bepaald, waarna u de kaarten opnieuw geschud hebt. Het getuigt van politieke moed om toe te geven dat uw voorganger het mis had. U stelt zich ook constructief op bij het uitdenken van duurzame oplossingen in samspraak met alle omwonenden.

In verband met de preferentiële windnormen wilt u een DGLV-werkgroep bij uw kabinet aan het werk zetten. Op de website www.batc.be staan niet altijd de juiste vliegroutes. Wij zullen er nauwlettend op toezien dat dat verandert.

nombreuses pistes analysées par mon cabinet dans ce dossier extrêmement complexe.

Il n'existe aucune solution globale exécutable immédiatement.

Pour l'action en justice de la Région bruxelloise, le MR n'a pas dissuadé ses représentants à s'y joindre.

J'invite chaque personnalité qui a élaboré une des voies ces dernières années à trouver ensemble la solution équilibrée et juste.

La loi sera l'ultime outil pour donner la stabilité juridique. Dans ce dossier, elle seule ne permettra pas d'atteindre la solution globale, acceptée et concertée. Il faut une programmation réaliste. Je suis conscient de la volonté de toutes les parties d'avancer rapidement. Donnez-moi le temps de finir l'analyse du dossier avant de proposer des solutions. Cela vaut aussi pour les travaux concernant l'autorité indépendante.

08.04 Françoise Schepmans (MR): Il n'y a pas de solution facile dans ce dossier. Il faudra trouver une solution équitable et concertée qui tienne compte du *quota count*, des heures de nuit, d'une liste restrictive d'avions qui peuvent passer au-dessus de la Région bruxelloise.

Pour moi, la communication aux autorités locales, aux gouvernements régionaux et aux riverains est extrêmement importante et elle a fait défaut l'été passé, raison pour laquelle je me permets d'insister.

08.05 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, il est agréable de débattre avec vous. Vous m'avez répondu à une question écrite que, pour l'usage de la 07 dans le Nord de Bruxelles, une route définitive avait été choisie par votre prédécesseur, et puis vous avez changé la donne. Il est politiquement courageux d'admettre que votre prédécesseur avait tort. Votre ton est également constructif pour imaginer des solutions durables avec tous les riverains.

En ce qui concerne les normes préférentielles de vent, vous parlez d'un groupe de travail DGTA à votre cabinet. Concernant la publication des routes prises par les avions, le site BATC ne renseigne pas toujours les bonnes routes. Nous serons très

attentifs à ce qu'il y soit remédié.

08.06 Karine Lalieux (PS): Een en ander is duidelijker, meer bepaald voor het gebruik van baan 07. U hebt echter niets gezegd over de milieustakingsvorderingen. Tijdens onze gedachtewisseling over uw beleidsverklaring zei u dat u zeer snel werk wil maken van de oprichting van de autoriteit voor de controle op de geluidshinder. Daar moet vaart achter worden gezet en de Gewesten moeten deel uitmaken van die controleautoriteit.

Het probleem is immers dat de informatie van Belgocontrol, het DGLV, het Gewest, enz. verschilt. De correcte informatie moet verspreid worden. De werkgroepen die u opricht zijn van doorslaggevend belang. We hebben de afgelopen maanden van deze zittingsperiode veel tijd verloren.

08.07 Minister François Bellot (Frans): De milieustakingsvordering is in behandeling.

Wat de onafhankelijke autoriteit betreft, verkiezen we momenteel een koninklijk besluit, maar we willen dat de Raad van State die werkwijze onderschrijft.

De onafhankelijke autoriteit moet echt onafhankelijk zijn. Ze zal niet alleen uit luchtvaartspecialisten bestaan, er zullen verschillende functieprofielen worden opgesteld.

Het incident is gesloten.

09 Vraag van de heer Bert Wollants aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het FAB Benelux" (nr. 11560)

Voorzitter: de heer Jef Van den Bergh.

09.01 Bert Wollants (N-VA): Het akkoord over het Functional Airspace Block Europe Central (FABEC) van 2010 zit muurvast. Terwijl Frankrijk en Duitsland hun eigen belangen verdedigen, kijken de kleinere spelers, waaronder België, lijdzaam toe.

Het risico bestaat dat Belgocontrol door zijn ongunstige financiële en structurele situatie zal worden weggecijferd. Wij pleiten daarom al jaren voor een eengemaakt Benelux-luchtruim. Dat werd ook opgenomen in het regeerakkoord.

Wat is de stand van zaken van FABEC? Wat is de

08.06 Karine Lalieux (PS): On y voit plus clair, notamment par rapport à la piste 07. Par contre, je ne vous ai pas entendu sur les actions en cessation. Lors de notre échange sur votre note de politique d'orientation, vous parliez d'agir très rapidement pour mettre en place l'autorité de contrôle des nuisances sonores. Il faut absolument avancer vite et les Régions doivent faire partie de cette autorité de contrôle.

Le problème est en effet que l'information est différente selon Belgocontrol, la DGTA, la Région, etc. La vraie information doit tourner. Les groupes de travail que vous mettez en place sont fondamentaux. Nous avons perdu beaucoup de temps pendant les précédents mois de la législature.

08.07 François Bellot, ministre (en français): Concernant l'action en cessation, cela suit son cours.

En ce qui concerne l'autorité indépendante, la voie de l'arrêté royal est privilégiée pour l'instant mais nous voulons la faire valider par le Conseil d'État.

L'autorité indépendante doit être véritablement indépendante. Tous les membres ne seront pas des spécialistes de l'aéronautique, différents profils de fonction devront être définis.

L'incident est clos.

09 Question de M. Bert Wollants au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le FAB Benelux" (n° 11560)

Président: M. Jef Van den Bergh.

09.01 Bert Wollants (N-VA): L'accord de 2010 relatif au bloc d'espace aérien fonctionnel "Europe Central" (FABEC) est enlisé. Tandis que la France et l'Allemagne défendent leurs propres intérêts, les plus petits acteurs, tels que la Belgique, restent passifs.

Au vu de sa situation financière et structurelle défavorable, Belgocontrol risque d'être écarté. C'est pourquoi nous plaçons depuis des années pour un espace aérien Benelux unifié. Cette volonté figure également dans l'accord de gouvernement.

Quel est l'état d'avancement de FABEC? Quelle est

positie van Belgocontrol? Welke stappen zijn er reeds genomen in het FAB Benelux-verhaal?

09.02 Minister **François Bellot** (*Nederlands*): Met FABEC, dat kadert in het streven naar een eengemaakt Europees luchtruim, hoopt Europa de efficiëntie in het luchtruim van België, Frankrijk, Duitsland, het Groothertogdom Luxemburg, Nederland en Zwitserland te verhogen. Tot eind vorig jaar werden er drie grote projecten opgezet, waaronder een project dat werd geleid door Belgocontrol.

Er zijn al bepaalde synergieën tussen Belgocontrol en Defensie, zoals voor de gezamenlijke publicatie van luchtvaartinformatie en de installatie van een nieuwe radar. Binnenkort zullen militaire verkeersleiders aanwezig zijn in het CANAC-centrum (Computer Assisted National Air Traffic Control Center).

Sinds vorig jaar lopen er onderhandelingen tussen België en Luxemburg over het beheer van het Luxemburgse luchtruim door Belgocontrol. Een haalbaarheidsstudie en een kosten-batenanalyse tonen alvast een positieve impact aan.

09.03 **Bert Wollants** (N-VA): Ik hoorde niets over een samenwerking met Nederland. Dat is nochtans belangrijk, want een van de FABEC-projecten loopt tussen Nederland en Duitsland en gaat over de verschuiving van de financiering uit ons luchtruim naar een andere plek. Het zou daarom een goede zaak zijn als we een strategisch Benelux-blok vormen.

Het incident is gesloten.

10 **Vraag van de heer Bert Wollants aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de licentie voor de grondafhandeling op Brussels Airport" (nr. 11561)**

10.01 **Bert Wollants** (N-VA): In 2011 werden de licenties van zeven jaar voor grondafhandeling op de nationale luchthaven toegekend aan Flightcare en Swissport. De twee andere kandidaten, Aviapartner en Menzies, vochten die beslissing aan, waarna de toekenning van de licenties werd geschorst en Brussels Airport Company in beroep ging. Ondertussen kregen de vorige licentiehouders Flightcare en Aviapartner een interimlicentie. Nu is de uitspraak gevallen en kan Swissport, dat Flightcare heeft overgenomen, de licentie

la position de Belgocontrol? Quelles démarches ont déjà été entreprises dans le cadre de la création du FAB Benelux?

09.02 **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): Par le biais de FABEC qui s'inscrit dans le cadre du Ciel unique européen, L'Europe espère accroître l'efficacité de la gestion du trafic aérien belge, français, allemand, luxembourgeois, néerlandais et suisse. Fin de l'année dernière, trois grands projets avaient déjà été mis en chantier, dont un piloté par Belgocontrol.

Des synergies existent entre Belgocontrol et la Défense, entre autres dans le domaine de la publication d'informations aériennes et pour l'installation d'un nouveau radar. Des contrôleurs aériens militaires seront bientôt présents au centre CANAC (Computer Assisted National Air Traffic Control Center).

L'année dernière, des négociations portant sur la gestion de l'espace aérien luxembourgeois par Belgocontrol ont débuté entre la Belgique et le Luxembourg. Une étude de faisabilité et une analyse coûts-bénéfices démontrent en tout cas l'incidence positive d'une telle mesure.

09.03 **Bert Wollants** (N-VA): Je n'ai rien entendu à propos d'une coopération avec les Pays-Bas. Or cet aspect est important, puisque l'un des projets FABEC associe les Pays-Bas et l'Allemagne et qu'il concerne le glissement du financement de notre espace aérien vers un autre lieu. C'est pourquoi il serait utile de constituer un bloc Benelux stratégique.

L'incident est clos.

10 **Question de M. Bert Wollants au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la licence d'assistance en escale à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 11561)**

10.01 **Bert Wollants** (N-VA): En 2011, les licences de sept ans pour l'assistance en escale à l'aéroport national ont été attribuées à Flightcare et Swissport. Les deux autres candidats, Aviapartner et Menzies, ont contesté la décision, après quoi l'attribution des licences a été suspendue, et Brussels Airport Company est allé en appel. Entre-temps, les précédents détenteurs de licence Flightcare et Aviapartner ont reçu une licence provisoire. À présent, le jugement a été rendu et Swissport, qui a repris Flightcare, peut conserver la licence.

behouden.

Wat zal er nu gebeuren?

10.02 Minister **François Bellot** (*Nederlands*): Het is een complex dossier, waarin België overigens in 2015 in gebreke werd gesteld door de Europese Commissie voor de lange duur van een voorlopige licentie.

Op 19 november 2015 bevestigde een gerechtelijke uitspraak uiteindelijk de beslissing over de licentietoekenning uit 2011. In tussentijd werd Flightcare echter overgenomen door Swissport. Bovendien zijn de twee resterende licentiejaar te kort voor een rendabele licentie. Ook een liberalisering is niet haalbaar wegens het gebrek aan infrastructuur.

Daarom hebben we beslist om een nieuwe selectieprocedure op te starten voor twee licenties, geldig voor zeven jaar, die zullen starten in de loop van 2018. Swissport zal gedurende de vastgelegde periode van zeven jaar, van 2011 tot 2018, actief geweest zijn op de luchthaven van Brussel.

10.03 **Bert Wollants** (N-VA): We moeten hier voorzichtig mee omspringen. Ik blijf dit opvolgen.

Het incident is gesloten.

11 **Vraag van de heer Bert Wollants aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het aantal zieke luchtverkeersleiders" (nr. 11571)**

11.01 **Bert Wollants** (N-VA): Door het grote aantal afwezige luchtverkeersleiders op 12 april 2016 in Zaventem en op 20 april 2016 in Luik en Charleroi, waren er grote problemen met het vliegverkeer. Of het nu om een misplaatste actie ging of niet, het absentisme onder de luchtverkeersleiders is heel hoog.

Wat leverde de ziektecontrole van de afwezige luchtverkeersleiders op 12 april op? Hoeveel luchtverkeersleiders die aan de slag waren tijdens de panne in CANAC 2 van 27 mei 2015, zijn momenteel nog afwezig? Hoe wil de minister het absentisme onder de luchtverkeersleiders terugdringen?

11.02 Minister **François Bellot** (*Nederlands*): Op

Que va-t-il se produire maintenant?

10.02 **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): C'est un dossier complexe, dans lequel, d'ailleurs, la Belgique a été mise en demeure en 2015 par la Commission européenne pour la longue durée d'une licence provisoire.

Le 19 novembre 2015, une décision judiciaire a finalement confirmé la décision d'attribution de la licence de 2011. Entre-temps, Flightcare a toutefois été repris par Swissport. En outre, les deux années de licence restantes ne sont pas suffisantes pour en assurer la rentabilité. Une libéralisation n'est pas faisable non plus car les infrastructures font défaut.

C'est la raison pour laquelle nous avons décidé de lancer une nouvelle procédure de sélection pour deux licences, valables pour sept années, qui débiteront dans le courant de l'année 2018. Swissport aura été actif sur l'aéroport de Bruxelles pendant la période fixée à sept ans, de 2011 à 2018.

10.03 **Bert Wollants** (N-VA): Ce dossier requiert de notre part une grande prudence. Je suivrai de très près son évolution.

L'incident est clos.

11 **Question de M. Bert Wollants au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le nombre de contrôleurs aériens en arrêt maladie" (n° 11571)**

11.01 **Bert Wollants** (N-VA): Le 12 avril 2016 à Zaventem et le 20 avril 2016 à Liège et à Charleroi, le trafic aérien a été fortement perturbé à la suite de l'absence d'un grand nombre de contrôleurs aériens. Sans se prononcer sur le caractère approprié ou non d'une telle action, force est de constater que le taux d'absentisme est extrêmement élevé parmi les aiguilleurs du ciel.

Quels sont les résultats des contrôles médicaux subis par les contrôleurs aériens qui étaient absents le 12 avril? Parmi les contrôleurs aériens qui étaient de service lors de la panne au centre CANAC 2 le 27 mai 2015, combien sont encore absents aujourd'hui? Que compte faire le ministre pour réduire l'absentisme parmi les contrôleurs aériens?

11.02 **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*):

12 april 2016 hebben zeven verkeersleiders zich ziek gemeld voor hun shift, tijdens de shift zijn er zes naar huis gegaan wegens ziekte en zes wegens *not fit to work*. Bij de zeven ziektecontroles waren vijf personeelsleden arbeidsongeschikt, een personeelslid was afwezig en een personeelslid moest het werk vroeger hernemen. De gemiddelde afwezigheidsduur van wie ziek werd op 12 april bedraagt 5,7 kalenderdagen. Geen enkele luchtverkeersleider die van dienst was tijdens de stroompanne, is momenteel nog afwezig.

Het ziekteverzuim wordt zowel reactief als preventief aangepakt. Het human-factor- en welzijnsbeleid is een strategische prioriteit van Belgocontrol in 2016.

Momenteel gebeuren de vervangingen van zieke verkeersleiders op vrijwillige basis in ruil voor een premie. Op 12 april 2016, naar aanleiding van de onderhandeling over het sociaal akkoord, kon de minimale personeelsaanwezigheid niet worden gegarandeerd. Daarom bevat het akkoord ook de invoering van een systeem van stand-by en de mogelijkheid om contractuele EU-verkeersleiders voor een bepaalde duur aan te werven.

11.03 Bert Wollants (N-VA): Ik hoop dat ik ook snel een antwoord zal krijgen op mijn vraag van 29 februari over het voorkomen van burn-outs bij de luchtverkeersleiders.

Het incident is gesloten.

12 Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de werken voor het uniformiseren van de hoogte van de perrons" (nr. 11395)

12.01 Laurent Devin (PS): De hoogte van de perrons in ons land varieert tussen 28 en 76 centimeter. Indien de perronhoogte eenvormig zou worden gemaakt, zouden de reizigers zonder niveauverschil kunnen instappen, wat de mobiliteit van gehandicapte personen en van reizigers die een kinderwagen of een fiets meenemen ten goede zou komen. Het huidige niveauverschil heeft ook een weerslag op de tijd die nodig is voor het instappen, op de duur van de stops en dus uiteindelijk op de stiptheid. Bovendien moet er bij de aankoop van nieuw materieel rekening worden gehouden met de combineerbaarheid met de perronhoogte.

Le 12 avril 2016, sept contrôleurs aériens ont signalé leur absence pour maladie avant la prise de leur service, six ont regagné leur domicile durant leur service pour cause de maladie et six autres parce qu'ils n'étaient pas aptes à travailler. Sur les sept agents contrôlés, cinq étaient en incapacité de travail, un était absent et le dernier a dû avancer sa reprise du travail. La durée moyenne des absences des contrôleurs aériens qui étaient malades le 12 avril est de 5,7 jours calendrier. Tous les contrôleurs aériens qui étaient de service lors de la panne d'électricité ont repris le travail.

L'absentéisme pour cause de maladie fait l'objet d'une approche tant réactive que préventive. La politique en matière de facteurs humains et de bien-être constitue une priorité stratégique de Belgocontrol en 2016.

Actuellement, le remplacement des contrôleurs aériens absents pour cause de maladie s'effectue sur une base volontaire et en contrepartie d'une prime. Le 12 avril 2016, à la suite des négociations relatives à l'accord social, la présence minimum de personnel n'a pas pu être garantie. C'est pourquoi l'accord prévoit aussi l'instauration d'un système de réserve et la possibilité d'engager des aiguilleurs du ciel de l'UE sous contrat, pour une durée déterminée.

11.03 Bert Wollants (N-VA): J'espère aussi obtenir rapidement une réponse à ma question du 29 février sur la prévention du burn-out dans les rangs des contrôleurs aériens.

L'incident est clos.

12 Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "des travaux d'uniformisation de la hauteur des quais de gare" (n° 11395)

12.01 Laurent Devin (PS): La hauteur des quais de gare en Belgique varie entre 28 et 76 cm. Une harmonisation permettrait l'accès de plain-pied dans les voitures, facilitant la mobilité des personnes handicapées et de celles voyageant avec une poussette ou un vélo. Ces différences ont aussi un impact sur la vitesse d'embarquement, la durée des arrêts et in fine la ponctualité. De plus, il faut intégrer la compatibilité de la hauteur des quais lors de l'achat de nouveau matériel.

Met welke perronhoogte werd er rekening gehouden in het kader van de overheidsopdracht voor de aankoop van de M7-rijtuigen? Zijn er werken gepland om de hoogte van de perrons eenvormig te maken? Zo ja, wat is de timing?

12.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): Voor de M7-rijtuigen opteerde de NMBS voor klassieke deuren boven de bogies op dezelfde hoogte als voor de M5- en de M6-rijtuigen van de bestaande dubbeldekstreinen, dit om operationele redenen. Zoniet zou de afstand tussen het perron en de trein te groot zijn wanneer lange treinen stoppen bij een perron dat in een bocht ligt.

Voor de personen met beperkte mobiliteit wordt per treinstel gezorgd voor een specifiek rijtuig dat aan de Europese normen beantwoordt en een instaphoogte heeft van 62 centimeter.

De NMBS heeft ervoor gekozen de perronhoogte standaard vast te leggen op 76 centimeter. Om technische redenen zal een perronhoogte van 55 centimeter nog worden gedoogd.

12.03 **Laurent Devin** (PS): Ik kreeg geen antwoord op mijn vraag of er werken zullen worden uitgevoerd aan alle perrons van het hele spoornet. De perronhoogte vormt immers een reëel probleem.

12.04 Minister **François Bellot** (*Frans*): Er zal een programma worden uitgewerkt, maar de agenda werd nog niet vastgesteld omdat de diverse betrokkenen uiteenlopende doelstellingen nastreven.

Het incident is gesloten.

13 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de algemene invoering van het alcoholslot in België" (nr. 11396)
- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het alcoholslot" (nr. 12277)
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het automatisch alcoholslot" (nr. 12409)

13.01 **Laurent Devin** (PS): Een alcoholslot is een voorziening die automatisch verhindert dat een auto kan worden gestart als de

Pour le marché des M7, sur quelle hauteur de quai la SNCB s'est-elle basée? Existe-t-il des projets de travaux d'uniformisation de la hauteur des quais? Si oui, quel est l'agenda prévu par la SNCB?

12.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): Pour les voitures M7, la SNCB a choisi des portes classiques au-dessus des bogies à la même hauteur que pour les M5 et M6 du matériel à double étage par nécessité opérationnelle. Sinon, pour les longs trains arrivant à un quai dans un virage, la distance entre le quai et le train serait trop grande.

Pour les personnes à mobilité réduite, une voiture spécifique est prévue pour chaque rame, répondant aux normes européennes, avec une hauteur d'embarquement de 62 cm.

La SNCB a opté pour la standardisation de la hauteur des quais à 76 cm. Pour des raisons techniques, des hauteurs de 55 cm seront encore tolérées.

12.03 **Laurent Devin** (PS): Je voulais savoir également si des travaux seraient réalisés sur les quais de tout le réseau car il y a de vrais problèmes?

12.04 **François Bellot**, ministre (*en français*): Une programmation sera établie mais l'agenda n'est pas encore conclu car les objectifs des uns et des autres ne sont pas les mêmes.

L'incident est clos.

13 **Questions jointes de**

- M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'installation généralisée d'alcolock en Belgique" (n° 11396)
- Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'alcolock" (n° 12277)
- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la systématisation de l'alcolock" (n° 12409)

13.01 **Laurent Devin** (PS): Empêchant un véhicule de démarrer si son conducteur a trop bu, l'éthylotest appelé alcolock est peu répandu en Belgique mais

bestuurder te veel heeft gedronken. Het alcoholslot is nu nog weinig verspreid in België, maar daar zou wel eens drastisch verandering in kunnen komen, want u wilt de invoering ervan in de sector van het personenvervoer (schoolbussen, bussen) en in de bedrijfswagens aanmoedigen.

Wanneer zal er beslist worden om de installatie van een alcolock in bussen en schoolbussen verplicht te stellen? Welke stappen moeten er gezet worden om alle voertuigen in België van een alcoholslot te voorzien?

13.02 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): De vorige minister was voorstander van het verplichten van een alcoholslot in schoolbussen en autocars en wilde de installatie ervan aanmoedigen in het professionele vervoer. De overheid zou daarbij het goede voorbeeld moeten geven.

Rechters kunnen sinds 1 oktober 2010 een alcoholslot opleggen. Door de hoge kostprijs van een alcoholslot en het begeleidingsprogramma kent de maatregel weinig succes. De vorige minister wilde een alcoholslot laten verplichten voor alcoholrecidivisten.

Hoe staat het met het overleg om een alcoholslot in schoolbussen en autocars te verplichten? In welke mate zijn voertuigen van overheidsdiensten uitgerust met een alcoholslot? Komen er maatregelen om de oorzaken van de gebrekkige toepassing van het alcoholslot aan te pakken?

Wat is de stand van zaken vandaag? Hoeveel personen heeft het BIVV al begeleid of staan nog onder begeleiding? Van hoeveel gerechtelijke veroordelingen die nog niet ten uitvoer werden gebracht door het Openbaar Ministerie, heeft het BIVV weet?

Wil ook de huidige minister rechters verplichten een alcoholslot op te leggen voor alcoholrecidivisten, tenzij ze uitvoerig motiveren waarom zij dat niet doen?

13.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Ik sluit mij hierbij aan.

In Nederland heeft het invoeren van een alcoholslot als administratieve sanctie jarenlang bestaan en de vorige minister heeft enkele keren naar die mogelijkheid verwezen. Daar is die procedure ondertussen opgeschort vanwege een uitspraak van de Nederlandse Raad van State.

pourrait s'y répandre à grande échelle car vous souhaiteriez encourager son installation dans le secteur du transport routier et dans les voitures de société.

Dans quel délai la décision de les imposer dans les bus et autocars scolaires pourrait-elle être prise? Quelles sont les démarches à suivre pour l'installer dans tous les véhicules du pays?

13.02 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): La précédente ministre était favorable à un alcolock obligatoire dans les bus scolaires et les autocars, et voulait encourager son installation dans le secteur du transport professionnel. Le gouvernement devrait donner le bon exemple en la matière.

Depuis le 1^{er} octobre 2010, les juges peuvent imposer un alcolock. Du fait du coût élevé de l'alcolock et du programme de guidance, la mesure rencontre peu de succès. La précédente ministre voulait rendre l'alcolock obligatoire pour les conducteurs ivres récidivistes.

Où en est-on dans la concertation sur l'obligation de l'alcolock dans les bus scolaires et les autocars? Dans quelle mesure les véhicules des services publics fédéraux sont-ils équipés d'un alcolock? Des mesures vont-elles être prises pour s'attaquer aux causes de l'application insuffisante de l'alcolock?

Où en est-on aujourd'hui? Combien de personnes l'IBSR guide-t-il ou a-t-il déjà guidé? L'IBSR a connaissance de combien de décisions judiciaires qui n'ont pas encore été amenées à exécution par le ministère public?

Le ministre actuel veut-il, lui aussi, obliger les juges à imposer l'alcolock aux conducteurs ivres récidivistes, à moins qu'ils ne motivent en détail leur choix de ne pas le faire?

13.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Je me rallie à ce que vient de dire ma collègue Lahaye-Battheu.

Aux Pays-Bas, l'installation d'un alcolock en guise de sanction administrative a été prévue pendant des années et le ministre précédent a évoqué plusieurs fois cette possibilité. Mais chez nos voisins du nord, cette procédure a été suspendue entre-temps à la suite d'un arrêt du Conseil d'État néerlandais.

Onderzoekt de minister dergelijke automatische administratieve procedure nog of bewandelt hij andere wegen om juridische problemen te vermijden?

13.04 Minister **François Bellot** (*Nederlands*): Een verplicht alcoholslot in schoolbussen en autocars wil niet stigmatiseren, maar wel preventief inzetten op rijden zonder alcohol.

(*Frans*) Het is onmogelijk om een precieze datum te bepalen voor de inwerkingtreding van zo een regelgeving of om de betrokken vervoermiddelen te noemen. Er zal overleg worden gepleegd met de Gewesten en de federaties om daarover na te denken.

Momenteel kan men dergelijke toestellen op vrijwillige basis installeren.

(*Nederlands*) Ik betreur dat er nauwelijks of geen overheidsvoertuigen uitgerust zijn met een alcoholslot. Andere landen tonen dat dit kan. Ik wil dat ook in België veranderen.

Door de hoge kostprijs van het alcoholslot, zeker in verhouding tot de boetes, zijn rechters niet geneigd om overtreders te veroordelen tot een alcoholslot. Ik wil de boetes en/of de periodes van het verval van het rijbewijs substantieel optrekken en rechters verplichten een alcoholslot op te leggen aan alcoholrecidivisten en overtreders met een hoge alcoholconcentratie.

Sinds de start van de uitvoering van het alcoholslotprogramma in 2013 heeft het BIVV in totaal 40 veroordeelden met een alcoholslot begeleid. Het BIVV heeft geen zicht op het aantal personen dat veroordeeld werd en zich nog zal aanbieden.

Mijn administratie werkt een wetsontwerp uit om ervoor te zorgen dat recidiverende drinkers en chauffeurs met een hoog promillage door de rechter zullen worden verplicht om een alcoholslot te laten installeren.

Hier zal het wel de rechter zijn die het alcoholslot oplegt. De rechter behoudt de vrijheid om te veroordelen op basis van lichamelijke ongeschiktheid of om het alcoholslot niet te verplichten, mits hij zijn beslissing motiveert. Dan geldt wel een verval van het recht tot sturen dat

Le ministre planche-t-il encore sur cette procédure administrative automatique ou explore-t-il d'autres pistes pour éviter des écueils juridiques?

13.04 **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): En prévoyant l'installation obligatoire d'un alcolock dans les bus scolaires et les autocars, nous ne voulons pas stigmatiser mais miser préventivement sur la conduite sans alcool.

(*En français*) Il est impossible de préciser la date d'entrée en vigueur d'une telle réglementation et les transports concernés. Des contacts vont être entamés avec les Régions et les fédérations pour lancer la réflexion.

On peut actuellement installer de tels dispositifs sur base volontaire.

(*En néerlandais*) Je regrette que peu de, voire aucun véhicule des services publics ne soit équipé d'un alcolock. D'autres pays ont démontré qu'il était possible de le faire et j'entends changer la situation en Belgique.

Eu égard au coût élevé de l'alcolock, *a fortiori* comparé au montant des amendes, les juges rechignent à condamner les contrevenants à l'installation de ce dispositif. J'ai l'intention d'augmenter substantiellement le montant des amendes et/ou les périodes de déchéance du droit de conduire et d'obliger les juges à imposer l'installation d'un alcolock aux conducteurs ivres récidivistes et aux contrevenants affichant une forte alcoolémie.

Depuis le lancement en 2013 du programme alcolock, l'IBSR a accompagné 40 conducteurs condamnés à l'installation d'un alcolock. L'Institut n'a aucune idée du nombre de personnes condamnées et qui se présenteront à l'avenir.

Mon administration prépare un projet de loi visant à assurer que les ivrognes récidivistes et les conducteurs affichant une alcoolémie élevée soient contraints par le juge à installer un alcolock.

Ici ce sera bel et bien le juge qui imposera l'alcolock. Le juge restera libre de condamner sur la base de l'inaptitude physique à la conduite, ou de ne pas imposer l'alcolock, à condition de motiver sa décision. Dans ce cas, une déchéance du permis de conduire, égale en durée à celle de l'utilisation

gelijk is aan de duurtijd van het gebruik van het alcoholslot.

de l'alcolock, sera d'application.

13.05 Laurent Devin (PS): U heeft niet gezegd of er een tekst in de pijplijn zit, noch wat uw overtuiging is in dit dossier in het vooruitzicht van uw ontmoeting met de gewestelijke gesprekspartners.

13.05 Laurent Devin (PS): Vous ne m'avez pas dit si un texte est en préparation et votre conviction dans ce dossier avant de rencontrer les interlocuteurs régionaux.

13.06 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Er is dus nog veel werk aan de winkel.

13.06 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Il reste donc beaucoup à faire.

13.07 Jef Van den Bergh (CD&V): Ik kijk uit naar het wetsontwerp.

13.07 Jef Van den Bergh (CD&V): J'attends le projet de loi avec impatience.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

14 Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stand van zaken betreffende de mobiliteit in België" (nr. 11403)

14 Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la situation de la mobilité en Belgique" (n° 11403)

14.01 Laurent Devin (PS): De situatie op het vlak van de mobiliteit in ons land wordt almaar zorgwekkender. Volgens de FOD Mobiliteit zal het passagiersvervoer tegen 2030 met 20 procent toenemen, terwijl het spoorwegnet en het autowegennet op de spitsuren al overbelast zijn. Bijna de helft van de mensen die naar Brussel reizen doet dat met de trein – 47 procent uit Vlaanderen en 53 procent uit Wallonië. De Noord-Zuidverbinding heeft bijna haar maximale capaciteit bereikt.

14.01 Laurent Devin (PS): La situation de la mobilité en Belgique est de plus en plus inquiétante. Selon le SPF Mobilité, les transports de passagers vont augmenter de 20 % d'ici 2030 alors que les réseaux ferroviaire et routier sont déjà saturés aux heures de pointe. Presque la moitié des accès vers Bruxelles se font via le train – 47 % venant de Flandre et 53 % de Wallonie. La jonction Nord-Midi approche de sa capacité maximale.

Hoe zal u de reizigers uit Wallonië in staat stellen om makkelijker de hoofdstad te bereiken? Welke hefboomen worden er in de studie Rail4Brussels naar voren geschoven?

Comment allez-vous permettre aux Wallons d'accéder plus facilement à la capitale? Quels sont les leviers d'action décidés par Rail4Brussels?

14.02 Minister François Bellot (Frans): Een goede samenwerking tussen de bestuursniveaus is onontbeerlijk, net als een uitstekende coördinatie tussen de NMBS en de regionale vervoersmaatschappijen.

14.02 François Bellot, ministre (en français): Une bonne coopération entre niveaux de pouvoir est indispensable, de même qu'une excellente coordination entre la SNCB et les sociétés régionales de transport.

Sinds de regionalisering van een aantal departementen vanaf 1980 is er geen degelijk overleg geweest voor de uitwerking van een gemeenschappelijke globale politieke visie inzake mobiliteit.

Depuis la régionalisation d'un certain nombre de départements depuis 1980, il n'y a pas eu de concertation forte pour définir une vision politique globale commune de la mobilité.

Minister Galant had besloten het uitvoerend comité van de ministers van Mobiliteit (UCMM) weer te activeren en een intermodaliteitsplatform te creëren opdat alle vervoersmaatschappijen overleg zouden plegen en zouden samenwerken. Het is de bedoeling om de krachtlijnen van de

La ministre Galant avait décidé de relancer le Comité exécutif des ministres de la Mobilité (CEMM) et de créer la plate-forme d'intermodalité pour que toutes les sociétés de transport se parlent et travaillent ensemble. Il s'agit de définir les lignes de force des plans de transport 2017 et 2030 et de

vervoersplannen 2017 en 2030 vast te leggen en de ontwikkeling van een langetermijnvisie inzake mobiliteit te faciliteren.

Zo zullen alle stakeholders mee hun schouders kunnen zetten onder een openbaar vervoer dat efficiënt is en aan de noden van de samenleving beantwoordt.

Tijdens de eerste vergadering van het ECMM hebben de ministers ervoor geopteerd het platform op een eenvoudige manier te laten werken. De onderwerpen zullen erop worden aangekaart op basis van concrete thema's zoals de tariefintegratie, de intermodaliteit of het probleem van de parkeerterreinen. Een tweede vergadering vond plaats op 10 juni. We concentreren ons op de GEN-stuurgroep en het Vervoersplan 2017 aangezien de federale regering heeft beslist het overleg en de onderhandelingen voor de Gewesten open te stellen.

Met betrekking tot de GEN-stuurgroep blijft het mijn bedoeling alle geplande werkzaamheden af te ronden. Alle mogelijke oplossingen worden onderzocht teneinde de financiering van het op vier sporen brengen van de lijnen 124 en 161 te bestendigen. De werkzaamheden op lijn 50A zullen nog enkele jaren in beslag nemen. Een beter gebruik van de overige Brusselse stations en van de nieuwe Josaphattunnel in het nieuwe vervoersplan zal bijdragen tot een betere mobiliteit naar de hoofdstad, waar we ook het S-aanbod zullen verbeteren.

Wat de langetermijnvisie op mobiliteit betreft, zullen de eerste werkvergaderingen de komende weken plaatsvinden in aanwezigheid van de Gewesten en het federale niveau.

Zoals vermeld op de website van de administratie, worden er in de studie Rail4Brussels vier kernvoorstellen naar voren geschoven.

Ten eerste de verzaaging tot de juiste proporties terugbrengen: de Noord-Zuidverbinding heeft een grote reservecapaciteit als men een globale visie ontwikkelt om deze verbinding te optimaliseren en als men gebruik maakt van nieuwe technologieën.

Ten tweede het optimaliseren door specialisatie: men kan niet alleen zorgen voor een ruimere automatisering van de treinen, maar men kan de sporen ook efficiënter benutten door de kokers beter af te stemmen op het type treinverkeer.

Ten derde het bevorderen van de evolutie van het businessmodel: om de investeringen te valoriseren:

faciliter l'émergence d'une vision à long terme de la mobilité.

Tous les acteurs pourront ainsi coopérer à un transport public efficace et répondant aux besoins de la société.

Lors de la première réunion du CEMM, les ministres ont décidé d'opter pour un mode de fonctionnement simple de la plate-forme. Les sujets y seront abordés sur base de thèmes concrets tels que l'intégration tarifaire, l'intermodalité ou la problématique des parkings. Une seconde réunion s'est tenue le 10 juin. Nous nous concentrons sur le comité de pilotage RER et du plan Transport 2017, puisque le fédéral a décidé d'ouvrir la concertation et la négociation aux Régions.

Concernant le comité de pilotage RER, mon objectif reste de finaliser l'ensemble des travaux prévus. Toutes les pistes de solutions sont explorées afin d'assurer la pérennisation du financement de la mise à quatre voies des lignes 124 et 161. Sur la ligne 50A, les travaux prendront encore un certain nombre d'années. Une meilleure utilisation des autres gares bruxelloises et du nouveau tunnel Josaphat, dans le nouveau plan de transport, contribuera à une meilleure mobilité vers la capitale, où on renforcera également l'offre S.

Concernant la vision à long terme de la mobilité, les premières réunions de travail auront lieu dans les prochaines semaines, en présence des Régions et du fédéral.

Comme indiqué sur le site de l'administration, l'étude Rail4Brussels met en évidence quatre actions-clés.

Premièrement, démystifier la saturation: la jonction Nord-Midi présente des réserves de capacités importantes si on développe une vision globale pour son optimisation et si on recourt à de nouvelles technologies.

Deuxièmement, spécialiser: outre une plus grande automatisation des trains, les voies peuvent être exploitées plus efficacement si on spécialise les pertuis en fonction du type de trafic.

Troisièmement, faire évoluer le *business model*: pour valoriser les investissements, il faut augmenter

de trein moet aantrekkelijker worden gemaakt voor de verplaatsingen vanuit Brussel naar de voorstad. Treinen moeten ook buiten de spitsuren beter gevuld zijn en het aanbod moet beter verdeeld worden over het Brusselse grondgebied om de complementariteit met de netten van de MIVB en De Lijn te bevorderen.

Ten vierde het inwerken op de vraag naar verplaatsingen en niet enkel op het aanbod ervan, anticiperen op de infrastructuurbehoeften op lange termijn.

Ik kan u verzekeren van ieders engagement. Bij het laatste ECMM hebben we werkgroepen samengesteld die ons spoedig rapporten zullen bezorgen zodat we een oplossing kunnen aanreiken op een aantal punten, zoals de invoering van een enkel vervoersbewijs en een betere doorstroming van gegevens tussen de verschillende vervoersmaatschappijen.

Door het gebrek aan een geïntegreerde beleidsvisie nemen heel weinig reizigers de trein voor verplaatsingen binnen Brussel, ondanks een gunstig tarief en een kortere reistijd.

We zoeken samen een manier om de reizigers beter te informeren over het bestaande aanbod.

14.03 **Laurent Devin** (PS): Ik nodig de minister uit om de constructieve en onmisbare samenwerking met de Gewesten voort te zetten.

Het incident is gesloten.

15 **Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het minimumaantal personeelsleden bij de NMBS tegen 2018" (nr. 11404)**

15.01 **Laurent Devin** (PS): De NMBS-directie heeft een protocol van sociaal akkoord voor de periode 2016-2018 overgezonden. Er worden afspraken gemaakt over een minimumaantal personeelsleden bij afloop van het protocol. Zo garandeert de directie in totaal 31.765 medewerkers, waarvan ongeveer 19.000 bij de NMBS en ongeveer 11.000 bij Infrabel. Dat betekent dat er over drie jaar tijd netto meer dan 2.000 banen verdwijnen.

Hoeveel banen zullen er in 2016 worden geschrapt? Hoeveel personeelsleden zullen er vrijwillig opstappen? Welke functies zullen het zwaarst worden getroffen?

l'attractivité du chemin de fer pour les déplacements de Bruxelles vers la périphérie, remplir davantage les trains en dehors des heures de pointe et mieux répartir l'offre sur le territoire bruxellois en complément des réseaux STIB et De Lijn.

Quatrièmement, agir sur la demande de déplacement et pas seulement sur l'offre, anticiper les besoins d'infrastructure à long terme.

Je peux vous assurer de l'engagement de chacun. Lors du dernier CEMM, nous avons instauré des groupes de travail qui devront nous remettre rapidement des rapports afin de résoudre des questions telles que le billet unique, et de décloisonner l'information entre les différentes sociétés de transport.

Faute d'une vision politique intégrée, très peu de voyageurs utilisent le train pour des déplacements à l'intérieur de Bruxelles, malgré un tarif et un temps de parcours avantageux.

Nous cherchons ensemble un moyen de mieux informer les voyageurs d'une offre existante.

14.03 **Laurent Devin** (PS): J'invite le ministre à s'appuyer sur le concours constructif et indispensable des Régions.

L'incident est clos.

15 **Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'effectif minimum à la SNCB d'ici 2018" (n° 11404)**

15.01 **Laurent Devin** (PS): La direction de la SNCB a transmis un protocole d'accord social 2016-2018. L'entreprise s'engage désormais sur un effectif minimal à l'issue du protocole. La direction garantit un total de 31 765 collaborateurs dont 19 000 cheminots à la SNCB et 11 000 travailleurs à Infrabel. C'est une suppression nette de plus de 2 000 postes en trois ans.

Combien de postes seront-ils supprimés en 2016? Combien de départs volontaires envisage-t-on? Quelles fonctions seront-elles les plus touchées?

15.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): Ik verwijs naar een vorig antwoord, waarvan ik u de tekst bezorg. Het gaat om niet minder dan drie bladzijden. Ik heb geen nieuwe gegevens toe te voegen.

15.03 **Laurent Devin** (PS): Mijn vraag is aan u gericht, niet aan minister Galant!

De **voorzitter**: De minister mag naar eerdere antwoorden verwijzen, ook al waren ze niet van hem.

Het incident is gesloten.

16 Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de aanwezigheid van giftige producten in een NMBS-werkplaats" (nr. 11405)

16.01 **Laurent Devin** (PS): De werknemers van de centrale NMBS-werkplaats in Gentbrugge werden blootgesteld aan de uiterst giftige stof chroomtrioxide toen ze de verf van een verouderd treinstel afschuurden.

Hoeveel werknemers werden er blootgesteld en in welke mate? Werd het afschuren onderbroken? Heeft men zich ervan vergewist dat er geen andere werknemers zullen worden blootgesteld aan dat product?

16.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): Ik verwijs naar mijn antwoord op uw vraag van 2 maart. Als ik nieuwe informatie had, zou ik u die zeker hebben meegedeeld.

16.03 **Laurent Devin** (PS): Mag ik de minister vragen om alle nieuwe gegevens die hij nog zou krijgen, mee te delen?

Het incident is gesloten.

17 Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de problematiek van de verkeerslichten" (nr. 11406)

17.01 **Laurent Devin** (PS): Uit een Britse studie is gebleken dat de verkeerslichten onaanangepast en onnuttig zijn en zelfs ongewenste effecten hebben. Verkeerslichten zouden de koolstofuitstoot met 28 procent de hoogte in jagen. Verkeerslichten zijn niet altijd aangepast aan de reële verkeerssituatie.

15.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): Je vous renvoie à une réponse précédente dont je vous communique le texte: il fait trois pages. Je n'ai pas de nouveaux éléments à apporter.

15.03 **Laurent Devin** (PS): Mais c'est vous que j'interpelle, pas Mme Galant!

Le **président**: Le ministre peut se référer à des réponses données précédemment, et ce, même si ce n'est pas lui qui les avait données.

L'incident est clos.

16 Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la présence de produits toxiques dans un atelier de la SNCB" (n° 11405)

16.01 **Laurent Devin** (PS): Des travailleurs du dépôt central SNCB à Gentbrugge ont été exposés à un produit hautement toxique, le trioxyde de chrome, lors du ponçage de la peinture d'un modèle vétuste de train.

Combien de travailleurs ont-ils été exposés? Quel est le degré de gravité de leur exposition? Ce ponçage a-t-il été suspendu? S'est-on assuré que d'autres travailleurs ne seront pas exposés à ce produit?

16.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): Je vous renverrai à la réponse donnée à votre question du 2 mars. Si j'avais eu de nouveaux éléments, je vous en aurai fait part.

16.03 **Laurent Devin** (PS): Si le ministre reçoit d'autres éléments, qu'il nous les communique.

L'incident est clos.

17 Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la problématique des feux de signalisation" (n° 11406)

17.01 **Laurent Devin** (PS): Selon une étude britannique, les feux de signalisation seraient mal adaptés, inutiles voire contre-productifs. Les émissions de carbone augmenteraient de 28 % à cause des feux. Les feux de signalisation ne sont pas toujours adaptés aux conditions réelles de

Bovendien worden sommige lichten beheerd door de Gewesten en andere door de gemeenten.

Met welke alternatieve middelen zou men die problemen kunnen oplossen? Kan men het beheer van de lichten centraliseren?

17.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): Studies hebben uitgewezen dat men door de verkeerslichten te finetunen het verkeer vlotter zou kunnen laten verlopen en de uitstoot van de voertuigen naar beneden zou kunnen halen.

De vraag rijst of een specifieke studie voor ons land relevant kan zijn. Ik vraag u daarvoor aan te kloppen bij de gewestministers die bevoegd zijn voor infrastructuur.

17.03 **Laurent Devin** (PS): Die kwestie zou op de agenda van de volgende ministerraad kunnen worden gezet, in het kader van de verkeersveiligheid.

Het incident is gesloten.

18 **Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het DOO-project (Driver Only Operation)" (nr. 11407)**

18.01 **Laurent Devin** (PS): Een aantal werkgroepen buigt zich over de haalbaarheid van het DOO-project (*Driver Only Operation*) van de NMBS, dat erin bestaat treinen zonder treinbegeleider te laten rijden.

Hoe zijn die werkgroepen samengesteld? Zitten er ook experts in? Welke aspecten moeten de werkgroepen analyseren? Wanneer moeten ze hun resultaten overleggen? Zullen die resultaten worden bekendgemaakt in de commissie voor de Infrastructuur of aan de directie van de NMBS? Kunt u een tipje van de sluier oplichten over het principe van de *one man car*?

18.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): Aangezien er momenteel een studie wordt uitgevoerd, zal ik u pas kunnen informeren wanneer die is afgerond.

18.03 **Laurent Devin** (PS): Ik zal dit dossier op de voet blijven volgen.

Het incident is gesloten.

19 **Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische**

circulation. En outre, certains feux sont gérés par les Régions, d'autres par les communes.

Quels dispositifs alternatifs pourraient-ils résoudre ces problèmes? Peut-on centraliser la gestion des feux?

17.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): Des études montrent qu'un réglage adéquat des feux de signalisation permettrait de fluidifier le trafic et de réduire le volume d'émission des véhicules.

On peut s'interroger sur la pertinence d'une étude nationale sur le sujet. Je vous invite à adresser votre question aux ministres régionaux compétents pour l'infrastructure.

17.03 **Laurent Devin** (PS): Cette question pourrait être portée à l'ordre du jour d'un Conseil des ministres dédié à la sécurité routière.

L'incident est clos.

18 **Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le projet Driver Only Operation (DOO)" (n° 11407)**

18.01 **Laurent Devin** (PS): Des groupes de travail examinent la faisabilité du projet *Driver Only Operation* de la SNCB, consistant à mettre en place des trains sans accompagnateur.

Qui sont les personnes qui composent ces groupes de travail? Des experts en font-ils partie? Quelles sont les composantes analysées par les groupes de travail? Dans quels délais doivent-ils remettre leurs résultats? Ces derniers seront-ils dévoilés en commission d'infrastructure ou à la direction de la SNCB? Pouvez-vous dévoiler les éléments connus du principe du *one man car*?

18.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): Une étude étant en cours, je pourrai vous informer lorsqu'elle sera clôturée.

18.03 **Laurent Devin** (PS): Je ne manquerai pas de suivre ce dossier.

L'incident est clos.

19 **Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur**

Spoorwegen, over "de heractivering van de Waalse Thalys" (nr. 11408)

19.01 **Laurent Devin** (PS): In de lente van 2015 hebben de federale regering en de directie van de NMBS de Thalysverbinding tussen Luik en Parijs via de Waalse as en een Vlaamse Thalysverbinding tussen Brussel en Oostende in onderlinge overeenstemming opgeschort, omdat er werken aan de sporen werden uitgevoerd.

Zal de NMBS de Waalse Thalys opnieuw laten rijden, nu de aanpassings- en veiligheidswerken klaar zijn? Zo ja, wordt die treinverbinding definitief hersteld? Wanneer zullen er opnieuw Thalystreinen rijden? In welke stations zullen de treinen stoppen, en wanneer zullen de eerste en de laatste trein rijden op weekdagen en in het weekend? Hoe zal het treinaanbod eruitzien?

19.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): Mijn voorganger heeft de alternatieven voor het huidige treinaanbod op de hogesnelheidslijnen laten onderzoeken. Uit die studie is gebleken dat de bezettingsgraad op de twee verbindingen bijzonder laag en het prijskaartje voor de belastingplichtige bijzonder hoog is.

Er werden verschillende structurele pistes besproken en bestudeerd, en de heropening van de Waalse as is een prioriteit, maar er moet wel rekening worden gehouden met de omvorming van Thalys International tot een dochteronderneming en de beperkte beschikbaarheid van de Thalystreinstellen ten gevolge van het onderhoudsprogramma.

Ik wil dat er in de eerstkomende weken een duidelijke beslissing wordt genomen. De Gewesten zullen keuzes moeten maken, want het geld dat hier wordt geïnvesteerd, kan niet worden geoormerkt voor de andere keuzes die de Gewesten willen maken.

Er zal rekening moeten worden gehouden met de reële behoeften van de reizigers en de kosten van de diverse alternatieven, met inachtneming van het overleg met en de betrokkenheid van de Gewesten.

19.03 **Laurent Devin** (PS): Men moet evenveel begrip opbrengen voor de immense investeringen aan één kant, én rekening houden met wat een van de Gewesten van dit land absoluut wil.

19.04 Minister **François Bellot** (*Frans*): Ik neem de 40/60-verdeelsleutel in acht voor de investeringen.

"la remise en service du Thalys wallon" (n° 11408)

19.01 **Laurent Devin** (PS): Au printemps 2015, le gouvernement fédéral et la direction de la SNCB ont suspendu de commun accord la ligne du Thalys qui reliait Liège à Paris le long de la dorsale wallonne et une ligne flamande reliant Bruxelles à Ostende au motif de travaux aux voies.

Maintenant que les travaux d'aménagement et de sécurisation ont pris fin, la SNCB va-t-elle relancer le Thalys wallon? Si oui, s'agira-t-il d'un rétablissement définitif? Quand sera-t-il remis en service? Quelles seront les gares desservies et les horaires des premiers et derniers trains en semaine et le week-end? Quelle sera la fréquence?

19.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): Ma prédécesseure avait fait examiner les alternatives aux dessertes actuelles de la grande vitesse. Cette étude a permis de montrer la très faible occupation des rames des deux dorsales et le coût très élevé pour le contribuable.

Des discussions et études ont lieu sur différentes pistes structurelles, parmi lesquelles la réouverture de la dorsale wallonne est une priorité tenant compte, cependant, de la transformation de Thalys international en filiale et de la faible disponibilité des rames Thalys due à leur maintenance.

Je souhaite qu'une décision claire soit prise dans les prochaines semaines. Les Régions seront tenues de faire des choix, parce que ce qui sera investi à ce niveau ne le sera pas dans d'autres choix que les Régions souhaitent opérer.

Il faudra tenir compte des besoins réels des clients de la SNCB, du coût des différentes alternatives et ce, dans le cadre du respect de l'implication des Régions.

19.03 **Laurent Devin** (PS): Il faut avoir la même compréhension par rapport à des investissements colossaux d'un côté tout comme prendre en considération des volontés fortes de l'une des Régions de ce pays.

19.04 **François Bellot**, ministre (*en français*): Je m'inscris dans le respect, en matière d'investissements, de la règle 40/60.

19.05 **Laurent Devin** (PS): Ik merk dat de minister vervelt tot een federale excellentie, en zijn ministeriële verantwoordelijkheid ten volle opneemt. Dat doet mijn N-VA-collega breed glimlachen.

Het incident is gesloten.

20 **Vraag van mevrouw Karin Jiroflée aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de treinverbinding Haacht-Brussel" (nr. 11486)**

20.01 **Karin Jiroflée** (sp.a): Bijzonder veel mensen uit de regio Haacht werken in Brussel en voor wie de auto gebruikt, is dit absoluut een van de drukste trajecten van het land. Voor de pendelaars is twee maal een klokvaste rechtstreekse treinverbinding tijdens de spitsuren dan ook een absolute noodzaak, maar die rechtstreekse verbinding is alweer een hele tijd afgeschaft.

Wat waren de bevindingen bij de evaluatie van deze verbinding? Wordt ze eventueel herbekeken bij het vervoersplan 2017 of kan een en ander al eerder worden bijgestuurd?

20.02 **Minister François Bellot** (*Nederlands*): De NMBS evalueert doorlopend haar aanbod. Een vergelijking van de verkoopscijfers tussen 2014 en 2015 leert dat het aantal treinkaarthouders en klanten die met biljetten reizen tussen Haacht en Brussel, redelijk stabiel blijft. De opvolging van de bezettingscijfers leidde al tot een groter aantal zitplaatsen, maar in de dienstregeling vanaf eind 2017 komen er geen structurele wijzigingen. Bijkomende klokvaste verbindingen naar Brussel zijn niet gepland.

20.03 **Karin Jiroflée** (sp.a): Dat betekent minder comfort voor de inwoners van de regio Haacht en dus ook meer mensen die opnieuw de wagen gebruiken. Dat beleid houdt totaal geen steek.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 11488 van mevrouw Temmerman werd omgezet in een schriftelijke vraag. Vraag nr. 11496 van de heer de Lamotte werd uitgesteld. De samengevoegde vragen nrs 11563 en 11564 worden omgezet in

19.05 **Laurent Devin** (PS): Je vois que M. le ministre opère sa mue fédérale et prend la pleine dimension de sa responsabilité ministérielle, au grand sourire de ma collègue de la N-VA.

L'incident est clos.

20 **Question de Mme Karin Jiroflée au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la liaison ferroviaire Haacht-Bruxelles" (n° 11486)**

20.01 **Karin Jiroflée** (sp.a): Un nombre particulièrement important de personnes de la région de Haacht travaillent à Bruxelles. Pour ceux qui font le déplacement en voiture, il s'agit réellement d'une des routes les plus encombrées du pays. Pour les navetteurs, une liaison ferroviaire directe deux fois par heure pendant la période de pointe relève dès lors de l'absolue nécessité. Or, cette liaison directe a été supprimée depuis un certain temps.

Quelles furent les conclusions de l'évaluation de cette liaison? Cette situation sera-t-elle éventuellement réexaminée dans le plan de transport 2017? Pourrait-on trouver une solution à plus court terme?

20.02 **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): La SNCB évalue son offre en permanence. Une comparaison des chiffres des ventes entre 2014 et 2015 nous apprend que le nombre de détenteurs de cartes train et de clients qui voyagent entre Haacht et Bruxelles avec des billets reste assez stable. Le suivi du taux d'occupation a déjà donné lieu à la mise à disposition d'un plus grand nombre de places assises mais aucune modification structurelle n'est prévue dans l'horaire de service à partir de fin 2017. Davantage de liaisons à horaire cadencé vers Bruxelles ne sont pas à l'ordre du jour.

20.03 **Karin Jiroflée** (sp.a): Cela signifie moins de confort pour les habitants de la région de Haacht et donc également davantage de personnes qui devront reprendre la voiture. Cette politique n'a ni queue ni tête.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 11488 de Mme Temmerman est transformée en question écrite. La question n° 11496 de M. de Lamotte est reportée. Les questions jointes n°s 11563 et 11564 sont transformées en questions écrites.

schriftelijke vragen.

21 **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw Anne Dedry aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vertraging betreffende de uitvoering van de beslissing over de vliegroute" (nr. 11589)
- mevrouw Karin Jiroflée aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vliegroute Leuven Rechtdoor" (nr. 11598)
- de heer Tim Vandenput aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de situatie met de vliegroute 'Leuven Rechtdoor'" (nr. 12080)
- de heer Tim Vandenput aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de procedure voor de wijziging van de vliegroutes van en naar Brussels Airport" (nr. 12081)
- mevrouw Sybille de Coster-Bauchau aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het gebruik van de banen en de vliegroutes op Brussels Airport" (nr. 12141)

21.01 **Anne Dedry** (Ecolo-Groen): Voormalig minister Galant had in juni 2015 aan Belgocontrol de opdracht gegeven om de route Leuven Rechtdoor te schrappen. Door de sociale onlusten rond Belgocontrol heeft die schrapping vertraging opgelopen. Intussen heeft de rechtbank van eerste aanleg de uitspraak van 2015 tenietgedaan. De dwangsommen zijn daardoor vervallen, maar intussen zijn meerdere gemeenten tegen die uitspraak al in beroep gegaan.

Zal de minister Belgocontrol vragen om deze route alsnog te schrappen? Wat is de minister van plan om de geluidsoverlast aan te pakken?

21.02 **Karin Jiroflée** (sp.a): Volgens het regeerakkoord moest deze route geëvalueerd worden, maar nu de evaluatie negatief is, zegt de minister plots dat de evaluatie er niet toe doet. De minister stelt ook dat de meeste vliegtuigen die Leuven Rechtdoor gebruiken, zich op meer dan 6.000 voet bevinden en dat op die hoogte geen relevante geluidshinder wordt gemeten. Dat is echter manifest onwaar. Het meetstation in Tildonk bewijst dat de stijgende vliegtuigen 5 dB meer lawaai maken dan de dalende en die bevinden zich

21 **Questions jointes de**

- Mme Anne Dedry au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le retard dans l'exécution de la décision relative à la route aérienne" (n° 11589)
- Mme Karin Jiroflée au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la route aérienne 'Louvain tout droit'" (n° 11598)
- M. Tim Vandenput au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la situation de la route aérienne 'Louvain tout droit'" (n° 12080)
- M. Tim Vandenput au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la procédure de modification des routes aériennes au départ et à destination de Brussels Airport" (n° 12081)
- Mme Sybille de Coster-Bauchau au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'usage des pistes et trajectoires à l'aéroport de Zaventem" (n° 12141)

21.01 **Anne Dedry** (Ecolo-Groen): L'ancienne ministre Galant avait déjà confié à Belgocontrol la mission de supprimer la route aérienne "Louvain tout droit". En raison de la grogne sociale liée à Belgocontrol, cette suppression a subi du retard. Dans l'intervalle, le tribunal de première instance a annulé le prononcé de 2015. Par conséquent, les astreintes ont été supprimées mais, entre-temps, plusieurs communes ont également interjeté appel de cette décision.

Le ministre va-t-il encore charger Belgocontrol de supprimer cette route aérienne? Comment le ministre compte-t-il s'y prendre pour aborder le problème des nuisances sonores?

21.02 **Karin Jiroflée** (sp.a): Selon l'accord de gouvernement, cette route devait être évaluée mais, aujourd'hui qu'il apparaît que cette évaluation est négative, le ministre déclare soudainement que l'évaluation ne change rien. Il ajoute que la plupart des avions utilisant Louvain tout droit volent à une hauteur de 6 000 pieds et qu'à pareille altitude, aucune nuisance sonore pertinente n'est mesurée, ce qui est faux, de toute évidence. La station de mesure de Tildonk a démontré que les avions en ascension produisent davantage de bruit (5 dB) que

op dat moment absoluut niet op 6.000 voet.

ceux qui descendent et, à ce moment, ceux-ci ne volent absolument pas à une altitude de 6 000 pieds.

Neemt de minister de evaluatie van Belgocontrol van Leuven Rechtdoor al dan niet in overweging? Registreert de ombudsdienst van de luchthaven in verband met Leuven Rechtdoor klachten voor lagere vluchten dan op 6.000 voet? Welke stappen zal de minister ondernemen in verband met Leuven Rechtdoor voorafgaand aan de vliegwet van eind 2016?

Le ministre compte-t-il ou non prendre en considération l'évaluation de Louvain tout droit effectuée par Belgocontrol? Le service de médiation de l'aéroport enregistre-t-il des plaintes liées à Louvain tout droit pour des vols en deçà de 6 000 pieds? Quelles démarches le ministre pense-t-il entreprendre au sujet de Louvain tout droit avant l'entrée en vigueur de la loi sur les procédures de vol fin 2016?

21.03 Tim Vandenput (Open Vld): Volgens de meest recente rechtbankuitspraak is Leuven Rechtdoor een beslissing van de regering en moet die beslissing niet per se geannuleerd worden. Mevrouw Galant had op basis van de vorige uitspraak van de rechtbank aan Belgocontrol de instructie gegeven om Leuven Rechtdoor te laten schrappen. Belgocontrol was daar ook mee bezig. Geldt die instructie nog steeds of is ze geannuleerd? Als ze nog geldt, wanneer zal Belgocontrol dan de verandering invoeren? Indien niet, wat gaat de minister dan doen met het rapport van Belgocontrol over Leuven Rechtdoor?

21.03 Tim Vandenput (Open Vld): Selon le dernier jugement du tribunal en date, la décision concernant Louvain tout droit appartient au gouvernement et cette décision ne doit pas nécessairement être annulée. Madame Galant s'était basée sur le prononcé précédent du tribunal pour donner à Belgocontrol l'instruction de supprimer la route de Louvain tout droit. Belgocontrol s'y était donc attelé. Cette instruction est-elle toujours valable ou a-t-elle été annulée? Si elle est toujours valable, quand Belgocontrol va-t-il instaurer le changement? Si cette instruction est caduque, que compte faire le ministre du rapport de Belgocontrol sur Louvain tout droit?

Hoe zullen de gemeenten ten oosten van de luchthaven betrokken worden bij de zoektocht naar een oplossing? In het regeerakkoord staat dat er een wet over de vliegroutes komt, maar momenteel heerst er complete chaos in dit dossier. Zolang de onduidelijkheid blijft, zal een oplossing alsmaar moeilijker worden. Het is dan ook hoog tijd om duidelijke taal te spreken en te handelen naar het regeerakkoord.

Comment les communes situées à l'est de l'aéroport seront-elles associées à la recherche d'une solution? L'accord de gouvernement prévoit l'adoption d'une loi sur les routes aériennes mais dans ce dossier, c'est le chaos intégral qui règne actuellement. Tant que la situation restera incertaine, la recherche d'une solution se révélera toujours plus difficile. Il est dès lors urgent que les choses soient dites clairement et que l'on agisse conformément à l'accord de gouvernement.

Wat is de visie van de minister op die nieuwe vliegwet? Zal hij ook de basis consulteren? Welk tijdspad streeft hij na? Welke factoren vertragen het samenwerkingsakkoord over de geluidsnormen?

Quel est le point de vue du ministre sur la nouvelle loi aérienne? Consultera-t-il également la base? Quel est son calendrier? Quels facteurs ralentissent la conclusion de l'accord de coopération sur les normes sonores?

21.04 Sybille de Coster-Bauchau (MR): In 2004 voerde Bert Anciaux het concept van het spreidingsplan in en decreeteerde hij dat de vliegtuigen drie nachten per week moesten opstijgen van op baan 07. Hij heeft alle procedures voor vertrek van op baan 07 veranderd en de vliegroutes rond het baken van Huldenberg geconcentreerd, wat op verzet stootte.

21.04 Sybille de Coster-Bauchau (MR): C'est en 2004 que Bert Anciaux a introduit la notion de dispersion des trajectoires des avions et qu'il a imposé l'utilisation de la piste 07 pour les décollages trois nuits par semaine. Il avait modifié toutes les procédures de décollage 07 et créé la contestation en concentrant les trajectoires autour de la balise de Huldenberg.

In 2008 werden die vliegroutes gespreid en werd een vliegroute 07 Rechtdoor uitgewerkt. Dat kon op

En 2008, la déconcentration de ces trajectoires et la création d'une procédure de décollage 07 *rechtdoor* ont recueilli un large consensus. Mise à l'étude

veel bijval rekenen. Die route, die drie jaar lang werd onderzocht, is de efficiëntste en werd door alle partners van de vorige regering goedgekeurd.

Vreemd genoeg wil iedereen nu wel een evenwichtige spreiding van de routes over alle zones, maar niemand aanvaardt de trajecten. Men wil alle vluchten langs het bakken van Huldenberg sturen.

Alle problemen omtrent het vertrek van op baan 07 worden veroorzaakt door een slechte toepassing van de windnormen. Nieuwe vliegroutes zullen het probleem niet oplossen, maar duidelijkere windnormen wel. Daarmee kan het plan inzake het gebruik van de voorkeursbanen 25 voor het opstijgen en het landen worden verduurzaamd. Hoe beter men de windnormen toepast, hoe minder men de alternatieve, niet-preferentiële banen 01 en 07 zal gebruiken.

De Staat moet het arrest van het hof van beroep te Brussel d.d. 17 maart 2005 naleven, waarin elk bovenmatig, onwettelijk of onrechtmatig gebruik van baan 01 voor landende vliegtuigen wordt verboden.

De vroegere route 07 met lage en korte bochten vóór Leuven zorgde voor onhoudbare overlast in de gemeenten Bertem, Neerijse, Everberg, Huldenberg en het oosten van Waals-Brabant.

Dankzij de procedure 07 *Rechtdoor* die in maart 2014 in gebruik werd genomen, werd het in de gemeenten met veel vliegverkeer sindsdien iets rustiger. Boven Leuven vliegen de vliegtuigen nog hoger dan 5.000 voet en zijn ze dus niet hinderlijk.

De Belgische Staat werd in mei 2015 bij verstek veroordeeld. Dat eerste vonnis werd vernietigd door het vonnis van 6 april 2016, waarin bevestigd wordt dat er geen volksraadpleging nodig is omtrent de luchtvaartprocedures en waarin het gebruik van de procedure 07 *Rechtdoor* wordt bekrachtigd.

Wat zult u doen om dat vonnis na te leven? Zult u de NOTAM-adviezen waardoor beide opstijprocedures – 07 *Rechtdoor* en 07-korte bocht – in gebruik blijven, verlengen in afwachting van de beslissing van het hof van beroep? Hoe zult u voorkomen dat er onnodig gebruik wordt gemaakt van de 07-banen voor het opstijgen, als gevolg van het te drukke gebruik van baan 01 voor het landen en van de onvoldoende duidelijke principes voor de banenselectie en voor de berekening van de windnormen?

pendant trois ans, cette procédure est la plus performante; elle avait été validée par tous les partenaires du gouvernement précédent.

Curieusement, tout le monde réclame maintenant une répartition équitable des trajectoires sur toutes les zones, mais personne ne les accepte. On veut tout concentrer autour de la balise d'Huldenberg.

Toute la problématique des décollages 07 s'explique par une mauvaise application des normes de vent. La solution ne consiste pas à redéfinir le couloir aérien mais à préciser les normes de vent, afin de stabiliser le plan préférentiel d'utilisation des pistes 25 pour le décollage et l'atterrissage. Mieux les normes de vent seront appliquées, moins on utilisera les pistes alternatives non préférentielles 01 et 07.

L'État doit respecter l'arrêt de la cour d'appel de Bruxelles du 17 mars 2005 qui interdit toute utilisation excessive, illicite et abusive de la piste 01 à l'atterrissage.

L'ancienne procédure 07 avec des virages bas et courts avant Louvain génère des nuisances insupportables pour les communes de Bertem, Neerijse, Everberg, Huldenberg et l'est du Brabant wallon.

La procédure 07 *rechtdoor* en service depuis mars 2014 offre un peu de calme à des communes fort survolées. Au-delà de Louvain les avions sont encore à plus de 5 000 pieds et ne peuvent déranger.

L'État belge a été condamné par défaut en mai 2015. Ce premier jugement est annulé par celui du 6 avril 2016, qui confirme qu'aucune consultation du public n'est nécessaire pour les procédures aéronautiques et conforte l'utilisation de la procédure 07 *rechtdoor*.

Qu'allez-vous faire pour respecter ce jugement? Prolongerez-vous les avis NOTAM qui maintiennent en service les deux procédures de décollage, 07 *rechtdoor* et 07 virage court, en attendant la décision de la Cour d'appel? Comment diminuerez-vous l'utilisation abusive des pistes 07 au décollage, due à une utilisation trop importante de la piste 01 à l'atterrissage et à un manque de clarté des principes de sélection des pistes et de calcul des normes de vent?

21.05 Minister **François Bellot** (*Nederlands*): In het

21.05 **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*):

vonnis van mei 2015 heeft de rechtbank van eerste aanleg in Brussel beslist dat de vertrekroutes vanaf de banen 07Rechts en 07Links moesten worden afgeschaft. Daarom gelastte de toenmalige minister van Mobiliteit Belgocontrol om de oude routes te gebruiken vanaf 31 maart 2016. Door een collectieve actie bij Belgocontrol liep de aanpassing van de vertrekroutes meerdere weken uitstel op, terwijl het oorspronkelijke verzoek tot afschaffing in een vonnis van 6 april 2016 ongegrond werd verklaard. Hierdoor is de annulering van de vliegroute Leuven Rechtdoor opgeheven en kan die route volkomen wettelijk worden gebruikt.

Met het oog op de veiligheid zijn frequente aanpassingen niet wenselijk. Conform het laatste vonnis mag de route Leuven Rechtdoor verder gebruikt worden, maar conform het regeerakkoord zal die route worden geëvalueerd en eventueel gewijzigd.

Een simulatietest heeft uitgewezen dat de meeste vliegtuigen die deze vliegroute gebruiken, boven de luchtlaag vliegen die op geluidshinder wordt geanalyseerd. Ook wordt binnenkort een snellere opstijgingprocedure geïntroduceerd, die de hinder zal reduceren. Eerstdaags zullen we verenigingen van buurtbewoners ontmoeten om een bevredigende oplossing trachten te vinden.

(Frans) De rechtbank van eerste aanleg te Brussel oordeelde dat de vertrekroutes moesten worden afgeschaft. Collectieve acties bij Belgocontrol hebben de aanpassing van de vertrekroutes echter vertraagd. Intussen werden de verzoeken tot afschaffing ongegrond verklaard door de Nederlandstalige rechtbank. Uit voorzorg zou men evenwel moeten wachten tot het dossier in kracht van gewijsde is gegaan alvorens te beslissen welk gevolg men aan dat vonnis zal geven. Bovendien moet men veelvuldige aanpassingen aan dezelfde vliegprocedures vermijden.

De diensten bereiden een verduidelijking van de windnormen voor teneinde ze in het regelgevend kader op te nemen. Op basis daarvan kunnen de grenzen die Belgocontrol bij het gebruik van de niet-preferentiële banen in acht dient te nemen, worden vastgelegd, evenals de procedure voor de aanpassing van de in gebruik zijnde banen.

Er werd een werkgroep opgericht die zich over het issue van de windnormen zal buigen.

Dankzij die methode zullen we een beheer kunnen ontwikkelen dat begrijpelijker is voor de omwonenden en zullen we de overtredingen op het

Dans l'arrêt de mai 2015, le tribunal de première instance de Bruxelles décidait que les routes de départ à partir des pistes 07Droite et 07Gauche devaient être supprimées. C'est pourquoi le ministre alors en charge de la Mobilité a chargé Belcontrol d'utiliser les anciennes routes à partir du 31 mars 2016. À la suite d'une action collective chez Belgocontrol, l'adaptation des routes de départ a pris plusieurs semaines de retard, alors qu'un jugement du 6 avril 2016 déclarait la demande initiale de suppression non fondée. De ce fait, l'annulation de la route "Leuven rechtdoor" a été suspendue et cette route peut être utilisée en parfaite conformité avec la loi.

Du point de vue de la sécurité, les modifications répétées ne sont pas souhaitables. Conformément à la dernière décision de justice, la route "Leuven Rechtdoor" peut continuer à être utilisée, mais, conformément à l'accord de gouvernement, cette route sera évaluée et éventuellement modifiée.

Un test de simulation a montré que la plupart des avions qui suivent cette route volent au-dessus de la couche d'air analysée pour les nuisances sonores. Par ailleurs, une nouvelle procédure de décollage, plus rapide, sera bientôt introduite, ce qui réduira les nuisances sonores. Nous rencontrerons sous peu des associations de riverains pour essayer de trouver une solution satisfaisante.

(En français) Le tribunal de première instance de Bruxelles a jugé qu'il fallait supprimer les routes de départ. Cependant, des actions collectives au sein de Belgocontrol ont retardé la modification des routes de départ et entre-temps, les demandes de suppression ont été déclarées infondées par le tribunal néerlandophone. La prudence voudrait que le dossier acquière la force de la chose jugée avant de décider de la suite à donner à ce jugement. En outre, il faut éviter des changements multiples sur les mêmes procédures de vol.

Les services préparent une mise au clair des normes de vent afin de les intégrer au cadre réglementaire et de fixer les limites à respecter par Belgocontrol dans l'utilisation des pistes non préférentielles ainsi que le processus de changement des pistes en usage.

Un groupe de travail a été constitué pour analyser la question des normes de vent.

Cette méthode permettra d'assurer une gestion mieux comprise des riverains et de vérifier les infractions au système préférentiel et aux normes

preferentiële systeem en op de windnormen kunnen nagaan. de vent.

21.06 Anne Dedry (Ecolo-Groen): Ik heb niets nieuws vernomen. Wat is de meerwaarde van nog maar eens een ontmoeting met allerlei buurt- of actiecomités?

21.06 Anne Dedry (Ecolo-Groen): Je n'ai rien appris de neuf. Quelle est la valeur ajoutée d'une énième réunion avec divers comités d'action ou de voisinage?

21.07 Karin Jiroflée (sp.a): Dat is volgens mij net het enige positieve initiatief in dit dossier. Ook ik hoor weer eens hetzelfde antwoord terugkomen. Als de minister beweert dat de vliegtuigen vliegen boven de zone die hinder oplevert, spreken de geluidsoverschrijdingen in meetpunten als dat van Tildonk dit formeel tegen. Ik zal die metingen hier de volgende maal voorleggen. Wij vragen niet om de oude vliegroutes terug in te voeren, maar wel om een billijke spreiding van de vliegbewegingen.

21.07 Karin Jiroflée (sp.a): Selon moi il s'agit justement de la seule initiative positive dans ce dossier. Moi aussi j'entends systématiquement la même réponse. Si le ministre assure que les avions volent au-dessus de la zone qui occasionne des nuisances, les dépassements de bruit relevés à différents points de contrôle tels que Tildonk contredisent pourtant formellement ses propos. Je lui soumettrai prochainement ces relevés. Nous ne demandons pas la réouverture des anciennes routes aériennes, mais une répartition équitable des mouvements aériens.

21.08 Tim Vandenput (Open Vld): Dit is een duidelijk antwoord. Voor mij is dit dossier in de eerste plaats een kwestie van veiligheid, vervolgens een zaak van billijke spreiding en op de derde plaats een geluidskwestie.

21.08 Tim Vandenput (Open Vld): La réponse du ministre est claire. À mes yeux, ce dossier est avant tout une question de sécurité, puis de répartition équitable et, enfin, de nuisances sonores.

Ik hoop dat de finale beslissing in dit dossier nog dit jaar zal vallen, anders zou dit dossier wel eens kunnen worden misbruikt in de aanloop naar de gemeenteraadsverkiezingen van 2018.

J'espère que la décision finale tombera cette année, sans quoi ce dossier risquerait d'être récupéré dans le cadre des élections communales de 2018.

21.09 Sybille de Coster-Bauchau (MR): Er moet inderdaad klaarheid geschapen worden in de windnormen, en opnieuw gebruik gemaakt worden van de voorkeursbanen. Er is nu eenmaal geluidshinder: de overlast moet billijk gespreid worden. De rechtszaken zullen niets oplossen en het dossier alleen maar ingewikkelder maken.

21.09 Sybille de Coster-Bauchau (MR): Il est en effet indispensable d'apporter de la clarté dans les normes de vent et de revenir aux routes préférentielles. Les nuisances sont là: il faut une juste répartition. Les procédures juridiques n'apportent rien et ne font qu'embrouiller le dossier.

21.10 Minister François Bellot (Nederlands): De actiecomités hebben zelf om een vergadering gevraagd, maar met twee tegengestelde vonnissen is het natuurlijk moeilijk om een oplossing te vinden.

21.10 François Bellot, ministre (en néerlandais): La réunion a été demandée par les comités d'action, mais il n'est évidemment pas aisé de trouver une solution avec deux jugements contradictoires.

(Frans) Ik kan u geen kant-en-klare oplossing voorschotelen. Ik wil iedereen ontmoeten, ervoor zorgen dat alles transparant verloopt en een billijke oplossing aanreiken. Men mag niet van mij verlangen dat ik in één maand tijd een probleem oplos dat al vijftien jaar bestaat. Het gaat hier over een uiterst complex proces.

(En français) Je ne peux présenter de solution rapide. Je veux rencontrer tout le monde, assurer la transparence et trouver une solution équitable. Il ne faut pas me demander de régler en un mois un problème qui dure depuis quinze ans. Nous sommes dans un processus d'une rare complexité.

Morgen zullen er nog altijd vliegtuigen en geluidsoverlast zijn, zoveel is duidelijk. Het komt er evenwel op aan een duidelijke oplossing te vinden die door iedereen kan worden begrepen en waartoe

Il est évident que, demain, il y aura encore du bruit et des avions. Le tout est de chercher la solution qui soit lisible et que tout le monde puisse la comprendre et apporter sa part de l'effort. Je veux

iedereen zijn steentje kan bijdragen. Ik wil echt in een geest van overleg werken en boven het gewoel uitstijgen.

We kunnen een aantal moeilijkheden overwinnen als iedereen op zijn beleidsniveau zijn rol opneemt.

21.11 Karin Jiroflée (sp.a): Heel wat vliegroutes die vroeger op veilige wijze probleemloos werden gebruikt, zijn nu samengebundeld binnen de route Leuven Rechtdoor, wat door de omgeving als bijzonder onrechtvaardig wordt ervaren. Die onrechtvaardigheid willen wij weg!

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 11634 van de heer Foret wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

22 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het station van Mechelen" (nr. 11645)

22.01 David Geerts (sp.a): De bouwaanvraag voor het station van Mechelen moest al meer dan een jaar ingediend zijn. Blijkbaar heeft de NMBS nu een nieuw plan uitgewerkt.

Hoe groot zijn de kostenreducerende maatregelen tegenover het oorspronkelijke budget? Waarop wordt er bespaard? Hoe verloopt de verdere beslissingsprocedure? Zijn de diverse partners van het samenwerkingsakkoord het eens over alle aanpassingen? Wat zullen de gevolgen zijn van de laattijdige indiening voor de andere projectonderdelen?

22.02 Minister François Bellot (Nederlands): De totale kostenbesparende maatregelen voor het station van Mechelen worden geraamd op 11,8 miljoen euro: 11,3 miljoen voor het station en 0,5 miljoen euro voor de afwerking van het parkeerterrein. De gereduceerde bouwkosten van het station bedragen 97,8 miljoen euro, een besparing van 10,4 procent. De gereduceerde kosten van de afwerking van het parkeerterrein bedragen 12 miljoen euro, een besparing van 4 procent.

De aanpassingen gebeurden op meerdere vlakken. De totaliteit van het station wordt kleiner door minder uit te graven aan de kant Antwerpen en aan de kant Brussel. Men kiest voor ander materiaal voor de lichtgaten in de overkapping en de gevels.

vraiment travailler dans un esprit de coopération et me placer au-dessus de la mêlée.

Un certain nombre de choses pourront être dépassées si chacun assure son rôle à son niveau de responsabilité.

21.11 Karin Jiroflée (sp.a): De nombreuses routes aériennes qui étaient utilisées auparavant dans des conditions de sûreté parfaites et sans aucune difficulté sont aujourd'hui groupées dans une route unique baptisée "Louvain tout droit", ce que les riverains ressentent comme une très grande injustice. Nous voulons éliminer cette injustice!

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 11634 de M. Foret est transformée en question écrite.

22 Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la gare de Malines" (n° 11645)

22.01 David Geerts (sp.a): La demande de permis de bâtir pour la gare de Malines devait être introduite il y a plus d'un an. La SNCB vient apparemment d'élaborer un nouveau plan.

Quelle proportion du budget initial représentent les mesures censées réduire les coûts? Sur quels postes de dépenses réalisera-t-on des économies? Comment se déroulera la suite du processus de décision? Les différents partenaires de l'accord de coopération sont-ils d'accord sur toutes les adaptations? Quelles seront les conséquences du dépôt tardif des autres composantes du projet?

22.02 François Bellot, ministre (en néerlandais): L'ensemble des mesures visant à comprimer les coûts pour la gare de Malines est estimé à 11,8 millions d'euros: 11,3 millions d'euros pour la gare et 0,5 million pour la réalisation du parking. Les frais de construction réduits de cette gare se montent à 97,8 millions d'euros, ce qui représente une économie de 10,4 %. Les frais réduits de la réalisation du parking s'élèvent à 12 millions d'euros, ce qui représente une économie de 4 %.

Les ajustements se situent à différents niveaux. En creusant moins du côté d'Anvers et de Bruxelles, la gare sera finalement plus petite. D'autres matériaux ont été choisis pour les puits de lumière dans la toiture et pour les façades. Les emplacements pour

De fietsenstallingen worden op één plaats geconcentreerd. Meerdere afwerkingen en materialen worden vervangen door alternatieven die even onderhoudsvriendelijk maar wel goedkoper in aanleg zijn. Daarnaast is er nog een reeks kleinere aanpassingen.

Bij alle aanpassingen heeft men het belang van de klant voor ogen gehouden. Er werd niet geraakt aan de toegankelijkheid van de perrons of aan het comfort voor de reizigers of aan het aantal fiets- of autoparkeerplaatsen.

De NMBS zal alle partners binnen de samenwerkingsovereenkomst volledig informeren over de gewijzigde ontwerpen, met speciale aandacht voor de stad Mechelen. De projectpartners, waaronder Infrabel, zullen nagaan wat de impact van de wijzigingen op hun perimeter is.

Na goedkeuring door de projectpartners kan de NMBS beslissen om de stedenbouwkundige vergunning in te dienen. De NMBS plant de indiening in de periode augustus-september 2016.

Het incident is gesloten.

23 **Vraag van mevrouw Véronique Caprasse aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toekomst van de stations in de provincie Luxemburg" (nr. 11660)**

23.01 **Véronique Caprasse (DéFI):** In 2015 kondigde de NMBS de sluiting aan van 33 loketten in Wallonië, waarvan 3 in de provincie Luxemburg. Burgers hebben tal van acties op touw gezet om die achteruitgang van de service aan de reizigers aan te klagen.

Wat is de langetermijnvisie van de NMBS met betrekking tot het spoorvervoer in de provincie Luxemburg, gelet op het door haar aangerichte bloedbad en haar bewering dat ze niet raakt aan de kwaliteit van de dienstverlening? De sluiting van de loketten in Bertrix en Gouvy werd uitgesteld; wanneer zullen ze effectief worden gesloten? Welke oplossing werd er voor elk van de gesloten stations gevonden om de reizigers de gelegenheid te bieden plaats te nemen in een wachtzaal of toegang te krijgen tot de toiletten? Wanneer zal Securail patrouilleren in het station Virton, dat niet beschikt over een ondergrondse doorgang?

23.02 **Minister François Bellot (Frans):** In de provincie Luxemburg zijn er nog zeven

vélo seront rassemblés en un point unique. Plusieurs finitions et matériaux sont remplacés par d'autres tout aussi faciles à entretenir, mais moins coûteux. D'autres adaptations mineures seront également réalisées.

Les différentes adaptations ont tenu compte de l'intérêt du client. Rien n'a été modifié en ce qui concerne l'accessibilité aux quais, le confort des voyageurs ou le nombre d'emplacements pour vélos ou voitures.

La SNCB informera les différents partenaires associés à l'accord de coopération des modifications apportées aux projets et elle veillera tout particulièrement à informer la ville de Malines. Les partenaires du projet, au rang desquels Infrabel, vérifieront l'incidence des modifications sur leur périmètre.

Après approbation par les partenaires associés au projet, la SNCB pourra introduire une demande de permis d'urbanisme. Elle prévoit d'effectuer cette démarche en août-septembre 2016.

L'incident est clos.

23 **Question de Mme Véronique Caprasse au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'avenir des gares en province de Luxembourg" (n° 11660)**

23.01 **Véronique Caprasse (DéFI):** En 2015, la SNCB annonçait la fermeture de 33 guichets en Wallonie, dont 3 en province de Luxembourg. De nombreuses actions citoyennes dénoncent cette détérioration du service aux voyageurs.

Face à cette hécatombe et alors que la SNCB prétend ne pas toucher à la qualité du service, quelle est sa vision à long terme en province de Luxembourg? La fermeture des guichets de Bertrix et Gouvy ayant été reportée, quand doit-elle intervenir? Pour chacune des gares fermées, quelle solution a-t-elle été trouvée pour permettre aux voyageurs de s'abriter et d'avoir accès à des sanitaires? Quand les patrouilles de Securail entreront-elles en action à la gare de Virton, qui n'est pas équipée d'un passage sous voies?

23.02 **François Bellot, ministre (en français):** La province de Luxembourg recense encore sept

verkooppunten. De NMBS voorziet geen bijkomende sluitingen vóór eind 2020.

Er werd nog geen sluitingsdatum vooropgesteld voor de loketten in Gouvy en Bertrix.

De NMBS stelt doorheen de jaren een vermindering vast van de verkoop van vervoerbewijzen aan de loketten, ten gunste van andere distributiekanaalen, zoals de automaten, het afdrukken van treinkaartjes thuis of de apps.

Door deze wijziging in de gewoontes van de klanten hebben de loketbedienden veel minder werk. De NMBS zet haar personeelsleden in waar zij het meest nuttig zijn. Daarom heeft ze beslist om de eerder vermelde 33 loketten geleidelijk te sluiten.

Als het loket van een station wordt gesloten, neemt de NMBS contact op met de lokale overheden om het ongebruikte gebouw ter beschikking van de gemeente te stellen, maar tegelijk tracht ze de dienstverlening aan de klanten te vrijwaren. Als er geen akkoord wordt bereikt, mogen er ook private ondernemingen meedingen en wordt er onderhandeld over de dienstverlening aan de klanten.

Er werd contact opgenomen met de gemeenten in de provincie Luxemburg.

In Virton steken de klanten de sporen inderdaad over, maar dit gebeurt uitsluitend onder toezicht van het stationspersoneel.

23.03 Véronique Caprasse (DéFI): Ik zal mijn gesprekspartners uit de provincie Luxemburg vragen hoe ze de situatie ter plaatse ervaren.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter:** De vragen nr. 11664, nr. 11669 en nr. 11848 van mevrouw Mme Cassart-Mailleux worden uitgesteld. Vraag nr. 11670 van de heer Foret wordt omgezet in een schriftelijke vraag. Vraag nr. 11684 van mevrouw Jiroflée wordt uitgesteld.

24 **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw Véronique Caprasse aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de technische problemen op lijn 165" (nr. 11686)
- mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische

points de vente. La SNCB ne prévoit pas de fermeture supplémentaire avant fin 2020.

Aucune date de fermeture n'a encore été proposée pour les guichets de Gouvy et de Bertrix.

La SNCB constate au fil des ans une diminution de la vente de titres de transport aux guichets au profit d'autres canaux de distribution tels que les automates, l'impression des billets à domicile ou les applications mobiles.

Ce changement d'habitude de la clientèle induit une nette augmentation du temps d'inactivité des préposés aux guichets. La SNCB affecte les moyens humains là où ils sont les plus utiles et a décidé de procéder à la fermeture progressive des 33 guichets évoqués.

Lorsque le guichet d'une gare est fermé, la SNCB prend contact avec les autorités locales pour permettre à la commune de profiter du bâtiment vide tout en maintenant des services à la clientèle. Si un accord n'est pas trouvé, le privé est mis en concurrence et des services à la clientèle sont négociés.

En province de Luxembourg, divers contacts ont été pris avec les communes.

À Virton, les clients traversent effectivement les voies, mais uniquement sous la surveillance du personnel de gare.

23.03 Véronique Caprasse (DéFI): Je verrai avec mes interlocuteurs de la province de Luxembourg comment les choses sont vécues sur place.

L'incident est clos.

Le **président:** Les questions n^{os} 11664, 11669 et 11848 de Mme Cassart-Mailleux sont reportées. La question n^o 11670 de M. Foret est transformée en question écrite. La question n^o 11684 de Mme Jiroflée est reportée.

24 **Questions jointes de**

- Mme Véronique Caprasse au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les problèmes techniques rencontrés sur la ligne 165" (n^o 11686)
- Mme Isabelle Poncelet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les

Spoorwegen, over "de problemen met de homologatie van lijn 165" (nr. 11892)

- mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de homologatie van het rollend materieel dat wordt ingezet in het Groothertogdom Luxemburg" (nr. 11898)
- de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de homologatie van CFL-materieel op het NMBS-net tussen Rodange (GHL) en Virton" (nr. 11918)

24.01 Véronique Caprasse (DéFI): De Luxemburgse spoorwegen hebben hun treinstellen met het ETCS uitgerust. Ze wachten al bijna drie maanden op een homologatie voor het Belgische spoorwegnet. De treinen van de CFL die momenteel tussen Virton en Luxemburg rijden, zouden dat vanaf 2 juni 2016 in principe niet meer mogen doen in afwachting van die homologatie.

Werd u van dat homologatieprobleem in kennis gesteld? Zo ja, zal de NMBS andere oplossingen uitwerken om regelmatig treinverkeer op lijn 165 te verzekeren?

24.02 Isabelle Poncelet (cdH): Er was aangekondigd dat het probleem vóór 16 maart zou worden opgelost, wat niet het geval is.

Hoe staat het met dat dossier? Hoe verklaart u die vertraging? Hebben de CFL een homologatieaanvraag ingediend bij de Belgische administratie? Waardoor wordt die homologatie belemmerd? Valt te vrezen dat er geen treinen van de CFL meer zullen kunnen rijden tussen Virton en Luxemburg? Komt het voortbestaan van lijn 165 in het gedrang?

Het probleem betreft ook de Desirotreinstellen. Hoe staat het thans met dat dossier? Wat met de afwijking die de NMBS aan de CFL heeft gevraagd? Zijn er factoren die de homologatie in de weg staan?

24.03 Minister François Bellot (Frans): De CFL hebben pas op 23 februari 2016 een volledig dossier met het oog op de homologatie bij de DVIS ingediend. Die laatste beschikt over een termijn van vier maanden om een beslissing te nemen. De homologatie zou tegen eind juni rond moeten zijn.

Het voortbestaan van lijn 165 hangt geenszins af van dit dossier.

problèmes d'homologation sur la ligne 165" (n° 11892)

- Mme Isabelle Poncelet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'homologation du matériel roulant au Grand-Duché de Luxembourg" (n° 11898)
- M. Marcel Cheron au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'homologation de matériel CFL sur le réseau SNCB entre Rodange (GDL) et Virton" (n° 11918)

24.01 Véronique Caprasse (DéFI): Les chemins de fer luxembourgeois ont équipé leurs rames du système ECTS. Ils sont en attente d'homologation sur le réseau SNCB depuis désormais près de trois mois. Les trains CFL qui circulent actuellement entre Virton et Luxembourg ne devraient en principe plus circuler depuis le 2 juin 2016, en attente de l'homologation sur le réseau belge.

Avez-vous été mis au courant de ce problème d'homologation? Dans l'affirmative, des mesures alternatives seront-elles mises en place par la SNCB en vue d'assurer un trafic régulier sur la ligne 165?

24.02 Isabelle Poncelet (cdH): On avait annoncé que le problème devait être réglé avant le 16 mars, ce qui n'est pas le cas.

Où en est le dossier? Comment expliquez-vous un tel retard? Les CFL ont-ils rentré un dossier de demande d'homologation auprès de l'administration belge? Avez-vous connaissance de freins à cette homologation? Est-il à craindre que les trains CFL ne puissent plus circuler entre Virton et Luxembourg? Doit-on craindre pour l'avenir de la ligne 165?

La problématique concerne aussi les rames Desiro. Pouvez-vous m'informer de la situation actuelle de ce dossier? Qu'en est-il de la dérogation demandée par la SNCB aux CFL? Avez-vous connaissance de freins qui empêcheraient cette homologation?

24.03 François Bellot, ministre (en français): Le SSICF n'a reçu un dossier complet des CFL en vue de l'homologation qu'en date du 23 février 2016. Il dispose d'un délai de quatre mois pour prendre sa décision. L'homologation devrait être en ordre fin juin.

Ce dossier n'est aucunement lié à l'avenir de la ligne 165.

Sinds 6 juni 2016 wordt het treinverkeer tussen Virton en Rodange door een tijdelijke busdienst vervangen. Daardoor is de reistijd 5 tot 20 minuten langer.

Met betrekking tot de homologatie van de Desiro-treinstellen informeert de NMBS me dat ze in juni 2017 een afwijking zal vragen aan de CFL opdat er na september 2017 met MEMOR 2+ zou kunnen worden gereden. Daardoor zal het huidige rollend materieel kunnen worden gebruikt tot de voeding van de bovenleiding op 25.000 V wordt gebracht.

Het ETCS-dossier is een complexe aangelegenheid geworden, inzonderheid op die plaats, omdat het over de infrastructuur van verschillende spoornetten gaat, en omdat een en ander gekoppeld is aan de omschakeling van de voedingsspanning op het baanvak Aarlen-Luxemburg.

Vorig jaar vaardigden de Luxemburgse en Franse infrastructuurbeheerders voorschriften en specificaties uit waaraan met het ETCS-systeem uitgerust materieel op hun respectieve spoorwegnet moet voldoen. De NMBS meldt mij dat ze alles in het werk stelt om het treinverkeer tussen België en Luxemburg te verzekeren, ondanks de technologische verschillen.

Het is vreemd dat men wél een zeer strenge Europese veiligheidsnorm bepaalt, maar niet tegelijk werk maakt van een gestandaardiseerde Europese module waarop iedereen zich kan aansluiten.

Zeven Europese ministers, waaronder ikzelf, hebben gevraagd dat de Commissie dat dossier zeer snel naar zich zou toetrekken. Men heeft twee jaar nodig om een technisch probleem tussen twee landen op te lossen. Wij zijn echt vragende partij voor een standaardisering.

Concreet zal een en ander zeer vlot verlopen voor de IC-treinen, maar voor de Desiro-treinen zal dat nog enige tijd vergen.

24.04 Isabelle Poncelet (cdH): Wij zouden op het Europese niveau in een bestek kunnen voorzien waarin wordt bepaald dat onze treinen op buitenlandse spoornetten moeten kunnen rijden. Het is de bedoeling om op die complexiteit te anticiperen in plaats van het probleem pas op te lossen als het zich voordoet.

24.05 Minister François Bellot (Frans): Wij willen dat men voor het reizigersvervoer hetzelfde doet als wat men voor het goederenvervoer heeft gedaan,

Depuis le 6 juin 2016, la desserte entre Virton et Rodange est temporairement remplacée par des bus. Il faut compter 5 à 20 minutes de temps de parcours supplémentaires.

En ce qui concerne l'homologation des rames Desiro, la SNCB m'informe qu'elle demandera une dérogation auprès des CFL en juin 2017, de manière à circuler en MEMOR 2+ après septembre 2017. Ceci permettra de circuler avec le matériel actuel jusqu'au basculement de l'alimentation caténaire en 25 000 V.

Le dossier ETCS est devenu complexe, notamment à cet endroit-là, parce qu'il intéresse plusieurs infrastructures et qu'il est couplé au basculement de tension sur la section Arlon-Luxembourg.

L'année dernière, les gestionnaires de l'infrastructure luxembourgeois et français ont édicté des prescriptions que le matériel équipé d'ETCS doit respecter sur leurs réseaux respectifs. La SNCB m'informe qu'elle met tout en œuvre pour garantir la circulation des trains entre la Belgique et Luxembourg malgré les divergences technologiques.

Il est étonnant qu'à l'heure où l'on définit une norme européenne très élevée de sécurité, on ne standardise pas une sorte de module européen à laquelle tout le monde pourrait se connecter.

Nous étions sept ministres européens à demander que la Commission se saisisse très vite de la question. Pour résoudre un problème technique entre deux pays, deux ans sont nécessaires. Nous sommes vraiment demandeurs d'une standardisation.

Concrètement, les IC vont passer très facilement mais les Desiro connaîtront encore une période de flottement.

24.04 Isabelle Poncelet (cdH): Nous pourrions prévoir, à l'échelle européenne, un cahier de charges prévoyant que nos trains puissent circuler sur des voies étrangères. L'objectif est d'anticiper cette complexité au lieu de la résoudre une fois que le problème se pose.

24.05 François Bellot, ministre (en français): Nous voudrions que l'on accomplisse pour les voyageurs la même chose qui a été faite pour le

waarvoor er maar een enkele oplossing bestaat.

24.06 Isabelle Poncelet (cdH): Het is onrustwekkend dat een oplossing nog lang niet in zicht is.

Het incident is gesloten.

25 Samengevoegde vragen van

- de heer **David Geerts** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de reizigerstellingen bij de NMBS" (nr. 11702)
- de heer **Jef Van den Bergh** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de reizigerstellingen bij de NMBS" (nr. 12156)

25.01 David Geerts (sp.a): Elk jaar publiceert de NMBS een lijst van het aantal reizigers in de verschillende Belgische stations, met daarin een onderscheid tussen weekdays en weekends.

Hoe komen de reizigerstellingen tot stand? Is dat via een steekproef of op basis van ticketverkoop? Wordt er gebruikgemaakt van nieuwe technologieën of gebeurt de telling manueel? Is er een verschil in manier van tellen anno 2016 tegenover 2006? Hoeveel keer worden de tellingen uitgevoerd? Heeft de NMBS al een visie ontwikkeld om de reizigersstromen beter in kaart te kunnen brengen, te voorspellen en te managen via moderne technologieën, zoals apps?

25.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Momenteel gebeurt het tellen van reizigers nog al te veel manueel.

Hoe worden de reizigersaantallen precies geteld? Hoe worden de cijfers bekendgemaakt? Overweegt de NMBS om meer informatie over het aantal reizigers vrij te geven, zowel in het algemeen als aan organisaties zoals het Raadgevend Comité of TreinTramBus? Wil en kan hij de NMBS hiertoe verplichten? Maakt de NMBS gebruik van nieuwe technologieën? Ik verwijs ter zake naar de technologie die Proximus aanbiedt, waarbij op basis van gsm-signalen bepaald kan worden hoeveel mensen zich waar bevinden.

25.03 Minister François Bellot (*Nederlands*): Er zijn twee soorten tellingen, met complementaire doelstellingen.

transport de marchandises, pour lequel il n'existe qu'une seule solution.

24.06 Isabelle Poncelet (cdH): Il est tout de même inquiétant que nous soyons encore aussi loin d'une solution.

L'incident est clos.

25 Questions jointes de

- **M. David Geerts** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les comptages de voyageurs à la SNCB" (n° 11702)
- **M. Jef Van den Bergh** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les comptages de voyageurs à la SNCB" (n° 12156)

25.01 David Geerts (sp.a): Chaque année, la SNCB publie la liste du nombre de voyageurs ayant fréquenté chacune des gares belges, en distinguant jours ouvrables et week-ends.

Comment obtient-elle ces chiffres? Sur la base d'un échantillonnage ou de la vente des titres de transport? Utilise-t-elle des nouvelles technologies ou procède-t-elle manuellement? La méthode de comptage utilisée en 2016 diffère-t-elle de celle de 2006? À quelle fréquence les comptages sont-ils effectués? La SNCB a-t-elle déjà élaboré une vision pour mieux répertorier, anticiper et gérer les flux de voyageurs par le biais de technologies modernes, telles que les apps par exemple?

25.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Le comptage des voyageurs se fait encore trop souvent manuellement.

Comment compte-t-on exactement le nombre de voyageurs? Comment les chiffres sont-ils publiés? La SNCB envisage-t-elle de communiquer davantage d'informations sur le nombre de voyageurs, tant de manière générale qu'à des organisations telles que le Comité consultatif ou TreinTramBus? Le ministre souhaite-t-il et peut-il l'y contraindre? La SNCB recourt-elle aux nouvelles technologies? Je pense au système proposé par Proximus qui permet de savoir, sur la base de signaux GSM, combien de personnes se trouvent à un endroit déterminé.

25.03 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): Il y a deux types de comptages qui poursuivent des objectifs différents.

De jaarlijkse telling vindt in oktober plaats. Gedurende negen opeenvolgende dagen wordt het aantal opstappende en afstappende reizigers in elk station en in elke stopplaats geteld. Dankzij deze telling kan de NMBS de evolutie van het aantal reizigers leren kennen, de reizigersstromen per as en per lijn bepalen, het belang van de stations evalueren en te weten komen op welke tijdstippen zij het drukst bezocht worden.

Daarnaast voeren de treinbegeleiders dagelijks op verschillende vooraf bepaalde secties tellingen uit om de bezettingsgraad te bepalen. Daarbij gelden verschillende criteria: werk- of feestdag, week of weekend, schoolvakantie of niet, zomer of winter, daluren of piekuren. Dankzij die informatie kan de over- of onderbezetting in de mate van het mogelijke verholpen worden.

Beide tellingen worden visueel uitgevoerd en het gaat dus eerder om schattingen. Automatisering zou het systeem uiteraard ten goede komen.

Naast die tellingen beschikt de NMBS ook over verkoopsgegevens. Zoals vermeld in de antwoorden op de mondelinge vragen nrs 8530, 8632, 8998 en 9104 onderzoekt de NMBS de verschillende mogelijkheden op de markt om de reizigersstromen nauwkeuriger te kunnen meten.

25.04 David Geerts (sp.a): Het is belangrijk om in te zetten op de automatisering van de reizigerstellingen.

25.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Ik kan mij daarbij aansluiten.

Het incident is gesloten.

26 Samengevoegde vragen van

- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de benchmark inzake de ticketprijzen in onze buurlanden" (nr. 11706)
- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de benchmark van de NMBS" (nr. 12423)

26.01 David Geerts (sp.a): In opdracht van de NMBS heeft McKinsey een studie uitgevoerd waarbij onze spoorwegen worden vergeleken met

Les comptages annuels s'effectuent en octobre. Pendant neuf jours consécutifs, le nombre de voyageurs qui montent et qui descendent du train est compté dans chaque gare et à chaque arrêt. Grâce à ce comptage, la SNCB peut suivre l'évolution du nombre de voyageurs, déterminer les flux de voyageurs par axe et par ligne, évaluer l'importance des gares et savoir à quel moment l'affluence est la plus importante.

Parallèlement, les accompagnateurs effectuent quotidiennement des comptages sur des sections déterminées à l'avance pour déterminer le taux d'occupation. À cet égard, plusieurs critères sont pris en compte: jour ouvrable ou jour férié, semaine ou week-end, vacances scolaires ou pas, été ou hiver, heures creuses ou heures de pointe. Grâce à cette information, il peut être remédié dans la mesure du possible à la suroccupation ou à la sousoccupation éventuelles.

Les deux comptages sont effectués visuellement et il s'agit donc plutôt d'estimations. L'automatisation des comptages améliorerait bien évidemment les choses.

Outre ces comptages, la SNCB dispose des données concernant ses ventes. Comme indiqué précédemment dans les réponses aux questions orales n^{os} 8530, 8632, 8998 et 9104, la SNCB examine les différentes possibilités existant sur le marché pour pouvoir mesurer plus précisément les flux de voyageurs.

25.04 David Geerts (sp.a): Il est impératif de miser sur l'automatisation du comptage des voyageurs.

25.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Je peux me rallier à cette idée.

L'incident est clos.

26 Questions jointes de

- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'étude comparative des prix des billets de train chez nos voisins" (n° 11706)
- Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'étude comparative de la SNCB" (n° 12423)

26.01 David Geerts (sp.a): La SNCB a chargé McKinsey de réaliser une étude comparative entre nos chemins de fer et ceux d'autres pays afin de

andere landen om te kijken waar we het beter zouden kunnen doen. Die benchmark hebben we nog niet kunnen inkijken.

Kan de minister mij iets vertellen over de prijzenvergelijking? Wordt in de vergelijkende studie ook rekening gehouden met de afstanden die treinen afleggen, aangezien wij er van uitgaan dat de marginale kosten afnemen naarmate een treinrit langer duurt, terwijl de prijs van een treinticket in België dan net stijgt. Zal men onze logica ook volgen bij het herzien van de tarieven?

26.02 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Maakt de benchmark een onderscheid in het prijsniveau en de benuttinggraad van het netwerk tussen de historische operatoren en de nieuwe privéspelers binnen eenzelfde land? Levert dit grote verschillen op? Is er ook een merkbaar verschil tussen de historische operatoren en de nieuwe spelers inzake productiviteit? Uit de strategische visie van voormalig minister Galant bleek dat de gemiddelde subsidiëring per treinkilometer met 25 procent daalde in Duitsland bij contracten met offerteaanvraag. Komt dit ook naar voren in de benchmark?

26.03 Minister François Bellot (Nederlands): De internationale benchmarkstudie maakt geen onderscheid tussen verschillende producten. In de studie van de NMBS wordt de prijs vergeleken van een enkele rit met een standaardbiljet tweede klasse voor 200 km. Ik zal de grafieken bezorgen.

Voorts geldt bij de NMBS een beperking van de tariefafstand tot maximaal 150 km of zelfs minder, terwijl de werkelijke afstand meer dan 250 km kan bedragen. Er is ook een trapsgewijze benadering in kilometers en de tariefaanpassingen gebeuren gedifferentieerd naargelang de afstand.

In de benchmark werd geen nieuwe private operator in beschouwing genomen, de NMBS heeft gekozen voor louter vergelijkbare bedrijven in een vergelijkbare omgeving. Bovendien is het zeer moeilijk om maatschappijen te vinden die dat soort gevoelige informatie willen uitwisselen.

De subsidiëring per treinkilometer werd ook onderzocht.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 11711 van juffrouw Van Camp wordt in een schriftelijke vraag omgezet, alsook vragen nr. 11770 van de heer Raskin,

voir à quels niveaux nous pourrions nous améliorer. Nous n'avons pas encore eu accès à cette étude.

Le ministre peut-il me fournir des informations quant aux comparaisons en matière de prix? L'étude comparative tient-elle également compte des distances parcourues par les trains, puisque nous partons du principe que plus un voyage en train est long et plus les coûts marginaux diminuent – contrairement au prix d'un billet de train en Belgique qui, au contraire, augmente. Suivra-t-on également notre logique lors de la révision des tarifs?

26.02 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): En termes de tarification et de taux d'occupation du réseau, l'étude comparative établit-elle une distinction entre les opérateurs historiques et les nouveaux acteurs dans un même pays? Les écarts sont-ils importants? Observe-t-on en outre une nette différence de productivité entre les opérateurs historiques et les nouveaux venus sur le réseau? Il apparaissait dans la vision stratégique de l'ancienne ministre Galant que la subvention moyenne par train-kilomètre diminuait de 25 % en Allemagne pour les contrats par appel d'offres. Cet élément apparaît-il aussi dans l'étude comparative?

26.03 François Bellot, ministre (en néerlandais): L'étude comparative internationale ne distingue pas les différents produits. L'étude de la SNCB compare le tarif d'un aller simple avec celui d'un ticket classique de deuxième classe pour 200 kilomètres. Je vous transmettrai les graphiques.

Pour le reste, la SNCB limite la distance tarifaire à maximum 150 km, voire moins, alors que la distance réelle peut dépasser 250 km. Il existe par ailleurs une approche progressive en kilomètres et les ajustements tarifaires sont différenciés en fonction de la distance.

Aucun nouvel opérateur privé n'a été inclus dans la comparaison, la SNCB ayant choisi de ne prendre en considération que des entreprises comparables dans un environnement tout aussi comparable. Par ailleurs, il est très difficile de trouver des entreprises disposées à échanger ce type d'informations sensibles.

L'octroi d'une subvention par train-kilomètre a également été examiné.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 11711 de Mlle Van Camp est transformée en question écrite. Il en va de même pour les questions n°s 11770 de

nr. 11772 van de heer Geerts en nr. 11777 van de heer Calvo. Vraag nr. 11731 van mevrouw Lalieux wordt uitgesteld, alsook de samengevoegde vragen nr. 11754 van mevrouw Temmerman, nr. 11869 van de heer Lachaert, nr. 11939 van de heer Dedecker en nr. 12148 van de heer Yüksel.

27 Vraag van de heer Philippe Pivin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de screening van het personeel van de NMBS en Infrabel" (nr. 11779)

27.01 Philippe Pivin (MR): De beveiliging van de spoorweginfrastructuur wordt al maandenlang geanalyseerd, en in bepaalde stations wordt het beveiligingsniveau verhoogd door patrouilles van politieagenten en militairen. Sinds 2015 wordt er een nieuwe screening van het personeel toegepast.

Voor welke functies legt de Nationale Veiligheidsoverheid (NVO) een screening op van de kandidaten bij de NMBS en Infrabel? Zijn dat er nu meer dan vroeger?

Bevat de bestaande lijst van functies ook externe functies, functies buiten de NMBS-entiteiten? Zo ja, welke? Volgens welke methode tracht HR Rail signalen van radicalisering op te merken? Hoeveel kandidaten werden er om die redenen geweerd? Zullen HR Rail en de NVO opnieuw samenwerken om de lijst van functies waarvoor een screening vereist is, te wijzigen?

27.02 Minister François Bellot (Frans): Momenteel is er voor geen enkele functie bij Infrabel en de NMBS een screening door de NVO vereist. Mijn kabinet en HR Rail onderhouden op dat vlak contacten met de NVO. De NVO werkt aan een besluitvormingsmatrix om te bepalen welke personeelsleden er gescreend zouden moeten worden. Momenteel bestaat er dus geen lijst.

Om signalen van radicalisering op te merken vraagt HR Rail het personeel om alert te blijven en onrustwekkend gedrag te melden.

27.03 Philippe Pivin (MR): Er zijn dus contacten. Het is de bedoeling de screening te verfijnen. Ik veronderstel dat u gericht en doeltreffender zult kunnen screenen.

Het incident is gesloten.

28 Vraag van de heer Philippe Pivin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische

M. Raskin, 11772 de M. Geerts et 11777 de M. Calvo. La question n° 11731 de Mme Lalieux est reportée. Les questions jointes n°s 11754 de Mme Temmerman, 11869 de M. Lachaert, 11939 de M. Dedecker et 12148 de M. Yüksel sont également reportées.

27 Question de M. Philippe Pivin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le screening du personnel de la SNCB et d'Infrabel" (n° 11779)

27.01 Philippe Pivin (MR): La sécurisation des infrastructures ferroviaires est analysée depuis plusieurs mois et accrue dans certaines gares par la présence de policiers et militaires. Dès 2015, un nouveau screening du personnel a été implémenté.

Pour quelles fonctions l'Autorité nationale de sécurité (ANS) impose-t-elle un screening des candidats au sein de la SNCB et d'Infrabel? A-t-on élargi les fonctions?

La liste actuelle des fonctions visées comporte-t-elle des fonctions extérieures aux entités de la SNCB? Si oui, lesquelles? Sur base de quelle méthodologie HR Rail veille-t-il à des signaux de radicalisation? Combien de candidats ont-ils été écartés pour ces raisons? Un nouveau processus de collaboration est-il engagé entre l'ANS et HR Rail pour modifier la liste des fonctions surveillées par le screening?

27.02 François Bellot, ministre (en français): Actuellement, aucune fonction n'est soumise à un screening effectué par l'ANS au sein d'Infrabel et de la SNCB. Mon cabinet et HR Rail ont des contacts avec l'ANS en ce sens. L'ANS travaille à une matrice décisionnelle pour aider à identifier le personnel à soumettre à screening. Actuellement, il n'y a donc aucune liste.

Afin de détecter toute radicalisation, le service HR Rail les sensibilise à signaler tout comportement interpellant.

27.03 Philippe Pivin (MR): Des contacts sont en cours. L'intention est donc d'affiner la démarche de screening. Je suppose que vous parviendrez à un dépistage plus ciblé et plus efficace qu'aujourd'hui.

L'incident est clos.

28 Question de M. Philippe Pivin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur

Spoorwegen, over "de installatie van poortjes in de stations" (nr. 11983)

28.01 Philippe Pivin (MR): De ministers van Mobiliteit en van Binnenlandse Zaken hebben maatregelen aangekondigd om de veiligheid in de stations te verhogen. Ze willen vooral de patrouilles van de politie en van het leger versterken en veiligheidspoortjes en bagagescanners in Brussel, Luik en Antwerpen laten installeren.

Op 24 november hebben de ministers van Mobiliteit van Frankrijk en België het gehad over de mogelijkheid om deze controlesystemen te plaatsen op de perrons waar de Thalys halteert. Op 22 december heeft de Franse overheid poortjes en scanners in de Parijse gare du Nord en in Rijsel geïnstalleerd.

De heer Jambon heeft in januari gezegd dat er daarover nog altijd besprekingen aan de gang waren tussen de spoorwegpolitie en de FOD Mobiliteit. In de globale nota voor de beveiliging van de Belgische stations van de vorige minister van Mobiliteit was er sprake van 20 poortjes en 15 scanners voor Brussel en van soortgelijke investeringen in Zaventem, Antwerpen of Luik.

Volgens de pers zou men er echter voor gekozen hebben om geen poortjes in de stations te installeren.

Werd er beslist geen veiligheidspoortjes met röntgenscanners te installeren in de Thalysstations? Is die beslissing definitief? Op grond waarvan werd ze genomen? Welke besprekingen vonden er in dat verband plaats tussen de Franse en Belgische autoriteiten en tussen de NMBS en de SNCF? Welke andere veiligheidsmaatregelen worden er genomen voor die stations? Wordt er aan intelligente camera's gedacht?

28.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): De installatie van veiligheidspoortjes is gepland in de stations Brussel-Zuid, Antwerpen-Centraal en Luik-Guillemins. De besprekingen tussen deskundigen van de politie en de NMBS zitten in de eindfase.

De terroristen hebben het niet zozeer gemunt op de infrastructuur, maar wel op soft targets. Er is dus nood aan maatregelen die geen extra risico inhouden voor de reizigers, en dat zou wel zo zijn indien er lange wachtrijen ontstaan voor de veiligheidspoortjes. Het treinvervoer moet toegankelijk blijven. Men moet een onderscheid maken tussen toezicht en controle; de laatste is niet permanent, maar gericht.

"l'installation de portiques de sécurité dans les gares" (n° 11983)

28.01 Philippe Pivin (MR): Des mesures de renforcement de la sécurité dans les gares ont été annoncées par les ministres de la Mobilité et de l'Intérieur, notamment le renforcement des patrouilles de police et de militaires et l'installation de portiques de sécurité et de scanners de bagages à Bruxelles, Liège et Anvers.

Le 24 novembre, les ministres de la Mobilité de France et de Belgique ont discuté de la possibilité de placer ces dispositifs de contrôle sur les quais des Thalys. Le 22 décembre, la France a installé ses portiques et scanners gare du Nord à Paris ainsi qu'à Lille.

M. Jambon a dit en janvier que des discussions étaient toujours en cours entre la police des chemins de fer et le SPF Mobilité. Dans la note globale de la ministre de la Mobilité précédente pour sécuriser les gares belges, il était question de 20 portiques et de 15 scanners pour Bruxelles et d'investissements similaires à Zaventem, Anvers ou Liège.

Or, selon la presse, on aurait choisi de ne pas installer ces portiques dans les gares.

A-t-on décidé de ne pas installer de portique de sécurité scanners X-Ray dans les gares Thalys? Est-ce définitif? Quelle en serait la raison? Quels ont été les échanges à ce sujet entre autorités françaises et belges, entre SNCB et SNCF? Quelles sont les autres mesures de sécurité pour ces gares? Et-il question de caméras intelligentes?

28.02 François Bellot, ministre (*en français*): L'installation de portiques de sécurité est prévue dans les gares de Bruxelles-Midi, Anvers-Central et Liège-Guillemins. Les discussions entre experts de la police et de la SNCB touchent à leur fin.

Plus que les infrastructures, les terroristes visent des *soft targets*. Il faut donc un dispositif ne générant pas de risque supplémentaire pour les voyageurs, ce qui serait le cas s'il y avait de longues files devant les portiques. Le transport ferroviaire doit rester accessible. Il est nécessaire de distinguer la surveillance du contrôle, ce dernier ne devant pas être permanent mais bien ciblé.

De NMBS onderzoekt al verscheidene maanden welke apparatuur de beste resultaten geeft. Intelligente camera's zijn echter nog niet aangepast aan een stationsomgeving, waar ze te vaak tot vals alarm zouden leiden.

In het kader van de toekomstige investeringen van de NMBS zal er rekening worden gehouden met de technologische vooruitgang op het stuk van gezichtsherkenning, bewegingsdetectie en detectie van verdachte objecten.

28.03 Philippe Pivin (MR): Wat is het tijdspad voor de installatie van een en ander?

28.04 Minister François Bellot (Frans): De tweede helft van 2016.

Het incident is gesloten.

29 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het vervoersplan 2017" (nr. 11789)

29.01 David Geerts (sp.a): In het vervoersplan van 2014 werden buffertijden gecreëerd om, gelet op de werkzaamheden, 'robuustere' verbindingen te hebben. Die werken zijn ondertussen afgerond of zijn niet doorgedaan – en zullen dat op korte termijn ook niet doen. Zullen die buffertijden in het vervoersplan 2017 bijgevolg herbekeken worden?

Door de gecadanceerde, symmetrische dienstregeling kunnen er goede overstapregelingen gecreëerd worden. Zullen er meer knooppunten komen?

Kent de NMBS het Nederlandse instrument waarmee de reizigersstromen in kaart worden gebracht?

29.02 Minister François Bellot (Nederlands): Enkele werkzaamheden uit het vervoersplan 2014-2017 worden inderdaad niet uitgevoerd. We zullen de genoemde aspecten dus herbekijken.

De NMBS is voorstander van een systeem van open data, zolang die niet strategisch is en als ze een meerwaarde kan betekenen. Reizigersstromen moeten gemeten worden op basis van betrouwbare informatie. In Nederland gebeurt dat aan de hand van de gevalideerde vervoersbewijzen.

Het systeem van de aansluitingsknooppunten speelt een cruciale rol voor de aansluitingen trein-trein en

La SNCB s'enquiert depuis plusieurs mois des dispositifs les plus performants. Néanmoins, les caméras intelligentes ne sont pas encore adaptés à des environnements tels que les gares et provoquent trop de fausses alertes.

Les futurs investissements de la SNCB tiendront compte des progrès technologiques en matière de reconnaissance faciale, de détection des mouvements et d'objets suspects.

28.03 Philippe Pivin (MR): Quel est le délai prévu pour l'installation des dispositifs?

28.04 François Bellot, ministre (en français): Le deuxième semestre 2016.

L'incident est clos.

29 Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le plan de transport 2017" (n° 11789)

29.01 David Geerts (sp.a): Le plan de transport 2014 prévoyait des délais tampon pour garantir, au vu des travaux, des correspondances plus "solides". Depuis lors, ces travaux sont terminés ou n'ont pas abouti – et n'aboutiront pas à court terme. Ces délais tampon seront-ils par conséquent revus dans le plan de transport 2017?

Les horaires cadencés et symétriques permettent la mise en place de correspondances de qualité. Créera-t-on davantage de nœuds?

La SNCB connaît-elle l'instrument utilisé par les Pays-Bas pour recenser les flux de voyageurs?

29.02 François Bellot, ministre (en néerlandais): Certains travaux prévus dans le plan de transport 2014-2017 ne seront en effet pas réalisés. Nous allons dès lors réévaluer les aspects évoqués.

La SNCB est favorable à un système de données ouvertes tant qu'elles ne sont pas d'importance stratégique et qu'elles peuvent offrir une plus-value. Les flux de voyageurs doivent être mesurés à l'aide d'informations fiables. Aux Pays-Bas, ces flux sont chiffrés sur la base de la validation des titres de transport.

Le système des nœuds de communication revêt une importance capitale pour les correspondances

vooral bus-trein. Het huidige net heeft echter een aantal beperkingen. In een volgende fase zullen alle parameters – vooral op het vlak van infrastructuur – herbekeken worden.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 11790 van de heer Geerts en de samengevoegde vragen nrs 11880 van mevrouw Matz en 11979 van de heer Geerts worden omgezet in schriftelijke vragen. Vraag nr. 11846 van mevrouw Cassart-Mailleux wordt uitgesteld.

30 Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de evaluatie van de tarieven voor grensoverschrijdend treinverkeer tussen België en het Groothertogdom Luxemburg" (nr. 11891)

Voorzitter: de heer Paul-Olivier Delannois.

30.01 Isabelle Poncelet (cdH): Personen die voor hun woon-werkverkeer regelmatig met de trein naar het Groothertogdom Luxemburg reizen, kunnen – weliswaar alleen via hun Luxemburgse werkgever – een mPass krijgen waarmee ze voordelig gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer aldaar.

Sinds 1 oktober 2015 kunnen ze die mPass combineren met de Flex Pass, het jaarabonnement van de NMBS.

Uw voorganger had een evaluatie van dat systeem gepland.

Wat is uw standpunt over die Flex Pass?

Werd die Flex Pass al geëvalueerd? Zo ja, wat waren de resultaten van die evaluatie? Zo niet, wanneer is die evaluatie gepland?

Wat met de andere pendelaars, wier werkgever hen geen mPass voorstelt?

De Flex Pass is een jaarabonnement. Heeft u voorstellen voor reizigers die een maandabonnement nemen of niet het hele jaar door met de trein reizen?

Wanneer komt er een volwaardig grensoverschrijdend tariefbeleid en krijgt de NMBS haar eigen commerciële beleid? Heeft u concrete

entre trains et surtout, entre les bus et les trains. Le réseau actuel comporte cependant plusieurs limites. L'ensemble des paramètres, en particulier en matière d'infrastructures, seront réévalués dans une phase ultérieure.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 11790 de M. Geerts et les questions jointes n^{os} 11880 de Mme Matz et 11979 de M. Geerts sont transformées en questions écrites. La question n° 11846 de Mme Cassart-Mailleux est reportée.

30 Question de Mme Isabelle Poncelet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'évaluation de la tarification transfrontalière entre la Belgique et le Grand-Duché de Luxembourg" (n° 11891)

Président: M. Paul-Olivier Delannois.

30.01 Isabelle Poncelet (cdH): Les personnes qui effectuent régulièrement des déplacements domicile-travail en train vers le Grand-Duché de Luxembourg peuvent bénéficier, par le biais de leur employeur luxembourgeois uniquement, d'un mPass leur permettant de voyager avantageusement sur les transports publics grand-ducaux.

Depuis le 1^{er} octobre 2015, elles peuvent combiner ce mPass avec le Flex Pass, abonnement annuel de la SNCB.

Votre prédécesseur avait prévu une évaluation du système.

Quelle est votre position concernant le Flex pass?

Une évaluation du Flex Pass a-t-elle eu lieu? Si oui, quels en ont été les résultats? Sinon, quand est-elle prévue?

Qu'en est-il des autres navetteurs dont l'employeur ne propose pas d'acquérir le mPass?

Le Flex Pass étant annuel, avez-vous des propositions pour les voyageurs qui choisissent l'abonnement mensuel ou qui ne voyagent pas toute l'année?

À quand une véritable tarification transfrontalière avec une politique commerciale propre à la SNCB? Avez-vous des projets concrets?

plannen in die richting?

Heeft u een en ander al met uw Luxemburgse ambtgenoot kunnen bespreken?

30.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): De mPass wordt momenteel uitsluitend aan Luxemburgse werkgevers uitgereikt, in de vorm van een jaarlijks vervoersbewijs, na de ondertekening van een overeenkomst met het Luxemburgse Verkeiersverbond.

De Flex Pass is een jaartrajecttreinkaart waarmee men in combinatie met de mPass vanuit een Belgisch station in de grensstreek naar het eerste Luxemburgse station kan sporen.

Na een jaar zal dit geëvalueerd worden, d.i. in het vierde trimester van 2016.

Volgens de eerste feedback van klanten zijn de meesten voorstander van een abonnement voor een maand of drie maanden. Men onderzoekt of het mogelijk is om de Flex Pass voor een dergelijke periode aan te bieden.

Sinds mijn aantreden heb ik mijn Luxemburgse ambtgenoot drie keer ontmoet. We bekijken welke verbeteringen van de tarieven er mogelijk zijn.

Ongeveer 25 procent van de in Luxemburg tewerkgestelde pendelaars valt onder die overeenkomst. Luxemburg probeert dit percentage te verbeteren.

30.03 **Isabelle Poncelet** (cdH): Hoe groot zijn de ondernemingen die de overeenkomst van het Verkeiersverbond ondertekenen?

Voorts is het jammer dat het de werkgever is en niet de NMBS die de inspanning doet.

Het incident is gesloten.

31 **Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de sluiting van de wachtzalen in stations" (nr. 11893)**

31.01 **Isabelle Poncelet** (cdH): Er werden verscheidene wachtzalen in stations gesloten, wat het reizigerscomfort vermindert.

Kunnen die wachtzalen niet toegankelijk blijven, ook al worden de loketten in de stations gesloten?

Avez-vous déjà pu rencontrer votre homologue luxembourgeois à ce sujet?

30.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): Le mPass est actuellement délivré sous la forme d'un titre de transport annuel et vendu aux seuls employeurs luxembourgeois, après signature d'une convention avec le Verkeiersverbond.

Le Flex Pass est une carte train annuelle au départ de la zone transfrontalière vers la première gare luxembourgeoise.

L'évaluation aura lieu après un an de commercialisation, soit au quatrième trimestre de cette année.

Selon le premier retour des clients, un abonnement mensuel ou trimestriel serait plébiscité. La possibilité d'offrir un Flex Pass pour ces périodes est à l'étude.

Depuis ma prise de fonction, j'ai rencontré trois fois mon homologue luxembourgeois. Nous examinons les améliorations tarifaires possibles.

Il faut savoir que le taux d'adhésion des employeurs est d'environ 25 %. Le Luxembourg travaille pour améliorer ce score.

30.03 **Isabelle Poncelet** (cdH): Quelle est la taille des sociétés qui signent les conventions avec le Verkeiersverbond?

Par ailleurs, il est dommage que ce soit l'employeur qui fasse l'effort et pas la SNCB.

L'incident est clos.

31 **Question de Mme Isabelle Poncelet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la fermeture des salles d'attente dans les gares" (n° 11893)**

31.01 **Isabelle Poncelet** (cdH): Plusieurs salles d'attente ont été fermées dans les gares, ce qui réduit le confort des voyageurs.

Ces salles d'attente peuvent-elles rester accessibles, même si les guichets des gares sont fermés?

31.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): De NMBS heeft mij meegedeeld dat wanneer er een loket in een station gesloten wordt, zij contact opneemt met de lokale autoriteiten zodat die gebruik kunnen maken van het leegstaande gebouw. De betrokken stations in de provincie Luxemburg zijn Gouvy, Vielsalm, Bertrix, Florenville, Melreux en Poix-Saint-Hubert.

De NMBS heeft een brief geschreven naar de betrokken burgemeesters om hen er nogmaals op te wijzen dat de stationsgebouwen in Florenville en Melreux leeg zullen komen te staan. De wachtzalen in de stations Bertrix en Gouvy zijn nog gedeeltelijk open. Er zou binnenkort een akkoord worden gesloten met betrekking tot het station Vielsalm. De gemeente Poix-Saint-Hubert is niet geïnteresseerd in het stationsgebouw.

31.03 **Isabelle Poncelet** (cdH): Hoe zit het met de gemeente Marbehan, waar de wachtzaal al gedeeltelijk gesloten is?

31.04 Minister **François Bellot** (*Frans*): Die staat niet op mijn lijst.

31.05 **Isabelle Poncelet** (cdH): Aangezien het loket om 13 uur sluit, is de wachtzaal de hele namiddag gesloten.

De gemeente vond het jammer dat ze niet tijdig verwittigd werd.

31.06 Minister **François Bellot** (*Frans*): De concessies voor de orea enerzijds en de openbare ruimten en wachtzalen anderzijds worden door twee verschillende diensten beheerd. Ik kan hun voorstellen om de nodige contacten te leggen.

Het incident is gesloten.

32 **Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het spoor 3 in het station Florenville" (nr. 11894)**

32.01 **Isabelle Poncelet** (cdH): Spoor 3 in het station Florenville wordt regelmatig gebruikt om nieuw rollend materieel te testen of als uitwijkspoor voor goederentreinen. Het buiten bedrijf stellen ervan zou veel moeilijkheden veroorzaken en zou volgens mij de eerste stap zijn naar de toekomstige verdwijning van deze lijn.

Kunt u overwegen om spoor 3 in dat station te behouden en Infrabel vragen deze werf te

31.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): La SNCB m'a indiqué que lorsque le guichet d'une gare est fermé, elle prend contact avec les autorités locales pour qu'elles puissent profiter du bâtiment vide. Les gares concernées en province du Luxembourg sont Gouvy, Vielsalm, Bertrix, Florenville, Melreux et Poix-Saint-Hubert.

La SNCB a écrit aux bourgmestres concernés afin de relancer leur intérêt pour les gares de Florenville et de Melreux. Les salles d'attente des gares de Bertrix et de Gouvy sont encore partiellement ouvertes. Un accord devrait émerger sous peu concernant la gare de Vielsalm. Quant à la commune de Poix-Saint-Hubert, elle n'est pas intéressée par le bâtiment de la gare.

31.03 **Isabelle Poncelet** (cdH): Qu'en est-il de la commune de Marbehan, où la salle est déjà partiellement fermée?

31.04 **François Bellot**, ministre (*en français*): Elle ne se trouve pas sur ma liste.

31.05 **Isabelle Poncelet** (cdH): Comme le guichet ferme à 13 heures, la salle d'attente est fermée tout l'après-midi.

On a regretté de ne pas avoir été averti à temps.

31.06 **François Bellot**, ministre (*en français*): Les concessions aux établissements horeca et les espaces publics comme les salles d'attentes sont gérés par deux services différents. Je peux leur suggérer d'établir des contacts.

L'incident est clos.

32 **Question de Mme Isabelle Poncelet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la voie 3 en gare de Florenville" (n° 11894)**

32.01 **Isabelle Poncelet** (cdH): La voie 3 de la gare de Florenville étant régulièrement utilisée pour tester le nouveau matériel roulant ou comme voie d'évitement pour les trains de marchandises, sa suppression prévue entraînerait de nombreuses difficultés. Cette suppression est, selon moi, l'amorce d'une disparition future de la ligne.

Pouvez-vous envisager de préserver la voie 3 de cette gare et demander à Infrabel de déprogrammer

schrappen? Zo niet, kunt u Infrabel vragen dat de relevantie van de afbraak van dat spoor bestudeerd wordt en dat de uitvoering van deze beslissing uitgesteld wordt? Zal het spoor, als het ontmanteld wordt, heraangelegd worden in een andere regio van het land?

32.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): Met inachtneming van het beheerscontract werkt Infrabel aan de vernieuwing van de wissels in Florenville. Deze maatregel biedt het voordeel dat deze wissels voortaan op een rechtlijnig spoorvak zullen liggen, wat hogere snelheden mogelijk maakt dan een opstelling in een bocht. Spoor 3 wordt dus buiten bedrijf gesteld omdat het weinig gebruikt wordt. Door deze vereenvoudiging zullen de installaties beter aangepast zijn aan het huidige verkeer op lijn 165.

32.03 **Isabelle Poncelet** (cdH): Het personeel ter plaatse zegt mij nochtans dat dit spoor nodig is. Misschien moet de situatie nogmaals tegen het licht gehouden worden?

Het incident is gesloten.

33 **Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de preventiepatrouilles van Securail in het station Virton" (nr. 11895)**

33.01 **Isabelle Poncelet** (cdH): Er wordt gevreesd voor de toekomst van het station Virton, waar er geen tunnel is en er maar een beperkt aantal personeelsleden aanwezig is. Men vreest voor de veiligheid van de reizigers, die de sporen moeten oversteken.

In maart gaf de minister aan dat Securail het station Virton in zijn preventiepatrouilleschema zou opnemen. Wordt er daar nu gepatrouilleerd? Zo ja, met welke frequentie? Zo niet, waarom niet? Werd de veiligheid geëvalueerd sinds de gedeeltelijke sluiting van de loketten? Zo niet, wanneer zal dat gebeuren? Zo ja, wat waren de resultaten?

Zullen er maatregelen worden genomen om een totale veiligheid voor de gebruikers te garanderen, zoals bepaald in de wet?

33.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): Ik verwijs naar het antwoord van mijn voorganger op vraag nr. 9097 van de heer Maingain.

Ik deel uw bezorgdheid: het station heeft geen ondergrondse doorgang en de treinreizigers steken de sporen over onder het toezicht van het personeel

ce chantier? Dans la négative, pouvez-vous demander à Infrabel d'étudier la pertinence de ce démontage et de reporter l'exécution de cette décision? En cas de démontage, cette voie sera-t-elle remplacée dans une autre région du pays?

32.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): Dans le respect de son contrat de gestion, Infrabel renouvelle des appareils de voies à Florenville. Cette mesure présente l'avantage de situer ces appareils de voies dans une zone en alignement, plus favorable à la vitesse que dans une zone en courbe. Vu sa faible utilisation, la voie 3 sera donc supprimée. Cette simplification permettra de dimensionner au mieux les installations par rapport au trafic actuel de la ligne 165.

32.03 **Isabelle Poncelet** (cdH): Le personnel sur place me dit pourtant que cette voie est nécessaire. Peut-être faut-il analyser une nouvelle fois la situation.

L'incident est clos.

33 **Question de Mme Isabelle Poncelet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les patrouilles de prévention Securail en gare de Virton" (n° 11895)**

33.01 **Isabelle Poncelet** (cdH): On craint pour l'avenir de la gare de Virton, dépourvue de tunnel et dont le personnel est réduit. On craint pour la sécurité des voyageurs, qui doivent traverser les voies.

En mars, la ministre indiquait que Securail reprendrait la gare de Virton dans ses patrouilles de prévention. Ces patrouilles sont-elles organisées? Si oui, à quelle fréquence? Si non, pourquoi? La sécurité a-t-elle été évaluée depuis la fermeture partielle du guichet? Si non, quand le sera-t-elle? Si oui, qu'en ressort-il?

Des mesures seront-elles prises pour garantir une totale sécurité aux usagers, comme le prévoit la loi?

33.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): Je vous renvoie à la réponse donnée par mon prédécesseur à la question n° 9097 de M. Maingain.

Je partage vos préoccupations: la gare ne comportant pas de passage sous voies, les usagers traversent les voies sous la surveillance du

van Infrabel, tijdens de uren van de treindienst voor reizigerstreinen.

Voor het reizigersonthaal en de ticketverkoop in het station Virton is de NMBS bevoegd.

Verscheidene keren per week patrouilleren er Securailagenten in de treinen op lijn 165, waarop ook Virton ligt. Los van de op- en afstappende reizigers zijn het vooral scholieren die de sporen oversteken. De Spoorwegpolitie en de lokale politie patrouilleren.

In 2016 werden er een geval van verbaal geweld en een geval van fysieke agressie in het station Virton opgetekend, in 2015 werd er niets gemeld. Voor 2015 en 2016 werden er vijf zwartrijders gesignaleerd. Het aantal Securailpatrouilles wordt niet opgetrokken. De cijfers worden dagelijks gemonitord: op incidenten wordt er onmiddellijk gereageerd.

De Spoorwegpolitie en de lokale politie organiseren binnenkort een gezamenlijke actie tegen jeugdcriminaliteit en druggebruik. Het koninklijk besluit van 9 juli 2013 heeft betrekking op de veiligheid van de exploitatie, niet op de veiligheid van personen en goederen.

33.03 Isabelle Poncelet (cdH): Er is geen NMBS-personeel meer, aangezien er geen loketfunctie meer is. Dat heeft gevolgen voor de veiligheid.

Het incident is gesloten.

34 Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de sluiting van het station Melreux-Hotton" (nr. 11896)

34.01 Isabelle Poncelet (cdH): Het loket in het station Hotton-Melreux is gesloten, net als dat in Bomal. Dat station is in perfecte staat, maar de reizigers hebben niet langer toegang tot de wachtzaal en de toiletten en personen met een beperkte mobiliteit kunnen er ook niet worden geholpen. Die sluiting is heel erg jammer omdat er veel reizigers gebruikmaken van dat station en er twee jaar geleden de eerste groene halte van de provincie Luxemburg werd geopend, waar er toeristische informatie over de streek wordt verstrekt. Wat een verspilling!

Wat zal er in de toekomst met lijn 43 gebeuren? Wat is uw standpunt in verband met het behoud van de landelijke lijnen? Hoe kan men de personen met

personnel d'Infrabel, pendant les horaires de circulation des trains de voyageurs.

L'accueil et la vente en gare de Virton sont, eux, du ressort de la SNCB.

Des patrouilles de Securail sont organisées plusieurs fois par semaine sur la ligne 165 qui dessert Virton. En dehors des embarquements et débarquements, les personnes qui traversent les voies sont surtout des écoliers. La police des chemins de fer et la police locale effectuent des patrouilles.

Une agression verbale et une agression physique ont été commises à la gare de Virton en 2016, aucune en 2015. Cinq resquilleurs ont été signalés pour 2015 et 2016. Il n'est pas prévu d'augmenter la présence de Securail. Les chiffres sont surveillés tous les jours: en cas d'incident il y a une réaction immédiate.

La police des chemins de fer et la police locale organiseront bientôt une action conjointe ciblant la délinquance juvénile et la consommation de stupéfiants. L'arrêté royal du 9 juillet 2013 concerne la sécurité de l'exploitation et non la sécurité des personnes et des biens.

33.03 Isabelle Poncelet (cdH): Le personnel de la SNCB n'est plus là, puisqu'il n'y a plus de guichet. La sécurité n'est plus la même.

L'incident est clos.

34 Question de Mme Isabelle Poncelet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la fermeture de la gare de Melreux-Hotton" (n° 11896)

34.01 Isabelle Poncelet (cdH): Le guichet de la gare de Hotton-Melreux est fermé, comme celui de Bomal. Cette gare est en parfait état mais les usagers n'ont plus accès à la salle d'attente, aux sanitaires ni à aucune aide pour les personnes à mobilité réduite. On peut déplorer cette fermeture étant donné la fréquentation importante de cette gare et l'ouverture, il y a deux ans, du premier Point vert de la province de Luxembourg, fournissant des informations touristiques sur la région. Quel gâchis!

Quel sera l'avenir de la ligne 43? Quelle est votre position face au maintien des lignes rurales? Comment garantir un service correct aux usagers à

een beperkte mobiliteit een correcte service verlenen? mobilité réduite?

34.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): Een aantrekkelijk treinaanbod in de landelijke gebieden draagt bij aan een evenwichtig ruimtelijkeorderingsbeleid. Als het treinaanbod goed is, zal de pendelaar minder geneigd zijn de auto te blijven nemen. Er werd beslist dat er vóór 2020 geen stations of stopplaatsen meer zouden worden gesloten.

Het treinaanbod op lijn 43 Luik-Guillemins – Marloie maakt deel uit van de verplichtingen in het beheerscontract van de NMBS. Infrabel is verplicht de lijn te exploiteren. Ik zal erop toezien dat er bij de uitwerking van het vervoersplan 2017 bijzondere aandacht wordt besteed aan de lijnen 42 en 43.

Voor een correcte dienstverlening voor personen met beperkte mobiliteit zijn er 24/7 een website en een app beschikbaar. Het callcenter is elke dag bereikbaar van 07.00 uur tot 21.30 uur.

De ticketautomaten, website en app zijn continu beschikbaar. Mensen die moeite hebben om een ticket te komen via een ticketautomaat kunnen de hulp inroepen van een hotline, waar ze tussen 07.30 uur en 21.30 uur geholpen worden.

Het station Hotton-Melreux is geen station met permanente assistentie, maar de NMBS ziet erop toe dat de assistentie voor personen met beperkte mobiliteit correct georganiseerd wordt.

De NMBS deelt mij mee dat ze het gemeentebestuur een brief gestuurd heeft om te polsen naar zijn eventuele belangstelling voor het stationsgebouw.

Het incident is gesloten.

35 Vraag van mevrouw **Isabelle Poncelet** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de problemen met de verkoop van treintickets via de automaten" (nr. 11897)

35.01 **Isabelle Poncelet** (cdH): Treinreizigers kunnen aan de automaat een grensoverschrijdend treinkaartje naar Luxemburg kopen en er een grensoverschrijdend abonnement valideren. Dat zou echter nog niet overal mogelijk zijn.

34.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): L'organisation d'une desserte de qualité en milieu rural contribue à une politique d'aménagement du territoire équilibrée. Une bonne desserte ferroviaire évite à de nombreux navetteurs la tentation de rester dans leur voiture. Il a été décidé qu'aucune fermeture de point d'arrêt ou de gare ne serait programmée d'ici 2020.

La desserte de la ligne 43 Liège-Guillemins – Marloie fait partie des obligations mentionnées dans le contrat de gestion de la SNCB. L'exploitation de la ligne fait partie des obligations d'Infrabel. Dans le cadre de l'élaboration du plan de transport 2017, je veillerai à ce qu'une attention particulière soit accordée aux lignes 42 et 43.

Pour garantir un service correct aux personnes à mobilité réduite, un site internet et une application mobile sont accessibles en permanence. Un *call-center* est joignable tous les jours de 07 h à 21 h 30.

Les automates de vente, un site internet et une application mobile sont accessibles tout le temps. Une *hot line* assiste, entre 07 h 30 et 21 h 30, les personnes qui éprouvent des difficultés à utiliser un automate de vente.

La gare de Hotton-Melreux ne fait pas partie des gares avec assistance permanente mais la SNCB veille à organiser correctement la prise en charge des PMR.

La SNCB m'informe qu'elle a écrit aux autorités communales afin de relancer éventuellement leur intérêt pour le bâtiment de la gare.

L'incident est clos.

35 Question de Mme **Isabelle Poncelet** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les problèmes de délivrance des billets via les automates" (n° 11897)

35.01 **Isabelle Poncelet** (cdH): Il est désormais possible d'obtenir d'un automate un billet transfrontalier pour le Luxembourg ou d'y valider un abonnement transfrontalier mais cela ne serait pas possible partout.

Zijn die problemen intussen opgelost? Wat met internationale treinkaartjes?

35.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): De automaten in de zone die aan Luxemburg grenst, kunnen in het nationale aanbod treinkaartjes naar Luxemburg uitreiken. Een abonnement naar Luxemburg kan aan alle Belgische automaten worden gevalideerd. Vanaf het tweede semester van 2017 zal men aan die automaten ook treinkaartjes voor internationale treinen zonder reservering kunnen verkrijgen.

Het incident is gesloten.

Voorzitter: mevrouw Isabelle Poncelet.

36 Vraag van de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het treinaanbod tussen Moeskroen en Brussel" (nr. 11903)

36.01 Paul-Olivier Delannois (PS): Er bestaat geen bevredigend vervoersaanbod meer voor de pendelaars tussen Moeskroen en Brussel. Het traject van de tweede trein die Doornik en Brussel om het uur verbindt hoeft alleen maar verlengd te worden. Is dit doenbaar?

36.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): Bij het uitwerken van het vervoersplan 2014 heeft de NMBS haar aanbod in functie van de reizigersstromen, van de exploitatiebeperkingen en van de budgettaire vereisten herzien. Gezien de lage bezettingsgraad van de treinen tijdens de daluren heeft men beslist om één enkele trein per uur tussen Kortrijk, Moeskroen en Brussel te laten rijden. De verbinding Brussel-Doornik kan niet verlengd worden omdat het materieel niet onmiddellijk verder gebruikt kan worden. Tijdens de spitsuren wordt het aanbod aangevuld met twee rechtstreekse treinen per uur.

De NMBS zal die verbinding in het kader van het vervoersplan 2017 opnieuw bestuderen.

36.03 Paul-Olivier Delannois (PS): De oplossing die ik voorstelde zou ook voor een betere verbinding tussen Doornik en Moeskroen zorgen.

Het incident is gesloten.

37 Vraag van de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "een betere verbinding tussen Moeskroen en de Waalse as"

Ces problèmes sont-ils résolus? Qu'en est-il des billets internationaux?

35.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): Les automates de la zone frontière avec le Luxembourg peuvent délivrer dans la gamme nationale des billets permettant de circuler vers le Luxembourg. La validation d'un abonnement vers le Luxembourg est possible sur tous les automates de Belgique. L'émission par les automates de billets pour les trains internationaux sans réservation est prévue pour le second semestre 2017.

L'incident est clos.

Présidente: Mme Isabelle Poncelet.

36 Question de M. Paul-Olivier Delannois au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'offre de transport sur la liaison de train entre Mouscron et Bruxelles" (n° 11903)

36.01 Paul-Olivier Delannois (PS): Il n'y a plus d'offre de transport satisfaisante pour les navetteurs entre Mouscron et Bruxelles. Un deuxième train par heure existe entre Tournai et Bruxelles, qu'il suffirait de prolonger. Est-ce réalisable?

36.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): Lors de la conception du plan de transport 2014, la SNCB a revu son offre en fonction des flux de voyageurs, des contraintes d'exploitation et des impératifs budgétaires. Vu les faibles occupations en heures creuses, on a décidé de faire circuler un seul train par heure entre Courtrai, Mouscron et Bruxelles. Le prolongement de la liaison Bruxelles-Tournai n'est pas envisageable, la réutilisation directe du matériel devenant impossible. En heure de pointe, l'offre est complétée par deux trains directs par heure.

À l'occasion du plan de transport 2017, la SNCB réexaminera le cas.

36.03 Paul-Olivier Delannois (PS): Ma solution permettrait également une meilleure liaison entre Tournai et Mouscron.

L'incident est clos.

37 Question de M. Paul-Olivier Delannois au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "une meilleure liaison entre Mouscron et la dorsale wallonne" (n° 11904)

(nr. 11904)

37.01 Paul-Olivier Delannois (PS): De pendelaars uit Moeskroen hebben geen rechtstreekse trein die aansluiting geeft op de Waalse as. Bovendien lopen de overstaptijden hoog op.

Kan er niet worden gezorgd voor een rechtstreekse verbinding tussen Moeskroen en de Waalse as? Zo niet, kan de overstaptijd in Doornik niet worden verminderd? Zal dat soort maatregelen deel uitmaken van uw vervoersplan van volgend jaar?

37.02 Minister François Bellot (Frans): Vanuit Moeskroen wordt in het huidige vervoersplan van de NMBS voorrang gegeven aan het aanbod richting Doornik-Brussel, wat aan de verwachtingen van de meerderheid van de pendelaars beantwoordt.

Er lopen verscheidene studies in het kader van het nieuwe vervoersplan van december 2017. De NMBS bestudeert of de commerciële snelheid tussen Moeskroen en de grote Waalse steden kan worden verbeterd, door meer rechtstreekse lijnen of door een betere aansluiting.

37.03 Paul-Olivier Delannois (PS): De inwoners van Moeskroen voelen zich ietwat over het hoofd gezien. Wie van Moeskroen naar Namen wil, doet daar niet minder dan 2 uur en 17 minuten over. En zeggen dat er een tijd was waarin de stoomtrein tussen Doornik en Brussel minder dan een uur nodig had!

Het incident is gesloten.

38 Vraag van de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de hulp aan PBM's in de stations" (nr. 11905)

38.01 Paul-Olivier Delannois (PS): Enkele maanden geleden uitte ik in deze commissie mijn vrees over de toegang tot de treinen voor personen met beperkte mobiliteit (PBM's). Ik wees erop dat Doornik op dat vlak stiefmoederlijk werd behandeld.

De personeelsinkrimping waarin het strategisch plan voorziet, is nefast voor personen die assistentie nodig hebben.

De vorige minister van Mobiliteit zei me dat de investeringen in de toegankelijkheid van de stations voor PBM's beter op elkaar zouden moeten worden

37.01 Paul-Olivier Delannois (PS): Il n'y a pas de train direct permettant aux navetteurs mouscronnois d'emprunter la dorsale wallonne et, de plus, les temps de correspondance sont très longs.

Est-il envisageable de relier directement la gare de Mouscron à la dorsale wallonne? Si non, le temps d'attente au niveau de la correspondance en gare de Tournai peut-il être diminué? Des mesures allant dans ce sens feront-elles parties de votre plan de transport de l'année prochaine?

37.02 François Bellot, ministre (en français): Au départ de Mouscron, le plan de transport actuel de la SNCB privilégie l'offre vers Tournai-Bruxelles, répondant ainsi aux attentes de la majorité des navetteurs.

Différentes études sont en cours dans le cadre du nouveau plan de transport de décembre 2017. La SNCB étudie la possibilité d'améliorer la vitesse commerciale entre Mouscron et les grandes villes wallonnes, soit par la mise en place de davantage de lignes directes, soit par une amélioration des correspondances.

37.03 Paul-Olivier Delannois (PS): Les Mouscronnois se sentent un peu mis de côté. Deux heures dix-sept pour faire Mouscron-Namur, c'est énorme. Il fut un temps où le train à vapeur entre Tournai et Bruxelles mettait moins d'une heure!

L'incident est clos.

38 Question de M. Paul-Olivier Delannois au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'aide aux PMR dans les gares" (n° 11905)

38.01 Paul-Olivier Delannois (PS): Voici quelques mois en cette commission, je disais mes craintes quant à l'accès aux trains pour les personnes à mobilité réduite. Je relevais qu'en cela, Tournai était délaissée.

La réduction de personnel prévue par le plan stratégique est néfaste pour les personnes nécessitant une assistance.

L'ancien ministre de la Mobilité me disait qu'il conviendra de mieux coordonner les investissements d'accessibilité aux gares pour les

afgestemd en dat de NBMS ervoor zal zorgen dat de hoogte van de deuren van het nieuwe materieel wordt aangepast aan de hoogte van de perrons.

Welke concrete maatregelen werden er getroffen om de toegankelijkheid van de stations voor PBM's te verbeteren, in het bijzonder in Doornik? Durft u zeggen dat die personen geen nadeel zullen ondervinden van de personeelsinkrimping bij de NMBS?

38.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): Tijdens de werken in de stations wordt er rekening gehouden met de toegankelijkheid voor PBM's, opdat ze conform met de vigerende normen worden heraangelegd.

Bovendien heeft de NMBS er zich er in haar beheerscontract toe verbonden om de toegankelijkheid voor PBM's te verbeteren. Een station wordt als toegankelijk beschouwd wanneer het gebouw en de perrons toegankelijk zijn en wanneer het personeel er assistentie biedt. Op 1 januari 2016 waren er 15 dergelijke stations.

Een stationsgebouw is toegankelijk als de volgende voorwaarden vervuld zijn: een hindernisloze doorgang van de openbare weg naar de loketten, geen obstakels bij de toegang tot de perrons, aangepast sanitair voor PBM's, blindegeleidelijnen en podotactiele tegels, en parkings voor PBM's.

De perrons worden als toegankelijk beschouwd als ze hoog zijn.

Men kan via een voetgangersbrug of een onderdoorgang met hellingen of liften van het ene naar het andere perron gaan.

De beheerscontracten 2008-2012 beoogden de toegankelijkheid te verbeteren van de stationshal voor 52 stations in 2012, 100 stations in 2018 en de rest van de stations in 2028, en van de perrons voor 38 stations in 2012, 50 stations in 2018 en 100 stations in 2028. De doelstellingen van 2012 werden met een beetje vertraging bereikt.

De NMBS heeft de doelstellingen van Infrabel, behalve de verhoging van de perrons, overgenomen. Deze doelstellingen werden niet herzien. De opmaak van de meerjareninvesteringsplannen van de NMBS en Infrabel is nog steeds aan de gang.

In het station Doornik is de lokettenzaal na de renovatie van het stationsgebouw via een gelijkvloerse toegang bereikbaar. Er werden een

PMR et que la SNCB veillera à harmoniser la hauteur des portes du nouveau matériel.

Quelles mesures concrètes ont-elles été entreprises pour améliorer l'accessibilité des gares pour les PMR, en particulier à Tournai? Oseriez-vous dire que la réduction du personnel de la SNCB n'engendrera aucun désagrément pour ces personnes?

38.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): Lors des travaux dans les gares, l'accessibilité des PMR est prise en compte pour un aménagement conforme aux normes en vigueur.

En outre, la SNCB s'est engagée via son contrat de gestion à améliorer l'accessibilité aux PMR. Une gare est considérée comme accessible quand bâtiment et quais le sont et quand du personnel propose une assistance. Au 1^{er} janvier 2016, il y en a quinze.

Un bâtiment de gare est accessible s'il y a un accès sans obstacle de la voie publique aux guichets, s'il y a un accès aux quais sans obstacle, s'il y a un sanitaire adapté aux PMR; s'il y a des lignes de guidage pour les aveugles et des dalles podotactiles; s'il y a des parkings réservés aux PMR.

Les quais sont considérés comme accessibles quand ils sont hauts.

Le transfert entre quais est possible par passerelle ou couloir sous voies avec rampes ou ascenseurs.

Les contrats de gestion 2008-2012 visaient l'accessibilité des halls de 52 gares en 2012, 100 gares en 2018 et du reste en 2028 et les quais de 38 gares en 2012, 50 en 2018 et 100 gares en 2028. Les objectifs de 2012 sont atteints avec un peu de retard.

La SNCB a repris les objectifs d'Infrabel, sauf le rehaussement des quais. Ces objectifs n'ont pas été revus. De même, les plans pluriannuels d'investissement de la SNCB et d'Infrabel sont toujours en cours d'élaboration.

Pour la gare de Tournai, la rénovation du bâtiment voyageurs a permis l'accès de plain-pied à la salle des pas-perdus. Un guichet et un sanitaire sont

loket en een toilet aangepast voor personen met beperkte mobiliteit. Op de vloer werden er blindengeleidelijnen aangebracht. De perrons moeten nog verhoogd worden en de toegang ertoe moet nog aangepast worden. De assistentie voor de reizigers met beperkte mobiliteit is één van mijn prioriteiten. De NMBS heeft haar werking aangepast aan de inkrimping van het personeelsbestand, zodat de personen met beperkte mobiliteit er niet de dupe van zijn.

38.03 Paul-Olivier Delannois (PS): Ik hoop dat de personen met beperkte mobiliteit in de toekomst in nog betere omstandigheden met de trein zullen kunnen reizen.

Het incident is gesloten.

39 Vraag van de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het vervoersaanbod van de NMBS voor de pendelaars van Lessen" (nr. 11906)

39.01 Paul-Olivier Delannois (PS): Het beperkte treinaanbod vanuit Lessen naar Brussel heeft gevolgen voor andere stations in de streek.

Er zijn te weinig treinen en de aansluitingen in Geraardsbergen zijn niet goed geregeld.

Is het mogelijk om het aanbod voor de pendelaars vanuit Lessen naar de hoofdstad te verbeteren? Zullen er maatregelen in die zin in het vervoersplan 2017 worden opgenomen?

39.02 Minister François Bellot (Frans): Los van het aanbod impliceert de configuratie van de spoorlijnen dat men via Aat moet rijden en dat men zich dus eerst van Brussel weg moet rijden, wat gevolgen heeft voor de rijtijd.

Gelet op al die beperkingen is er met het huidige vervoersplan vanuit Lessen in Geraardsbergen geen aansluiting mogelijk naar Edingen en Brussel.

In het kader van haar nieuwe vervoersplan van december 2017 zal de NMBS nagaan of er in Geraardsbergen voor goede aansluitingen met Brussel kan worden gezorgd, mét behoud van optimale aansluitingen in Aat.

Het incident is gesloten.

adaptés aux PMR et le sol a été équipé de lignes podotactiles. Les quais doivent encore être rehaussés et leur accès modifié. L'assistance aux voyageurs PMR est une de mes priorités. Suite à la réduction du personnel, la SNCB s'est adaptée pour ne pas pénaliser le service offert aux PMR.

38.03 Paul-Olivier Delannois (PS): J'espère qu'à l'avenir, on pourra encore améliorer les conditions de transport des PMR.

L'incident est clos.

39 Question de M. Paul-Olivier Delannois au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'offre de transport de la SNCB pour les navetteurs de Lessines" (n° 11906)

39.01 Paul-Olivier Delannois (PS): L'offre de transport pour se rendre de Lessines à Bruxelles est limitée et entraîne des conséquences se répercutant sur d'autres gares de la région.

Les fréquences de trains sont insuffisantes et les correspondances à Grammont mal pensées.

Est-il possible d'améliorer l'offre de transport pour les navetteurs partant de Lessines pour se rendre à la capitale? Des mesures allant dans ce sens seront-elles incluses dans le plan de transport 2017?

39.02 François Bellot, ministre (en français): La configuration des lignes ferroviaires implique de passer par Ath, donc de s'éloigner d'abord de Bruxelles, ce qui a des conséquences au niveau du temps de parcours quelle que soit l'offre.

Les différentes contraintes en présence n'ont pas permis d'offrir des correspondances à Grammont vers Enghien et Bruxelles au départ de Lessines dans le plan de transport actuel.

Dans le cadre de son nouveau plan de transports de décembre 2017, la SNCB va examiner la possibilité d'organiser de bonnes correspondances à Grammont vers Bruxelles, tout en gardant des correspondances optimales à Ath.

L'incident est clos.

40 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Gautier Calomne** aan de minister van **Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de nieuwe regelgeving voor elektrische fietsen" (nr. 12033)**
- mevrouw **Sabien Lahaye-Battheu** aan de minister van **Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "elektrische fietsen" (nr. 12387)**

40.01 **Gautier Calomne** (MR): Elektrische fietsen vinden alsmaar gretiger aftrek bij onze medeburgers. Eén op vier verkochte fietsen zou met een elektromotor uitgerust zijn. Door hun gewicht en vermogen kunnen die e-bikes echter een gevaar vormen voor de gebruikers. In 2015 werden er 509 ongevallen met zulke fietsen opgetekend.

Naar verluidt wordt er een koninklijk besluit voorbereid dat die mobiliteitsvorm beter moet omkaderen.

Welke opties dragen de voorkeur van de regering weg? Mocht een nummerplaat verplicht worden voor die e-bikes, welke types fietsen zullen er dan een moeten dragen, wanneer zal die regeling precies ingaan en hoe zullen de burgers worden voorgelicht?

40.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): Momenteel wordt de laatste hand gelegd aan een wetsontwerp met betrekking tot de elektrische fietsen, dat voorziet in een wijziging van de wegcode en van het ministerieel besluit betreffende de inschrijving van voertuigen.

Er zullen twee nieuwe categorieën van voertuigen met trapondersteuning worden ingevoerd.

Voor het gemotoriseerde rijwiel met een trapondersteuning tot maximaal 25 km/h en twee wielen of meer bedraagt de minimumleeftijd 16 jaar, is er geen rijbewijs vereist en vallen de bestuurders onder de regels voor de fietsers.

Voor de speedpedelec, die een snelheid van 45 km/h kan halen, moet men de regels volgen die gelden voor bromfietsen.

De inschrijving wordt niet verplicht voor gemotoriseerde rijwielen, maar wel voor speedpedelecs, die gelijkgesteld worden met bromfietsen. Er komt een specifieke nummerplaat.

40 **Questions jointes de**

- **M. Gautier Calomne** au ministre de la **Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les nouvelles règles pour les vélos électriques" (n° 12033)**
- **Mme Sabien Lahaye-Battheu** au ministre de la **Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les vélos électriques" (n° 12387)**

40.01 **Gautier Calomne** (MR): Les vélos électriques connaissent un succès croissant auprès de nos concitoyens. Il semblerait qu'un vélo vendu sur quatre dispose d'un moteur électrique. Toutefois, en raison de leur poids et de leur puissance, ces vélos peuvent représenter un danger pour leurs utilisateurs. On a dénombré 509 accidents impliquant ce type d'engins en 2015.

Un projet arrêté royal serait en cours d'élaboration pour mieux encadrer cette forme de mobilité.

Quelles sont les options qui recueillent la préférence du gouvernement? Au sujet du scénario de l'immatriculation obligatoire, quelles sont les règles prévues tant au niveau du type d'engins, du timing, mais aussi de l'information des citoyens?

40.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): Un projet est en voie d'achèvement sur les vélos électriques, qui prévoit une adaptation du code de la route et de l'arrêté ministériel relatif à l'immatriculation de véhicules.

Deux nouvelles catégories de véhicules équipés d'un mode de propulsion auxiliaire d'aide au pédalage seront introduites.

Pour le cycle motorisé d'une vitesse inférieure à 25 km/h, à deux roues ou plus, l'âge minimal prévu est de seize ans, il ne faut pas de permis de conduire et ses conducteurs tombent sous le régime des cyclistes.

Pour le Speed Pedelec, caractérisé par une vitesse inférieure ou égale à 45 km/h, on est tenu de suivre les règles s'appliquant aux cyclomoteurs.

L'immatriculation n'est pas prévue pour les cycles motorisés mais bien pour les Speed Pedelec, considérés comme des cyclomoteurs. Une plaque spécifique sera créée. Il y a des implications au

Er zijn ook gevolgen op het vlak van de verplichte verzekering.

Ik kan nog niet zeggen wanneer de nieuwe regels in werking zullen treden. Mijn administratie werkt samen met de FOD Economie aan een brochure, die aan de fietshandelaars zal worden bezorgd.

Er is ook informatie beschikbaar op de website van de FOD Mobiliteit en Vervoer.

40.03 **Gautier Calomne** (MR): De geldende normen moesten worden aangepast.

40.04 Minister **François Bellot** (*Frans*): Fietsen die snelheden halen van meer dan 45 km/h vallen onder de wetgeving inzake motorfietsen, en hiervoor is een rijbewijs verplicht. De leeftijdsgrens vloeit voort uit de aanbevelingen van de specialisten. Wij richten ons naar de ervaring en de Europese verordeningen.

Het incident is gesloten.

41 **Vraag van de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de invoering van een lage-emissiezone in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest" (nr. 12334)**

41.01 **Gautier Calomne** (MR): De Brusselse regering heeft aangekondigd dat ze tegen 2018 een lage-emissiezone op het grondgebied van de hoofdstad wil invoeren, waaruit de meest vervuilende voertuigen verbannen worden.

Beschikken de diensten van de DIV over een databank die kan worden gebruikt voor de doelstellingen van het Brussels Gewest? In welke fase zit het overleg tussen uw diensten en de diensten van de Brusselse gewestelijke overheid? Werden er verzoeken geformuleerd om het samenwerkingsakkoord te concretiseren? Werden uw diensten gecontacteerd door vertegenwoordigers van andere Belgische steden die een vergelijkbaar systeem willen invoeren? Zo ja, hoe staat het met de synergieën die werden ontwikkeld?

41.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): De FOD Mobiliteit en Vervoer beschikt over een kruispuntbank van de voertuigen.

Om die gegevens te kunnen raadplegen moet er een protocolakkoord worden gesloten. Tot dusver werd er daartoe nog geen enkel akkoord gesloten

niveau de l'assurance obligatoire.

Il est difficile de dire quand la nouvelle réglementation entrera en vigueur. Mon administration rédige une brochure avec le SPF Économie. Elle sera envoyée aux marchands de vélo.

Des informations seront également disponibles sur le site du SPF Mobilité et Transports.

40.03 **Gautier Calomne** (MR): Il était nécessaire d'adapter les normes en vigueur.

40.04 **François Bellot**, ministre (*en français*): Les vélos roulant à plus de 45 km/h relèvent de la législation moto et requièrent un permis. La limite d'âge découle des recommandations faites par les spécialistes. Nous suivons l'expérience et les règlements européens.

L'incident est clos.

41 **Question de M. Gautier Calomne au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'instauration d'une zone basses émissions en Région bruxelloise" (n° 12334)**

41.01 **Gautier Calomne** (MR): Le gouvernement bruxellois a annoncé sa décision de créer à l'horizon 2018, sur le territoire de la capitale, une zone "basses émissions" excluant les voitures réputées les plus polluantes.

Les services de la DIV disposent-ils d'une banque de données permettant de répondre aux objectifs visés par la Région bruxelloise? Quel est l'état actuel des concertations entre vos services et ceux des autorités régionales bruxelloises? Des demandes ont-elles déjà été formulées en vue de réaliser l'accord de coopération? Pouvez-vous nous dire si vos services ont été contactés par les représentants d'autres villes belges qui envisagent l'instauration d'un système comparable? Le cas échéant, quel est l'état des synergies développées?

41.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): Le SPF Mobilité & Transport dispose d'une Banque-Carrefour des véhicules.

En vue de pouvoir consulter ces données, un protocole d'accord est nécessaire. Jusqu'à présent, aucun accord n'a été conclu en ce sens avec la

met het Brussels Gewest en evenmin met andere gemeenten. De stad Antwerpen heeft echter contact in dat verband opgenomen.

Région bruxelloise ni avec d'autres communes. Contact a cependant été pris par la Ville d'Anvers.

Maar zelfs als de maatregel wordt genomen is het zo dat die gegevens vandaag nog niet volledig zijn.

Mais, même si la mesure est prise, les données ne sont pas encore complètes à ce jour.

41.03 Gautier Calomne (MR): Ik zal u opnieuw ondervragen wanneer een en ander operationeel zal zijn. Ik hoop dat het Brussels Gewest daar de consequenties zal uit trekken.

41.03 Gautier Calomne (MR): Je reviendrai vers vous quand le dispositif sera mis en place. J'espère que la Région bruxelloise en tirera les conséquences.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 19.23 uur.

La réunion publique de commission est levée à 19 h 23.