



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

13-07-2016

Namiddag

Mercredi

13-07-2016

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 beigegekleurig 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

SOMMAIRE

<p>Vraag van de heer Michel de Lamotte aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de regelgeving inzake drones" (nr. 11496)</p> <p><i>Sprekers: Michel de Lamotte, François Bellot</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	1	<p>Question de M. Michel de Lamotte au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la législation relative aux drones" (n° 11496)</p> <p><i>Orateurs: Michel de Lamotte, François Bellot</i>, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	1
<p>Samengevoegde vragen van</p>	2	<p>Questions jointes de</p>	2
<p>- mevrouw Karin Temmerman aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toekomst van spoorlijn 204 voor personenvervoer" (nr. 11754)</p>	2	<p>- Mme Karin Temmerman au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'avenir de la ligne ferroviaire 204 pour le transport de personnes" (n° 11754)</p>	2
<p>- de heer Egbert Lachaert aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de realisatie van personenvervoer naar het Gentse havengebied via spoorlijn 204" (nr. 11869)</p>	2	<p>- M. Egbert Lachaert au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la mise en place d'une ligne de transport de voyageurs à destination du domaine portuaire de Gand sur la ligne 204" (n° 11869)</p>	2
<p>- de heer Peter Dedecker aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de reizigersspoorlijn naar de Gentse zeehaven (lijn 204)" (nr. 11939)</p>	2	<p>- M. Peter Dedecker au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la ligne de transport de voyageurs à destination du port maritime de Gand (ligne 204)" (n° 11939)</p>	2
<p>- de heer Veli Yüksel aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "spoorlijn 204" (nr. 12148)</p> <p><i>Sprekers: Karin Temmerman, Peter Dedecker, François Bellot</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	2	<p>- M. Veli Yüksel au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la ligne ferroviaire 204" (n° 12148)</p> <p><i>Orateurs: Karin Temmerman, Peter Dedecker, François Bellot</i>, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	2
<p>Vraag van de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het plan om kantelbaktreinen in te zetten op de lijn Brussel-Luxemburg-Straatsburg-Zürich" (nr. 12108)</p> <p><i>Sprekers: Marcel Cheron, François Bellot</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	4	<p>Question de M. Marcel Cheron au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le projet de train pendulaire sur la ligne Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg-Zürich" (n° 12108)</p> <p><i>Orateurs: Marcel Cheron, François Bellot</i>, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	4
<p>Vraag van de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het voortbestaan van de fietspunten in het kader van de marktconsultatie 2016-2020" (nr. 12109)</p>	5	<p>Question de M. Marcel Cheron au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la pérennité des points vélo dans le cadre de l'appel de marché 2016-2020" (n° 12109)</p>	5

		<i>Sprekers:</i> Marcel Cheron, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> Marcel Cheron, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van mevrouw Karin Temmerman aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de tolerantie voor rijden onder invloed van alcohol" (nr. 12130)	6		Question de Mme Karin Temmerman au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la tolérance pour la conduite sous l'effet de l'alcool" (n° 12130)	6	
<i>Sprekers:</i> Karin Temmerman, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen			<i>Orateurs:</i> Karin Temmerman, 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 "het treinstation in Haasrode" (nr. 11684)	8		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 gare de Haasrode" (n° 11684)	8	
<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	8		Questions jointes de	8	
- de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de overheidsopdrachten van Infrabel en het veiligheidsaspect" (nr. 12435)	8		- M. Marcel Cheron au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les marchés publics d'Infrabel en lien avec la sécurité" (n° 12435)	8	
- de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de uitrusting van goederentreinen met een automatisch remsysteem" (nr. 12566)	8		- M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'installation d'un système de freinage automatique dans les trains de marchandises" (n° 12566)	8	
<i>Sprekers:</i> Marcel Cheron, Wouter Raskin, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen			<i>Orateurs:</i> Marcel Cheron, Wouter Raskin, 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 volgende aflevering van Leuven Rechtdoor" (nr. 12497)	10		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 suite du volet Louvain tout droit" (n° 12497)	10	
<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	10		Questions jointes de	10	
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de procedure bij het vergeten van een abonnement" (nr. 12539)	11		- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la procédure à suivre en cas d'oubli d'un abonnement" (n° 12539)	11	
- de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister	11		- M. Jean-Jacques Flahaux au ministre de la	11	

van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het optreden van een treinbegeleider die een kind van 13 jaar in een station zonder personeel uit de trein heeft gezet" (nr. 12682)

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

Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le débarquement dans une gare sans personnel d'un enfant de 13 ans" (n° 12682)

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

Vraag van mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toepassing van eenzijdige verzoekschriften bij spoorstakingen" (nr. 12203)

Sprekers: **Sabien Lahaye-Battheu, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Question de Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'application de requêtes unilatérales lors des grèves du rail" (n° 12203)

Orateurs: **Sabien Lahaye-Battheu, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Vraag van mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de evolutie naar treinpunten" (nr. 12422)

Sprekers: **Sabien Lahaye-Battheu, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Question de Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'évolution vers des points train" (n° 12422)

Orateurs: **Sabien Lahaye-Battheu, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Vraag van mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "zelfrijdende wagens" (nr. 12424)

Sprekers: **Sabien Lahaye-Battheu, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Question de Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les voitures autonomes" (n° 12424)

Orateurs: **Sabien Lahaye-Battheu, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Samengevoegde vragen van

14 Questions jointes de 14

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het gsm'en achter het stuur" (nr. 12466)

14 - M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'utilisation du GSM au volant" (n° 12466) 14

- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het gebruik van de gsm achter het stuur" (nr. 13114)

14 - Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'utilisation du GSM au volant" (n° 13114) 14

Sprekers: **Jef Van den Bergh, Sabien Lahaye-Battheu, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Orateurs: **Jef Van den Bergh, Sabien Lahaye-Battheu, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Vraag van de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het gebruik van onkruid-

15 Question de M. Marcel Cheron au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'utilisation d'herbicide par les filiales et sous-

verdelgers door de dochterondernemingen en onderaannemers van Infrabel" (nr. 12652)		traitants d'Infrabel" (n° 12652)	
<i>Sprekers: Marcel Cheron, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: Marcel Cheron, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de internationale intermodaliteit trein en fiets" (nr. 12662)	16	Question de M. Marcel Cheron au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'intermodalité train et vélo internationale" (n° 12662)	16
<i>Sprekers: Marcel Cheron, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: Marcel Cheron, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de taalevenwichten bij CEO's, directie en leden van de raad van bestuur bij de NMBS en Infrabel" (nr. 12663)	17	Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les équilibres linguistiques au niveau des CEO, de la direction et des membres du conseil d'administration de la SNCB et d'Infrabel" (n° 12663)	17
<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	
Vraag van de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het veiligheidsrisico inzake te verkrijgen zaken in de luchthavens" (nr. 12710)	19	Question de M. Stefaan Van Hecke au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le risque pour la sécurité présenté par les objets que l'on peut obtenir dans les aéroports" (n° 12710)	19
<i>Sprekers: Stefaan Van Hecke, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: Stefaan Van Hecke, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Samengevoegde vragen van	19	Questions jointes de	19
- de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de inrichting van een tijdelijk fietspad op lijn 161 van het GEN-tracé" (nr. 12781)	19	- M. Marcel Cheron au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la création d'une piste cyclable temporaire sur le tracé du RER ligne 161" (n° 12781)	19
- de heer Stéphane Crusnière aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de fietspaden langs de spoorweginfrastructuur" (nr. 13016)	19	- M. Stéphane Crusnière au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les cheminements cyclables le long des infrastructures ferroviaires" (n° 13016)	19
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de fietsverbindingen naar Brussel" (nr. 13062)	19	- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les pistes cyclables en direction de Bruxelles" (n° 13062)	19
<i>Sprekers: Marcel Cheron, Stéphane Crusnière, David Geerts, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: Marcel Cheron, Stéphane Crusnière, David Geerts, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	

<p>Vraag van de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de tenuitvoerlegging van de koninklijke besluiten met betrekking tot de cursussen als alternatief voor de onmiddellijke inning" (nr. 12782)</p> <p><i>Sprekers:</i> Marcel Cheron, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	22	<p>Question de M. Marcel Cheron au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la mise en application des arrêtés royaux encadrant les formations alternatives aux perceptions immédiates" (n° 12782)</p> <p><i>Orateurs:</i> Marcel Cheron, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	22
<p>Vraag van de heer Koenraad Degroote aan de minister van Middenstand, Zelfstandigen, KMO's, Landbouw en Maatschappelijke Integratie over "het transport van jacht- en sportwapens via de luchthaven" (nr. 12838)</p> <p><i>Sprekers:</i> Koenraad Degroote, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	23	<p>Question de M. Koenraad Degroote au ministre des Classes moyennes, des Indépendants, des PME, de l'Agriculture et de l'Intégration sociale, sur "le transport d'armes de chasse et de sport au départ de l'aéroport" (n° 12838)</p> <p><i>Orateurs:</i> Koenraad Degroote, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	23
<p>Samengevoegde vragen van</p> <p>- mevrouw Caroline Cassart-Mailleux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de voorstelling en bekrachtiging van de studie over het Luikse expresnet" (nr. 12555)</p> <p>- de heer Johan Klaps aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stand van zaken bij het GEN-Antwerpen" (nr. 12742)</p> <p><i>Sprekers:</i> Johan Klaps, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	24	<p>Questions jointes de</p> <p>- Mme Caroline Cassart-Mailleux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la présentation et la validation de l'étude 'RER Liège'" (n° 12555)</p> <p>- M. Johan Klaps au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'état des lieux du RER d'Anvers" (n° 12742)</p> <p><i>Orateurs:</i> Johan Klaps, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	24
<p>Vraag van mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de financiering van de Ombudsdienst voor de treinreizigers" (nr. 12943)</p> <p><i>Sprekers:</i> Gwenaëlle Grovonius, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	25	<p>Question de Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le financement du Service de Médiation pour les voyageurs ferroviaires" (n° 12943)</p> <p><i>Orateurs:</i> Gwenaëlle Grovonius, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	25
<p>Samengevoegde vragen van</p> <p>- mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de TGV-halte in Maffle" (nr. 12841)</p> <p>- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale</p>	25	<p>Questions jointes de</p> <p>- Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'arrêt TGV à Maffle" (n° 12841)</p> <p>- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale</p>	25

<p>Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "een mogelijke TGV-halte te Maffle" (nr. 12863) <i>Sprekers: Inez De Coninck, David Geerts, François Bellot</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	<p>des Chemins de fer Belges, sur "un éventuel arrêt TGV en gare de Maffle" (n° 12863) <i>Orateurs: Inez De Coninck, David Geerts, François Bellot</i>, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>
<p>Samengevoegde vragen van</p>	<p>26 Questions jointes de 26</p>
<p>- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de bevrozing van de infrastructuurvergoeding" (nr. 12843)</p>	<p>26 - M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le gel de la redevance d'infrastructure" (n° 12843) 26</p>
<p>- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de bevrozing van de infrastructuurvergoeding" (nr. 13063) <i>Sprekers: Jef Van den Bergh, David Geerts, François Bellot</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	<p>26 - M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le gel de la redevance d'infrastructure" (n° 13063) 26 <i>Orateurs: Jef Van den Bergh, David Geerts, 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 David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het uitoefenen van een religieuze activiteit op een treinperron of stelplaats" (nr. 12859) <i>Sprekers: David Geerts, François Bellot</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	<p>28 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 pratique d'activités religieuses sur les quais de gare et dans les dépôts" (n° 12859) 28 <i>Orateurs: David Geerts, 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 Benoit Hellings aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het aantal toegestane jaarlijkse vliegbewegingen op Brussels Airport" (nr. 12868) <i>Sprekers: Benoit Hellings, François Bellot</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	<p>28 Question de M. Benoit Hellings au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le nombre de mouvements aériens annuels autorisés à Brussels Airport" (n° 12868) 28 <i>Orateurs: Benoit Hellings, François Bellot</i>, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>
<p>Vraag van mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de discriminatie van personen met beperkte mobiliteit" (nr. 12944) <i>Sprekers: Gwenaëlle Grovonius, François Bellot</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	<p>30 Question de Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les discriminations pour les personnes à mobilité réduite" (n° 12944) 30 <i>Orateurs: Gwenaëlle Grovonius, 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 David Clarinval aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de erkenning voor de H3-helikopters (Ultralight Helicopter Manufacturer)" (nr. 12958)</p>	<p>32 Question de M. David Clarinval au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'agrément pour les hélicoptères H3 (Ultralight Helicopter Manufacturer)" (n° 12958) 32</p>

<i>Sprekers:</i> David Clarinval, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> David Clarinval, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Samengevoegde vragen van	33	Questions jointes de	33
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de extra besparingen van 1 miljard euro bij de Belgische spoorwegen" (nr. 12959)	33	- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "des économies supplémentaires d'1 milliard d'euros dans les chemins de fer belges" (n° 12959)	33
- mevrouw Vanessa Matz aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de aan Infrabel opgelegde besparingen en de impact ervan op de verwezenlijking van het Masterplan ETCS" (nr. 12968)	33	- Mme Vanessa Matz au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les économies imposées à Infrabel et leur impact sur la réalisation du Masterplan ETCS" (n° 12968)	33
- mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de dotaties aan de NMBS en Infrabel voor de periode 2016-2020" (nr. 13092)	33	- Mme Karine Lalieux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les dotations SNCB et Infrabel pour la période 2016-2020" (n° 13092)	33
<i>Sprekers:</i> David Geerts, Vanessa Matz, Karine Lalieux, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> David Geerts, Vanessa Matz, Karine Lalieux, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de detectie van defecte ticketautomaten op ITRIS-toestellen" (nr. 12982)	37	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 détection des distributeurs de tickets hors service par les terminaux de vente ITRIS" (n° 12982)	37
<i>Sprekers:</i> Inez De Coninck, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> Inez De Coninck, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van mevrouw Daphné Dumery aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het vaststellen van inhaalverboden voor vrachtwagens door ANPR-installaties" (nr. 12998)	38	Question de Mme Daphné Dumery au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les infractions relatives à l'interdiction de dépassement pour les poids lourds constatées par les équipements ANPR" (n° 12998)	38
<i>Sprekers:</i> Daphné Dumery, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> Daphné Dumery, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van de heer Stéphane Crusnière aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de verbouwing van het station Ottignies" (nr. 13002)	39	Question de M. Stéphane Crusnière au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'aménagement de la gare d'Ottignies" (n° 13002)	39
<i>Sprekers:</i> Stéphane Crusnière, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> Stéphane Crusnière, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	

- Vraag van mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de werkroosters van het personeel in de seinhuizen" (nr. 13005) 40
- Sprekers: Gwenaëlle Grovonius, François Bellot*, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- Question de Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les horaires des agents en cabine de signalisation" (n° 13005) 40
- Orateurs: Gwenaëlle Grovonius, François Bellot*, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
- Vraag van mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de eisen van de bagageafhandelaars op Brussels Airport" (nr. 11731) 40
- Sprekers: Karine Lalieux, François Bellot*, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- Question de Mme Karine Lalieux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les revendications des bagagistes de Bruxelles-National" (n° 11731) 40
- Orateurs: Karine Lalieux, François Bellot*, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
- Vraag van mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de commentaar en opmerkingen bij de ontwerpen van aanpassing van staatsbegroting voor het begrotingsjaar 2016" (nr. 12267) 41
- Sprekers: Karine Lalieux, François Bellot*, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- Question de Mme Karine Lalieux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les commentaires et observations sur les projets d'ajustement du budget de l'État pour l'année budgétaire 2016" (n° 12267) 41
- Orateurs: Karine Lalieux, François Bellot*, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
- Vraag van mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de Verordening (EU) nr. 598/2014 inzake geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens in de Unie" (nr. 12271) 42
- Sprekers: Karine Lalieux, François Bellot*, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- Question de Mme Karine Lalieux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le Règlement 598/2014 relatif aux restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union" (n° 12271) 42
- Orateurs: Karine Lalieux, François Bellot*, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
- Vraag van mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de Benelux-trein" (nr. 13006) 43
- Sprekers: Karine Lalieux, François Bellot*, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- Question de Mme Karine Lalieux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le train Benelux" (n° 13006) 43
- Orateurs: Karine Lalieux, François Bellot*, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
- Vraag van mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de eventuele integratie van Securail in een directie Bewaking en Controle van de federale politie" (nr. 13007) 44
- Sprekers: Karine Lalieux, François Bellot*, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol
- Question de Mme Karine Lalieux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'éventuelle intégration de Securail au sein d'une Direction de surveillance et de contrôle de la police fédérale" (n° 13007) 44
- Orateurs: Karine Lalieux, François Bellot*, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol

en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Vraag van mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de veiligheid op Brussels Airport" (nr. 13036)

45

Question de Mme Karine Lalieux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la sécurité à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 13036)

45

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

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

Vraag van mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "oplossingen voor het vliegverkeer boven Brussel" (nr. 13053)

47

Question de Mme Karine Lalieux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "des solutions pour le survol de Bruxelles" (n° 13053)

47

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

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

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 13 JULI 2016

Namiddag

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

du

MERCREDI 13 JUILLET 2016

Après-midi

De behandeling van de vragen vangt aan om 14.16 uur. De vergadering wordt voorgezeten door de heer Marcel Cheron.

01 Vraag van de heer Michel de Lamotte aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de regelgeving inzake drones" (nr. 11496)

01.01 Michel de Lamotte (cdH): Het recente koninklijk besluit met betrekking tot het gebruik van op afstand bestuurd luchtvaartuigen in het Belgisch luchtruim (Remotely Piloted Aircraft Systems of RPAS) voorziet in een opleiding tot dronepiloot. Het bepaalt dat de minister of zijn gemachtigde de RPAS-examinatoren op grond van de ervaring, de bekwaamheden en de persoonlijkheid van de instructeur aanstelt.

Hoe werd de lijst van de instructeurs opgesteld? Is er geen sprake van een belangenconflict aangezien de instructeurs en inspecteurs meestal verkopers van drones zijn?

01.02 François Bellot, ministre (*Frans*): We vertrekken van een wit blad. Het besluit bepaalt dat de personen die een bijzondere beroepservaring ter zake kunnen rechtvaardigen tijdelijk de functie van RPAS-examinator kunnen uitoefenen voor een periode van een jaar. Die informatie werd langs de geëigende kanalen verspreid en er werd aan toegevoegd dat de RPAS-bestuurders als examinator kunnen worden aangesteld nadat ze een cv en een brief met hun motivering bezorgd hebben. Het DGLV heeft besloten 13 examinatoren aan te stellen. De situatie zal op het eind van het

Le développement des questions commence à 14 h 16. La réunion est présidée par M. Marcel Cheron.

01 Question de M. Michel de Lamotte au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la législation relative aux drones" (n° 11496)

01.01 Michel de Lamotte (cdH): Le récent arrêté royal relatif à l'utilisation des aéronefs télé-pilotés (Remotely Piloted Aircraft Systems ou RPAS) prévoit des formations de télé-pilote. Il prévoit que le ministre ou son délégué désigne les examinateurs RPAS sur la base de l'expérience, des qualifications et de la personnalité de l'instructeur.

Comment a été élaborée la liste d'instructeurs? N'y a-t-il pas conflit d'intérêt du fait que les instructeurs et inspecteurs sont, pour la plupart, des vendeurs de drones?

01.02 François Bellot, ministre (*en français*): Nous partons d'une page blanche. L'arrêté prévoit d'accorder l'autorisation d'exercer les fonctions d'examinateur RPAS pour une période temporaire d'un an aux personnes justifiant d'une expérience professionnelle. L'information a été diffusée, précisant que des pilotes de RPAS pouvaient être désignés comme examinateurs après envoi d'un CV et d'une lettre de motivation. La DGTA a décidé de désigner 13 examinateurs. La situation sera réexaminée à la fin de l'année.

jaar herbekeken worden.

De lijst wordt opgemaakt op grond van de volgende criteria: de ervaring van de examiner op het stuk van een andere categorie van vliegtuigen, zoals instructeur-examinator voor modelvliegtuigen, ervaring op het vlak van RPAS, de persoonlijkheid van de kandidaat en zijn taalrol.

Er zijn weinig piloten die genoeg ervaring en kennis hebben om zich als examiner te kunnen kwalificeren. De fabrikanten van de RPAS-toestellen krijgen voor dit criterium dus de beste beoordeling.

01.03 Michel de Lamotte (cdH): Is er geen risico op belangenvermenging? U moet daarop alert zijn bij de door u voor eind 2016 aangekondigde evaluatie.

Het incident is gesloten.

02 **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw Karin Temmerman aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toekomst van spoorlijn 204 voor personenvervoer" (nr. 11754)
- de heer Egbert Lachaert aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de realisatie van personenvervoer naar het Gentse havengebied via spoorlijn 204" (nr. 11869)
- de heer Peter Dedecker aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de reizigersspoorlijn naar de Gentse zeehaven (lijn 204)" (nr. 11939)
- de heer Veli Yüksel aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "spoorlijn 204" (nr. 12148)

02.01 Karin Temmerman (sp.a): De haven van Gent is zeer moeilijk bereikbaar met het openbaar vervoer. Spoorlijn 204 doorkruist de havenzone, maar er rijdt geen trein op het spoor. Samen met onder meer het Gentse havenbedrijf, het stadsbestuur, de bedrijven en de vakorganisaties ijveren we over de partijgrenzen heen voor de ingebruikname van lijn 204 naar Zelzate.

De haven van Gent creëert heel wat werkgelegenheid.

Bij de voorstelling van het nieuwe vervoersplan door

Les critères pour établir la liste sont l'expérience d'examineur pour une autre catégorie d'aéronef, comme instructeur examineur en aéromodélisme, une expérience dans le domaine des RPAS, la personnalité du candidat et le rôle linguistique.

Peu de pilotes possèdent l'expérience et les connaissances suffisantes pour se qualifier au titre d'examineur. Les fabricants d'appareils RPAS obtiennent donc la meilleure notation pour ce critère.

01.03 Michel de Lamotte (cdH): N'y a-t-il pas un risque de conflit d'intérêts? Soyez-y attentif dans la mise en place de l'évaluation que vous annoncez pour fin 2016.

L'incident est clos.

02 **Questions jointes de**

- Mme Karin Temmerman au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'avenir de la ligne ferroviaire 204 pour le transport de personnes" (n° 11754)
- M. Egbert Lachaert au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la mise en place d'une ligne de transport de voyageurs à destination du domaine portuaire de Gand sur la ligne 204" (n° 11869)
- M. Peter Dedecker au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la ligne de transport de voyageurs à destination du port maritime de Gand (ligne 204)" (n° 11939)
- M. Veli Yüksel au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la ligne ferroviaire 204" (n° 12148)

02.01 Karin Temmerman (sp.a): Le port de Gand est très difficilement accessible en transports en commun. La ligne ferroviaire 204 traverse la zone portuaire mais aucun train n'y circule. Avec notamment l'appui de la Régie portuaire de Gand, l'administration communale, les entreprises et les organisations syndicales, et par-delà les clivages politiques, nous plaçons en faveur de la mise en service de la ligne 204 vers Zelzate.

Le port de Gand est un vivier de création d'emplois.

Lors de la présentation du nouveau plan de

de provincie liet men uitschijnen dat er een kans bestaat dat er een nieuwe studie wordt uitgevoerd en dat de spoorlijn opnieuw in gebruik genomen kon worden. Klopt dat?

Dit is een van de prioriteiten in de Vlaamse spoorstrategie. Is er hierover al overlegd met de Vlaamse regering?

De beslissing heeft ook gevolgen voor de uitbouw van het voorstadsnet van Gent. Wat is de stand van zaken?

02.02 Peter Dedecker (N-VA): Het potentieel van spoorlijn 204 voor Gent, de Gentse haven en de ruime omgeving is enorm. In de Gentse haven zijn er heel wat vacatures, maar er is nood aan beter openbaar vervoer om de mensen naar hun werk te brengen. Er zijn al verschillende analyses gemaakt, maar in het nieuwe vervoersplan wordt spoorlijn 204 niet opgenomen, hoewel ze wel opgenomen was in het investeringsplan voor de uitrol van ETCS.

Is er overlegd tussen de federale overheid en de Gewesten? Werd het lokale niveau, in het bijzonder de stad Gent, betrokken bij de opstelling van het nieuwe vervoersplan? Wat zijn de toekomstplannen voor spoorlijn 204? Blijft de lijn opgenomen in het investeringsplan voor ETCS? Komen er nog nieuwe studies?

Wat zijn de gevolgen voor het voorstadsnet in Gent, waarvan spoorlijn 204 een essentieel onderdeel zou kunnen zijn?

02.03 Minister François Bellot (Nederlands): Een heropening van spoorlijn 204 tussen Gent en Zelzate werd door de NMBS in 2009 bestudeerd. De opening voor reizigerstreinen vergt belangrijke investeringen. Een investeringscel waarin de Gewesten zijn vertegenwoordigd, werd opgericht.

Mogelijke verbeteringen van het aanbod vanaf december 2017 in en rond Gent worden bestudeerd en zullen deel uitmaken van het nieuwe vervoersplan.

02.04 Karin Temmerman (sp.a): In de provinciale commissie werd mij gezegd dat er een nieuwe studie zou worden gemaakt en dat er in de nabije toekomst investeringen zouden gebeuren. Er werden ondertussen al zeer veel studies gemaakt waaruit blijkt dat er een groot potentieel is. Ik schrik van het antwoord van de minister. Hij verwijst vaag

transport par la province, on a laissé entendre qu'une nouvelle étude pourrait être menée et que la ligne ferroviaire pourrait redevenir opérationnelle. Est-ce exact?

Il s'agit d'une des priorités de la stratégie ferroviaire flamande. Une concertation a-t-elle déjà eu lieu à ce sujet avec le gouvernement flamand?

La décision qui sera prise aura également un impact sur le développement du réseau suburbain autour de Gand. Quel est l'état des lieux?

02.02 Peter Dedecker (N-VA): La ligne ferroviaire 204 représente un potentiel énorme pour Gand, pour le port de Gand et pour les abords de Gand au sens large. Notamment au vu du grand nombre d'offres d'emplois proposées dans le port, il est nécessaire d'améliorer les transports en commun pour acheminer les travailleurs vers leur lieu de travail. Diverses analyses ont déjà été réalisées, mais la ligne 204 ne figure pas dans le nouveau plan de transport alors qu'elle était incluse dans le plan d'investissements relatif à l'installation progressive de l'ETCS.

Une concertation a-t-elle eu lieu entre le fédéral et les Régions? L'échelon local, et en particulier la ville de Gand, a-t-il été impliqué dans l'élaboration du nouveau plan de transport? Comment envisage-t-on l'avenir de la ligne 204? Reste-t-elle inscrite au plan d'investissements pour l'ETCS? De nouvelles études seront-elles réalisées?

Quelles sont les conséquences pour le réseau périurbain de Gand, dont la ligne 204 pourrait constituer un maillon essentiel?

02.03 François Bellot, ministre (en néerlandais): En 2009, la SNCB a étudié la possibilité d'une réouverture de la ligne ferroviaire 204 entre Gand et Zelzate. Cette ouverture aux trains de voyageurs nécessite d'importants investissements. Une cellule d'investissements où siègent des représentants des Régions a été créée.

Des améliorations possibles de l'offre à partir de décembre 2017 à Gand et aux alentours sont à l'examen et feront partie du nouveau plan de transport.

02.04 Karin Temmerman (sp.a): Il m'a été dit lors de la commission provinciale qu'une nouvelle étude serait menée et que des investissements seraient réalisés dans un proche avenir. Depuis lors, une multitude d'études ont révélé l'existence d'un potentiel important. La réponse du ministre me fait peur car il fait vaguement référence au RER mais

naar het GEN, maar ontwijkt daarmee spoorlijn 204. Het gaat over de belangrijkste cluster van Oost-Vlaanderen met de grootste toegevoegde waarde aan tewerkstelling van heel Vlaanderen, voornamelijk voor laaggeschoolde werknemers. Het is onvoorstelbaar dat er geen openbaar vervoer is.

De lijn ligt er. Er moeten inderdaad nog perrons komen en er moet ECTS worden geïnstalleerd, maar dat is niet dezelfde investering als het aanleggen van een nieuwe lijn. Ik wil de minister met aandrang vragen om dit te herbekijken.

02.05 Peter Dedecker (N-VA): Ik had ook een iets uitgebreider antwoord verwacht. Als we spoorlijn 204 willen opnemen in het vervoersplan 2017 en het voorstadsnet rond Gent, dan moet er wel tijdig worden geïnvesteerd in perrons en de nodige veiligheidsvereisten om daar treinen te kunnen laten rijden. Dat gaat niet om grote investeringen, maar ze moeten wel tijdig worden gestart. Ik vind het kort door de bocht om enkel te zeggen dat men het zal bekijken in het kader van het vervoersplan 2017. Ik hoop dat het potentieel op korte termijn benut kan worden. Er werden al voldoende studies over gemaakt.

Het incident is gesloten.

Voorzitter: mevrouw Karine Lalieux.

03 Vraag van de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het plan om kantelbaktreinen in te zetten op de lijn Brussel-Luxemburg-Straatsburg-Zürich" (nr. 12108)

03.01 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): De lijn Brussel-Luxemburg-Straatsburg is een van de Europese strategische corridors. De Luxemburgse en de Belgische regering zouden de plannen om kantelbaktreinen te laten rijden op deze lijn op 4 juli bespreken. In de herfst zou er een vergadering worden belegd met de Zwitserse, de Belgische, de Luxemburgse en de Franse minister en de operatoren van deze vier landen.

Hebt u dit op 4 juli besproken? Nadat de Zwitserse spoorwegmaatschappij had afgehaakt, leek het project van de baan. Waarom is het opnieuw actueel? Met de modernisering van As 3, d.z. de lijnen 161 en 162, werd er al een begin gemaakt: is het technisch mogelijk om er een kantelbaktrein in te zetten zonder alles te moeten heraanleggen? Hoe staat u tegenover de mogelijkheid om haltes in

esquive ainsi la question de la ligne ferroviaire 204. Ce port est le pôle économique le plus important de la Flandre orientale et il présente la plus forte valeur ajoutée de toute la Flandre en matière d'emplois, en particulier pour les travailleurs peu qualifiés. Il est inconcevable qu'il ne soit pas accessible en transports en commun.

La ligne est là. Il faut encore effectivement prévoir des quais et installer le système ECTS, mais il s'agit d'un investissement qui n'est pas comparable à l'aménagement d'une nouvelle ligne. J'exhorte le ministre à revoir ce dossier.

02.05 Peter Dedecker (N-VA): Je m'attendais également à une réponse un peu plus étoffée. Si nous voulons intégrer la ligne ferroviaire 204 au plan de transport 2017 et au réseau suburbain en périphérie gantoise, il faut investir à temps dans des quais et remplir les exigences de sécurité nécessaires à la circulation des trains. Il ne s'agit pas d'investissements colossaux, mais ils doivent tout de même être entrepris à temps. Se contenter de dire que la question sera étudiée dans le cadre du plan de transport 2017 est à mon sens un peu court. J'espère que le potentiel pourra être utilisé à court terme. Suffisamment d'études ont déjà été menées à ce sujet.

L'incident est clos.

Présidente: Mme Karine Lalieux.

03 Question de M. Marcel Cheron au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le projet de train pendulaire sur la ligne Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg-Zürich" (n° 12108)

03.01 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): La ligne Bruxelles - Luxembourg - Strasbourg fait partie des corridors européens stratégiques. Le projet du train pendulaire sur cette ligne devait faire l'objet de discussions entre les gouvernements luxembourgeois et belge, le 4 juillet. Une réunion serait aussi prévue en automne entre les ministres suisse, belge, luxembourgeois et français et les opérateurs de ces quatre pays.

En avez-vous discuté le 4 juillet? Quel élément nouveau a réactivé ce dossier, quand il semblait enterré depuis l'abandon par les chemins de fer suisses? La modernisation de l'Axe 3, soit les lignes 161 et 162, est déjà en cours: techniquement, est-il possible d'y exploiter un train pendulaire sans devoir tout refaire? Que pensez-vous du fait de prévoir des arrêts à Namur,

te lassen in Namen, Libramont en Aarlen?

03.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): De Zwitserse, de Luxemburgse en de Belgische minister hebben het dossier opnieuw ter sprake gebracht omdat ze het vervoer per spoor op deze strategische as willen verbeteren. Op de vergadering in La Gaichel op 4 juli werd er afgesproken om het dossier verder te analyseren en te updaten. Ik kan bevestigen dat de vier landen in de herfst zullen vergaderen.

Volgens Infrabel is het mogelijk om kantelbaktreinen op de lijnen 161 en 162 in te zetten op voorwaarde dat de werken in het kader van de modernisering van As 3 worden bijgestuurd.

Sommige bochten moeten aangepast worden om een snelheid van meer dan 130 km/uur mogelijk te maken. Er moet ook worden onderzocht of de afmetingen van de bovenleidingen aangepast zijn aan de kantelbaktreinen.

De dienstregeling zal gebaseerd zijn op een businesscase. Er moet een evenwicht gevonden worden tussen de inkomsten door de verbetering van de commerciële snelheid en een haltebeleid dat gunstig is voor Wallonië, met een halte in Namen en een in de provincie Luxemburg.

03.03 **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): Ik hoop dat de beoogde aanpassingen snel uitgevoerd zullen worden zodat men in dit dossier van de kantelbaktreinen vooruitgang kan boeken. Ik neem er nota van dat er één halte is voorzien in Luxemburg.

Het incident is gesloten.

04 **Vraag van de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het voortbestaan van de fietspunten in het kader van de marktconsultatie 2016-2020" (nr. 12109)**

04.01 **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): Het beheer van de fietspunten is momenteel toevertrouwd aan sociaaleconomische bedrijven, nadat de NMBS een projectoproep in die zin deed.

In de volgende opdracht worden de prestaties en de financiering van de fietspunten drastische teruggeschoefd.

Bovendien legt de NMBS een financieringssysteem met drie inputs op: betaling van de prestaties door de NMBS, overheidssubsidies en ontvangsten uit

Libramont et Arlon?

03.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): La réactivation de ce dossier est due à la volonté commune des ministres suisse, luxembourgeois et belge, d'améliorer le transport ferroviaire sur cet axe stratégique. Lors de la réunion à La Gäichel du 4 juillet, il a été convenu d'avancer dans l'analyse du dossier en le réactualisant. Je confirme que les quatre pays se réuniront à l'automne.

Selon Infrabel, exploiter des trains pendulaires sur les lignes 161 et 162 nécessiterait des adaptations aux travaux réalisés lors de la modernisation de l'Axe 3.

Certaines courbes devraient être adaptées pour permettre une vitesse supérieure à 130 km/h. Il faudrait également vérifier la compatibilité des gabarits de caténaires avec la circulation de trains pendulaires.

La desserte se basera sur un *business case*. Un équilibre doit être trouvé entre les recettes dues à l'amélioration de la vitesse commerciale et une politique d'arrêts favorable à la Wallonie comprenant un arrêt à Namur et un autre en province du Luxembourg.

03.03 **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): J'espère que les adaptations envisagées seront réalisées pour faire avancer le dossier du pendulaire. Je prends note de l'arrêt unique prévu dans le Luxembourg.

L'incident est clos.

04 **Question de M. Marcel Cheron au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la pérennité des points vélo dans le cadre de l'appel de marché 2016-2020" (n° 12109)**

04.01 **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): La gestion des points vélo est attribuée pour l'instant à des entreprises d'économie sociale par le biais d'un appel à projets de la SNCB.

Le prochain marché prévoit de réduire drastiquement les prestations et les financements des points vélo.

En outre, La SNCB impose un système de financement à trois *inputs*: paiement des prestations par la SNCB, subsides publics, recettes

andere aangeboden diensten, zoals fietsherstellingen (waarbij geen rekening wordt gehouden met de Waalse situatie, waar het modale aandeel van de fiets erg klein is)

généérées par d'autres services proposés, comme les réparations (inadaptés en Wallonie vu la faible part modale du vélo).

Zelf hecht u veel belang aan de combinatie van verschillende verplaatsingswijzen (de zogenaamde comodaliteit) en aan mobiliteit van deur tot deur. Heeft de NMBS het niet bij het verkeerde eind met haar nieuwe projectoproep?

Vu l'importance que vous apportez à la co-modalité et à la mobilité porte-à-porte, la SNCB ne fait-elle pas fausse route dans son nouvel appel à projets?

Kan de NMBS nog overleg opgang brengen met alle betrokken partijen om een en ander recht te trekken?

La SNCB est-elle en mesure d'établir une concertation avec tous les acteurs concernés pour corriger le tir?

Wat zult u doen om het voortbestaan van de fietspunten, meer bepaald in Wallonië, veilig te stellen?

Que comptez-vous faire pour assurer la pérennité des points vélos, plus spécifiquement en Wallonie?

04.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): Wegens budgettaire redenen heeft de NMBS beslist de financiering van de fietspunten te wijzigen. Ze maakt daarbij een onderscheid tussen drie categorieën.

04.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): Pour des raisons budgétaires, la SNCB a décidé de modifier son mode de financement des points vélo, en distinguant trois catégories.

Alle Waalse fietspunten zullen onder categorie B vallen, met een verminderde dienstverlening en dus minder toegekende middelen tot gevolg.

Tous les points vélo wallons seront dans la catégorie B, avec pour corollaire une diminution des prestations de service et donc des moyens alloués.

De ambitie bestaat erin het gebruik van de fiets bij treinreizigers te stimuleren.

L'ambition est de stimuler l'utilisation du vélo pour les voyageurs en train.

Alle offertes werden ontvangen.

Toutes les offres ont été réceptionnées.

De NMBS zal binnen het wettelijke kader het nodige doen om de continuïteit van de dienstverlening aan de klanten te verzekeren in de komende jaren.

La SNCB fera le nécessaire dans le cadre légal pour assurer la continuité des services aux clients dans les années à venir.

Bovendien zullen alle betrokken actoren, met inbegrip van de Gewesten en de gemeenten, geraadpleegd worden op het niveau van het intermodaliteitsplatform om de problematiek van de financiering van de fietspunten opnieuw te onderzoeken.

Par ailleurs, tous les acteurs concernés, y compris les Régions et les communes, seront consultés au sein de la plate-forme Inter-modalité pour réexaminer la problématique du financement du point vélo.

04.03 **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): Ik denk dat die maatregelen niet het verhoopte resultaat zullen opleveren op het vlak van het stimuleren van het gebruik van de fiets in Wallonië, integendeel.

04.03 **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): Je pense que ces mesures n'auront pas l'effet escompté en termes de stimulation d'utilisation du vélo en Wallonie, bien au contraire.

Ik reken op u om daar verandering in te brengen!

Je compte sur vous pour faire changer les choses!

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

05 **Vraag van mevrouw Karin Temmerman aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de tolerantie voor rijden**

05 **Question de Mme Karin Temmerman au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la tolérance pour la conduite sous**

onder invloed van alcohol" (nr. 12130)

05.01 Karin Temmerman (sp.a): Uit een recente gedragsstudie van het BIVV blijkt dat Belgen veel te tolerant zijn voor het rijden onder invloed van alcohol. Bovendien hebben we in Europees opzicht heel veel verkeersdoden en is 25% van de dodelijke ongevallen te wijten aan alcohol.

Welke concrete plannen heeft de minister om de tolerantie voor rijden onder invloed van alcohol terug te dringen? Waarom is hij geen voorstander van het rijbewijs met punten, waarvan verschillende studies aantonen dat het, samen met een grotere pakkans, de verkeersveiligheid vergroot? Deelt de minister het pleidooi van het BIVV voor een door de rechter verplicht alcoholslot voor hardleerse chauffeurs?

05.02 Minister François Bellot (*Nederlands*): Alcohol achter het stuur blijft een probleem. Daarom wil ik meer alcoholcontroles, een nultolerantie – 0,2 promille – voor onervaren bestuurders en een aanpassing van de regelgeving zodat hardleerse drinkers en mensen met een hoog promillage inderdaad verplicht zullen worden om een alcoholslot te laten installeren.

Eerst en vooral wil ik echter werk maken van een volledige en accurate databank over de vervallenverklaring Mercurius. Op korte termijn zal de databank operationeel zijn. Dat is cruciaal voor een zinvol controlebeleid. Het heeft dan ook nog geen zin om het te hebben over het rijbewijs met punten. Zodra Mercurius naar behoren werkt, zal ik dat bestuderen.

(*Frans*) Ik ben niet tegen het rijbewijs met punten, maar in Engeland blijft 40% van de bestuurders wier rijbewijs werd ingetrokken gewoon autorijden. Wij hebben een studie over die kwestie besteld.

05.03 Karin Temmerman (sp.a): Ik ben al blij dat de minister niet zegt dat hij tegen het rijbewijs met punten is en het zal bestuderen. Overigens hebben wij al een wetsvoorstel ingediend voor de invoering van het alcoholslot. Ik ben wel geen voorstander van nultolerantie voor onervaren bestuurders, want alcoholgebruik bij bestuurders komt het meest voor bij mensen van 35 tot 50 jaar. We moeten de jeugd niet culpabiliseren.

l'effet de l'alcool" (n° 12130)

05.01 Karin Temmerman (sp.a): Une étude de comportement réalisée récemment par l'IBSR révèle que les Belges sont beaucoup trop tolérants vis-à-vis de la conduite sous l'influence de l'alcool. Par ailleurs, le nombre de décès sur la route est très élevé en Belgique par rapport aux statistiques européennes et 25 % des accidents mortels sont dus à l'alcool.

Quels projets concrets le ministre peut-il présenter en vue de réduire la tolérance face à la conduite sous l'influence de l'alcool? Pourquoi n'est-il pas favorable au permis à points, alors même que diverses études montrent que cette mesure accroît la sécurité routière tout en renforçant le risque de sanctions? Le ministre appuie-t-il la thèse défendue par l'IBSR, à savoir qu'il s'indique d'obliger les chauffeurs récalcitrants, par le biais d'un juge, à installer un éthylotest antidémarrage?

05.02 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): L'alcool au volant reste un problème. C'est pourquoi je veux plus de contrôles d'alcoolémie, une tolérance zéro – 0,2 pour mille – pour les conducteurs inexpérimentés, et un ajustement de la réglementation afin que les buveurs invétérés et ceux qui présentent un haut degré d'alcoolémie soient effectivement obligés de faire installer un éthylotest antidémarrage.

D'abord et avant tout, je voudrais m'atteler sérieusement à une base de données complète et précise sur le retrait du permis, Mercurius. La base de données sera opérationnelle à court terme. C'est crucial pour mener une politique de contrôle sensée. Cela n'a dès lors pas de sens de parler déjà du permis à points. Dès que Mercurius fonctionnera à souhait, je me pencherai sur la question.

(*En français*) Je ne suis pas contre le permis à points mais en Angleterre, 40 % des personnes à qui on a retiré le permis continuent de rouler. Nous avons commandité une étude sur le sujet.

05.03 Karin Temmerman (sp.a): Je me réjouis que le ministre ne soit pas opposé à l'idée d'un permis à points et qu'il compte explorer cette piste. Nous avons d'ailleurs déjà déposé une proposition de loi visant à instaurer l'alcolock. En revanche, je n'approuve pas l'application de la tolérance zéro aux conducteurs novices. Il a en effet été démontré que ce sont surtout les personnes âgées de 35 à 50 ans qui conduisent sous l'effet de l'alcool. Il ne faut pas culpabiliser les jeunes.

Het incident is gesloten.

06 Vraag van mevrouw Karin Jiroflée aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het treinstation in Haasrode" (nr. 11684)

06.01 Karin Jiroflée (sp.a): Toen ik minister Galant in februari van dit jaar vroeg naar de mogelijke inplanting van een treinstation in Haasrode kreeg ik een nietszeggend antwoord over een studie, maar niets over een timing. Ik hoorde er ook niets over tijdens de voorstelling van het nieuwe vervoersplan 2017.

Is de minister hiervan op de hoogte? Hoe staat het met die studie?

06.02 Minister François Bellot (Nederlands): De NMBS voert de studie uit, maar laat ook weten dat, als ze op basis daarvan zou besluiten om een stopplaats te openen, ze dat onmogelijk kan realiseren tegen december 2017.

06.03 Karin Jiroflée (sp.a): Dat begrijp ik uiteraard. Ik kreeg echter nog steeds geen timing te horen.

Het incident is gesloten.

07 Samengevoegde vragen van
- de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de overheidsopdrachten van Infrabel en het veiligheidsaspect" (nr. 12435)
- de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de uitrusting van goederentreinen met een automatisch remsysteem" (nr. 12566)

07.01 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Op 8 juni heeft de heer Raskin een zware beschuldiging geuit: het baanvak waar het ongeval van Saint-Georges heeft plaatsgevonden zou als gevolg van een frauduleuze overheidsopdracht niet met TBL1+ uitgerust zijn. Infrabel heeft dat ontkend. Het Vlaams bedrijf Elgeka zou vrijwel alle veiligheidscontracten van TUC RAIL voor de provincie Luik in de wacht slepen. De prijzen die het voorstelt zouden niet marktconform zijn en achteraf zou het veel meer aanrekenen.

Na de toewijzing van de opdracht in 2014 zouden de werken nooit uitgevoerd zijn. Volgens Infrabel

L'incident est clos.

06 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 gare de Haasrode" (n° 11684)

06.01 Karin Jiroflée (sp.a): Lorsque j'ai interrogé la ministre Galant, en février dernier, sur la possible implantation d'une gare ferroviaire à Haasrode, j'ai reçu une réponse inconsistante sur une étude et pas un mot sur un calendrier. De même, je n'ai rien entendu à ce sujet lors de la présentation du nouveau plan de transport 2017.

Le ministre a-t-il connaissance du dossier? Quel est l'état d'avancement de l'étude?

06.02 François Bellot, ministre (en néerlandais): La SNCB réalise l'étude en question mais elle indique que si elle décidait sur cette base d'ouvrir un point d'arrêt, il lui serait impossible de le réaliser d'ici à décembre 2017.

06.03 Karin Jiroflée (sp.a): Je le comprends bien entendu. Cependant, je n'ai toujours rien entendu à propos d'un échéancier.

L'incident est clos.

07 Questions jointes de
- M. Marcel Cheron au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les marchés publics d'Infrabel en lien avec la sécurité" (n° 12435)
- M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'installation d'un système de freinage automatique dans les trains de marchandises" (n° 12566)

07.01 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Le 8 juin, M. Raskin portait une grave accusation: le tronçon où a eu lieu l'accident de Saint-Georges ne serait pas équipé du système TBL1+ à cause d'un marché public frauduleux. Infrabel a démenti. L'entreprise flamande, Elgeka, décrocherait pratiquement tous les contrats de sécurité de TUC RAIL pour la province de Liège. Elle braderait ses prix pour ensuite largement les dépasser.

L'adjudication passée en 2014 n'aurait jamais été suivie des travaux. Infrabel affirme que ce marché

betrof die opdracht de seinhuizen. Zou die opdracht uitgebreid zijn tot de installatie van TBL1+? Werden er klachten bij het gerecht ingediend? Hoe evolueert de situatie sinds TUC RAIL opnieuw onder de vleugels van Infrabel werd gebracht? Moet er geen audit van de aanbestedingsprocedures bij Infrabel en haar dochters uitgevoerd worden?

07.02 Wouter Raskin (N-VA): Daarnaast gevraagd, antwoordde toenmalig minister Galant begin 2015 dat slechts 40% van de locomotieven voor het goederenvervoer op het Belgische spoornet uitgerust was met het TBL1+-systeem. Het probleem lag vooral bij de buitenlandse spoorvervoerders.

Wat is de huidige stand van zaken?

07.03 Minister François Bellot (*Frans*): Het B222-sein dat door de treinbestuurder voorbijgereden werd toen het op rood stond, bevindt zich op een baanvak dat niet met TBL1+ is uitgerust. De uitrusting met TBL1+ van dit baanvak zou in het kader van een in 2014 gegunde overheidsopdracht gebeuren. De werken zijn op 7 september 2015 gestart.

(*Nederlands*) Op 4 maart 2016 heeft Infrabel beslist om de opdracht eenzijdig te verbreken wegens een aantal tekortkomingen door Elgeka.

(*Frans*) Die overheidsopdracht voorzag in de plaatsing van een seininrichting die computergestuurd wordt bediend, een EBP (elektronische bedieningspost), in het kader van de concentratie van de seinhuizen en de voorbereiding van de uitrusting van de sporen met het ETCS-systeem. De installatie van het TBL1+-systeem vergt dan slechts een geringe inspanning en was opgenomen in het bestek.

(*Nederlands*) Er werden inderdaad beroepen ingediend bij de Raad van State. Één ervan werd verworpen omdat de gunning aan Elgeka gegrond en degelijk gemotiveerd was.

(*Frans*) TUC RAIL hing af van de unitaire NMBS. Sinds 2005 is Infrabel meerderheidsaandeelhouder en volgt TUC RAIL de strategische lijn van Infrabel. In 2013 werd een nieuwe overeenkomst gesloten om het bestuur en de samenwerkingsmodaliteiten tussen beide maatschappijen te regelen.

Er worden regelmatig interne en externe audits uitgevoerd – onder meer door het Rekenhof – in het kader van overheidsopdrachten.

concerne les cabines de signalisation. Ce marché aurait-il été étendu à l'installation du TBL1+? Des plaintes ont-elles été déposées en justice? Comment la situation évolue-t-elle depuis que TUC RAIL a réintégré Infrabel? Un audit des procédures de marchés d'Infrabel et de ses filiales n'est-il pas nécessaire?

07.02 Wouter Raskin (N-VA): Interrogée à ce sujet, l'ancienne ministre Galant avait indiqué début 2015 que 40 % seulement des locomotives affectées au transport de marchandises sur le réseau ferroviaire belge étaient équipées du système TBL1+. Le problème résidait surtout chez les transporteurs ferroviaires étrangers.

Qu'en est-il aujourd'hui?

07.03 François Bellot, ministre (*en français*): Le signal B222 franchi au rouge se trouve dans un tronçon non équipé de TBL1+. Son équipement était prévu dans le cadre d'un marché passé en 2014 avec adjudication publique. Les travaux ont commencé le 7 septembre 2015.

(*En néerlandais*) Le 4 mars 2016, Infrabel a décidé de résilier unilatéralement le marché en raison d'un certain nombre de manquements dans le chef d'Elgeka.

(*En français*) Ce marché prévoyait d'installer une signalisation à enclenchement électronique, dite PLP (poste à logique programmable), dans le cadre de la concentration des cabines et de la préparation de l'installation de l'ETCS. L'installation de la TBL1+ ne demande alors qu'un effort minime. Elle figurait au cahier de charges.

(*En néerlandais*) Plusieurs recours ont effectivement été introduits devant le Conseil d'État. L'un d'entre eux a été rejeté car l'attribution du marché à Elgeka était fondée et dûment motivée.

(*En français*) TUC RAIL dépendait de la SNCB unitaire. Depuis 2005, Infrabel est son actionnaire majoritaire et TUC RAIL s'est inscrit dans la stratégie d'Infrabel. En 2013, une nouvelle convention a réglé la gouvernance et les modalités de coopération des deux sociétés.

Des audits internes et externes, dont ceux de la Cour des comptes, sont réalisés régulièrement dans le cadre des marchés publics.

07.04 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Ik aanvaard uw toelichting, maar gelet op de ernstige beschuldigingen die door de heer Raskin werden geuit, zal ik op dit en aanverwante dossiers terugkomen.

07.05 Wouter Raskin (N-VA): Ik heb geen antwoord gehoord op mijn vraag. Ik zal ze opnieuw indienen.

Het incident is gesloten.

08 Vraag van mevrouw Karin Jiroflée aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de volgende aflevering van Leuven Rechtdoor" (nr. 12497)

08.01 Karin Jiroflée (sp.a): In de regio Haacht zijn we er altijd al vanuit gegaan dat bij de baten van een luchthaven – zoals tewerkstelling en economische voordelen – ook de lasten horen, met name de geluidsoverlast. Sinds de vliegroute Leuven Rechtdoor wordt er echter veel te veel hinder boven één regio geconcentreerd en hebben we niet alleen gemiddeld 82% van het dalende verkeer maar ook een behoorlijk stuk van het stijgende verkeer. Het gaat niet meer over een eerlijke spreiding.

Ik pleit er niet voor om alles terug naar Leuven West te brengen, maar ik pleit voor een billijke spreiding. De minister heeft sinds mijn vorige vraag hierover de burgemeesters van de regio gesproken en een aantal actiecomités ontvangen. Wat zal hij ondernemen?

08.02 Minister François Bellot (Nederlands): (eerste deel van het antwoord zonder microfoon en bijgevolg onverstaanbaar) De rechtbank heeft op basis van een verslag van Belgocontrol van juni 2015 geoordeeld dat het niet bewezen is dat de route 07 Rechtdoor illegaal is.

Momenteel ben ik bezig om alle betrokken partijen te raadplegen, teneinde tot een billijke oplossing te komen.

08.03 Karin Jiroflée (sp.a): Ik zal er na het reces op terugkomen, want dit antwoord zegt natuurlijk niet veel.

Het incident is gesloten.

09 Samengevoegde vragen van

07.04 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Je dois accepter ces explications mais, vu la gravité des accusations portées par M. Raskin, je reviendrai sur ce dossier et des dossiers voisins.

07.05 Wouter Raskin (N-VA): Je n'ai pas reçu de réponse à ma question. Je la déposerai à nouveau.

L'incident est clos.

08 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 suite du volet Louvain tout droit" (n° 12497)

08.01 Karin Jiroflée (sp.a): La Région d'Haacht est toujours partie du principe que les nuisances – notamment les nuisances sonores – sont inhérentes aux avantages que présente un aéroport, tels que l'emploi et les avantages économiques. Depuis la mise en service de la route aérienne "Louvain tout droit", il y a cependant une concentration excessive de nuisances au-dessus d'une seule région qui se voit contrainte de subir non seulement les survols d'en moyenne 82 % des avions en phase d'atterrissage mais également d'une portion considérable des avions en phase de décollage. La répartition n'est dès lors plus équitable.

Je ne plaide pas pour un retour complet à la route aérienne Leuven West mais pour une équité dans la répartition. Depuis ma dernière question à ce sujet, le ministre a rencontré les bourgmestres de la Région ainsi qu'un certain nombre de comités d'actions. Que compte-t-il entreprendre à ce sujet?

08.02 François Bellot, ministre (en néerlandais): (première partie de l'intervention sans microphone et par conséquent inaudible) Le tribunal a jugé sur la base d'un rapport de Belgocontrol de juin 2015 qu'il n'est pas prouvé que la route "Leuven 07 Tout Droit" est illégale.

Actuellement, je consulte toutes les parties concernées, afin de parvenir à une solution équitable.

08.03 Karin Jiroflée (sp.a): Je reviendrai là-dessus après les vacances parlementaires, car cette réponse est particulièrement peu consistante.

L'incident est clos.

09 Questions jointes de

- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de procedure bij het vergeten van een abonnement" (nr. 12539)
 - de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het optreden van een treinbegeleider die een kind van 13 jaar in een station zonder personeel uit de trein heeft gezet" (nr. 12682)

- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la procédure à suivre en cas d'oubli d'un abonnement" (n° 12539)
 - M. Jean-Jacques Flahaux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le débarquement dans une gare sans personnel d'un enfant de 13 ans" (n° 12682)

09.01 David Geerts (sp.a): De nieuwe procedure bij het vergeten van een treinabonnement geldt al meer dan een jaar, maar er zijn nog altijd heel wat klachten. De geldende procedure is immers veel te ingewikkeld. Werd ze al geëvalueerd? Zullen er desgevallend wijzigingen komen? Hoeveel klachten ontving de NMBS over deze procedure?

09.01 David Geerts (sp.a): Cela fait déjà plus d'un an que la nouvelle procédure en cas d'oubli de l'abonnement de train est entrée en vigueur, mais les plaintes sont toujours légion. Cette procédure est en effet beaucoup trop compliquée. A-t-elle déjà fait l'objet d'une évaluation? Le cas échéant, des modifications sont-elles prévues? Combien de plaintes relatives à cette procédure la SNCB a-t-elle reçu?

Onlangs nog werd een dertienjarige jongen van de trein gezet omdat hij zijn abonnement had vergeten. Zal de hiervoor verantwoordelijke conducteur een blaam krijgen?

Récemment encore, un garçon de 13 ans s'est fait débarquer du train car il avait oublié son abonnement. Le contrôleur responsable recevra-t-il un blâme?

09.02 François Bellot, ministre (*Frans*): Als een reiziger niet over een geldig vervoersbewijs beschikt, stelt de treinbegeleider hem voor een ticket tegen het 'boordtarief' te kopen. Als de reiziger dat weigert, vraagt hij een identiteitsbewijs om een verslag van onregelmatigheid te kunnen opstellen. Als de reiziger ook dat weigert, dan vraagt de treinbegeleider een interventie om de reiziger van de trein te verwijderen. Voor een minderjarige kan die procedure enkel plaatsvinden in een station, waar een personeelslid de zorg voor de minderjarige zal opnemen.

09.02 François Bellot, ministre (*en français*): Lorsqu'un voyageur n'est pas en possession d'un titre de transport valable, l'accompagnateur de train lui propose un billet au tarif "à bord". En cas de refus, il demande un document d'identité afin de procéder à la rédaction d'un constat d'irrégularité. S'il refuse, l'accompagnateur demande une intervention, en vue d'exclure le voyageur du train. Pour un mineur, cette exclusion ne pourra avoir lieu que dans une gare, où un membre du personnel le prendra en charge.

(*Nederlands*) De evaluatie loopt nog. Er zijn geen gegevens beschikbaar over het aantal klanten dat reageert naar aanleiding van het vergeten van een abonnement.

(*En néerlandais*) L'évaluation est toujours en cours. Nous ne disposons pas de données relatives au nombre de clients réagissant à la suite de l'oubli de leur abonnement.

(*Frans*) Wat het verhaal betreft dat een kind van dertien jaar uit de trein zou zijn gezet in een niet-bemand station, lopen de versie van de moeder en de begeleider uiteen. Toen hij door de spoorwegpolitie werd gehoord, ontkende die dat er zich die dag een probleem had voorgedaan. Het onderzoek wordt voortgezet.

(*En français*) Pour le débarquement dans une gare sans personnel d'un jeune de 13 ans, les versions de sa mère et de l'accompagnateur se contredisent. Lors de son audition par la police des chemins de fer, celui-ci réfute avoir rencontré un problème ce jour-là. L'enquête suit son cours.

(*Nederlands*) Normaal volgt er naast persoonlijke opvolging en coaching ook nog een sanctie.

(*En néerlandais*) En pareil cas, on prévoit un suivi et un accompagnement personnels, assortis d'une sanction.

09.03 David Geerts (sp.a): Ik ben blij dat er een andere, algemene richtlijn bestaat, zeker ten aanzien van minderjarige kinderen. Het verbaast mij dat er hierover geen gegevens zijn, want vroeger waren die er wel. Ik zal in dat verband een schriftelijke vraag indienen.

Het incident is gesloten.

10 Vraag van mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toepassing van eenzijdige verzoekschriften bij spoorstakingen" (nr. 12203)

10.01 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Bij de spoorstakingen in oktober 2015 kon Infrabel onmiddellijk optreden tegen personen die sporen of seinhuizen bezetten, middels een eenzijdig verzoekschrift dat de maatschappij had ingediend in alle gerechtelijke arrondissementen. Infrabel werd in alle 39 procedures in het gelijk gesteld.

Hebben de NMBS en Infrabel na de spoorstakingen van het najaar 2015 en het eerste semester van 2016 tuchtsancties opgelegd? Hoeveel en welke sancties waren er per bedrijf? Zijn er al uitspraken in de beroepsprocedures naar aanleiding van de spoorstakingen van oktober 2015? Kan de minister voor alle stakingen in 2016 een overzicht geven van de eenzijdige verzoekschriften en de effectieve dwangsommen?

10.02 Minister François Bellot (*Nederlands*): Voor 2015 was er enkel op 18 mei 2015 een niet-erkende staking in het tractieatelier van Charleroi, waarna er voor 23 bedienden 30 minuten loon werd afgetrokken. In 2016 waren er niet-erkende stakingen op 25, 26, 27, 28, 29 en 30 mei en op 1, 2 en 3 juni. De betrokken bedienden kregen een strenge vermaning en een premieaftrek van 12,50 euro. Over uitspraken in beroep heb ik geen informatie.

10.03 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Gaat het om cijfers voor Infrabel of de NMBS?

10.04 Minister François Bellot (*Nederlands*): Voor het tractieatelier gaat het om de NMBS, voor het overige weet ik het niet zeker. Hoe dan ook werden de sancties opgelegd door HR-Rail.

09.03 David Geerts (sp.a): Je suis soulagé d'apprendre qu'il existe une autre directive, générale, surtout pour les mineurs d'âge. Je suis cependant surpris de l'absence de données en la matière car il était naguère possible de les obtenir. Je vais déposer une question écrite à ce sujet.

L'incident est clos.

10 Question de Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'application de requêtes unilatérales lors des grèves du rail" (n° 12203)

10.01 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Lors des grèves du rail en octobre 2015, Infrabel a pu intervenir immédiatement contre les personnes qui occupaient les voies ou les cabines de signalisation grâce à une requête unilatérale déposée dans tous les arrondissements judiciaires. Infrabel a obtenu gain de cause dans toutes les procédures, au nombre de 39.

La SNCB et Infrabel ont-elles infligé des sanctions disciplinaires après les grèves du rail de l'automne 2015 et du premier semestre 2016? Combien de sanctions chacune de ces deux entreprises a-t-elle appliquées? Quelle était la nature de ces sanctions? Des jugements ont-ils déjà été prononcés dans le cadre de procédures de recours à la suite des grèves du rail d'octobre 2015? Le ministre peut-il fournir le relevé des requêtes unilatérales et des astreintes effectives relatives à l'ensemble des grèves de 2016?

10.02 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): Pour l'année 2015, seule la grève du 18 mai 2015 à l'atelier de traction de Charleroi n'a pas été reconnue, entraînant une retenue de 30 minutes de salaire pour 23 employés. En 2016, des grèves non reconnues ont eu lieu les 25, 26, 27, 28, 29 et 30 mai et les 1, 2 et 3 juin. Les travailleurs concernés ont reçu une réprimande sévère et se sont vu infliger une retenue de 12,50 euros sur les primes. Je ne dispose pas d'informations sur des décisions rendues en appel.

10.03 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Ces chiffres concernent-ils Infrabel ou la SNCB?

10.04 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): Dans le cas de l'atelier, il s'agit de la SNCB, mais pour les autres grèves, j'ignore quelle entité est concernée. Quoi qu'il en soit, les sanctions ont été infligées par HR-Rail.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

11 Vraag van mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de evolutie naar treinpunten" (nr. 12422)

11 Question de Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'évolution vers des points train" (n° 12422)

11.01 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): De raad van bestuur van de NMBS heeft vorig jaar beslist om de loketten in die stations te sluiten waar bedienden meer dan 60% van de werktijd inactief zijn. Kunnen treinpunten hier geen soelaas bieden? Het gaat dan om het verkopen van tickets in kranten- of buurtwinkels en winkelconcessies in stations zonder loketten, uitgebaat door private uitbaters.

11.01 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): L'an dernier, la SNCB a décidé de fermer les guichets dans les gares où le personnel était en activité à concurrence de moins de 60 % de l'horaire de travail normal. Les points train ne pourraient-ils pas offrir une solution? Il s'agit de confier la vente de billets à des marchands de journaux, des commerces de proximité et des concessions commerciales privées dans les gares dépourvues de guichets.

Wat is de mening van de minister over deze suggestie?

Que pense le ministre de cette suggestion?

11.02 Minister François Bellot (Nederlands): Volgens de NMBS maken de klanten steeds meer gebruik van alternatieve verkoopkanalen als de NMBS-website en de automaten in de stations. Die automaten zijn inmiddels al goed voor meer dan 45% van de verkoop, tegen nog geen 10% twee jaar geleden. Op basis hiervan werkt de NMBS aan een distributiestrategie die de menselijke middelen beter benut.

11.02 François Bellot, ministre (en néerlandais): La SNCB indique que les clients ont de plus en plus souvent recours à des canaux de vente alternatifs comme le site web de la SNCB et les distributeurs automatiques présents dans les gares. Ceux-ci représentent d'ailleurs déjà plus de 45 % des ventes, contre moins de 10 % il y a deux ans. Sur cette base, la SNCB travaille à la mise en place d'une stratégie de distribution optimisant l'utilisation des moyens humains.

De sluiting van een loket heeft geen impact op het treinaanbod. Klanten kunnen altijd de website, allerlei mobiele apparaten en Twitter of Facebook raadplegen voor hulp. Voor extra informatie kunnen reizigers dagelijks van 7 tot 21.30 uur terecht bij de klantendienst. De verkoopautomaten zijn makkelijk in het gebruik en telefonische assistentie is mogelijk, zelfs een transactie van op afstand door de klantendienst behoort tot de mogelijkheden. Is een verkoopautomaat uitzonderlijk toch niet beschikbaar, dan vervalt het boordtarief bij aankoop van het ticket op de trein.

La fermeture d'un guichet n'a pas d'incidence sur l'offre de transport ferroviaire. Les clients peuvent toujours consulter le site web, toutes sortes d'appareils mobiles et Twitter ou Facebook pour trouver de l'aide. Pour des informations complémentaires, les voyageurs peuvent joindre le service clientèle quotidiennement entre 7 heures et 21 h 30. Les distributeurs automatiques de tickets sont faciles d'emploi et une assistance téléphonique est possible; même une transaction à distance par le service clientèle fait partie des possibilités. Un distributeur automatique de billets serait-il malgré tout, exceptionnellement, indisponible, le tarif de bord n'est alors pas d'application à l'achat d'un ticket à bord du train.

Een bijkomend verkoopkanaal wordt overwogen bij de uitwerking van de nieuwe beheerscontracten.

Un canal de vente supplémentaire est envisagé dans le cadre de l'élaboration des nouveaux contrats de gestion.

11.03 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Hopelijk verwijst die laatste zin naar de mogelijkheid om krantenwinkels, buurtwinkels en zelfstandige neringdoeners de mogelijkheid te bieden om NMBS-producten te verkopen.

11.03 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Espérons que cette dernière phrase renvoie à la possibilité d'offrir aux librairies, aux magasins de quartier et aux commerçants indépendants la faculté de vendre des produits de la SNCB.

Het incident is gesloten.

12 **Vraag van mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "zelfrijdende wagens" (nr. 12424)**

12.01 **Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): In mei 2015 werd in de Kamer een hoorzitting gehouden over zelfrijdende wagens. De conclusie was dat er inzake verzekeringen en aansprakelijkheid aan de huidige wetgeving niets moest worden aangepast, maar wel aan de Wegcode.

Is intussen duidelijk welke wijzigingen aan de Wegcode noodzakelijk zijn? Kan de minister die wijzigingen toelichten en een timing vooropstellen?

12.02 **Minister François Bellot** (*Nederlands*): België heeft een traditie van actieve betrokkenheid in internationale organen, zoals de Economische Commissie voor Europa van de VN. Het is in dat forum dat de regels over de controle over het voertuig worden vastgesteld, die vervolgens in nationale regelgeving worden omgezet. Mijn administratie is ter zake ook actief in de organen van de Europese Commissie.

Wij volgen een incrementele benadering die rijassistentie steeds verder toelaat, met zelfrijdende wagens als einddoel. In die zin moet ook de nieuwe interpretatie van artikel 8.5 van de Conventie van Wenen worden opgevat. Daardoor zijn alle huidige rijassistentiesystemen conform de regelgeving.

Het incident is gesloten.

13 **Samengevoegde vragen van**
 - de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het gsm'en achter het stuur" (nr. 12466)
 - mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het gebruik van de gsm achter het stuur" (nr. 13114)

13.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Bij gsm-gebruik achter het stuur zou het risico op een ongeval 3 à 4 keer groter zijn, bij sms'en zelfs 23 keer groter. Volgens het BIVV belt 32% van de bestuurders niet handenvrij tijdens het rijden en

L'incident est clos.

12 **Question de Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les voitures autonomes" (n° 12424)**

12.01 **Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): En mai 2015, une audition s'est déroulée à la Chambre au sujet des véhicules autonomes. Il a été conclu que si la législation actuelle ne doit pas être modifiée en matière d'assurances et de responsabilité, le Code de la route, en revanche, doit l'être.

Connaît-on exactement depuis lors les adaptations à apporter au Code de la route? Le ministre peut-il les expliquer et les inscrire dans un calendrier?

12.02 **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): La Belgique joue traditionnellement un rôle actif au sein d'organes internationaux tels que la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe. Les règles relatives au contrôle du véhicule sont fixées par ce forum puis transposées dans la législation nationale. Mon administration est également active au sein des organes de la Commission européenne.

Nous suivons une approche progressive qui permet une conduite de plus en plus assistée, l'objectif final étant d'aboutir à la voiture autonome. En ce sens, il faut également tenir compte de la nouvelle interprétation de l'article 8.5 de la Convention de Vienne. De ce fait, tous les systèmes de conduite assistée sont conformes à la législation.

L'incident est clos.

13 **Questions jointes de**
 - M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'utilisation du GSM au volant" (n° 12466)
 - Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'utilisation du GSM au volant" (n° 13114)

13.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Un conducteur qui utilise son GSM au volant aurait 3 à 4 fois plus de risques de faire un accident. S'il envoie des SMS, ce risque est même 23 fois plus important. Selon l'IBSR, 32 % des conducteurs utilisent leur

leest meer dan de helft van de bestuurders sms'en achter het stuur, vooral jongeren.

téléphone au volant sans kit mains libres et plus de la moitié des automobilistes – principalement les jeunes – envoient des SMS en roulant.

Hoe evalueert de minister het gsm-gebruik achter het stuur? Welke acties plant hij om dit gedrag bij te sturen? Denkt hij aan aanpassingen van de strafmaat? Heeft hij hierover al contact gehad met de minister van Binnenlandse Zaken?

Comment le ministre évalue-t-il l'utilisation du GSM au volant? Quelles initiatives entend-il prendre en vue de faire changer ce comportement? Envisage-t-il d'adapter le taux de la peine? A-t-il déjà pris contact avec le ministre de l'Intérieur en ce sens?

13.02 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Wat denkt de minister over het gebruik van de gsm achter het stuur? Aan welke alternatieve aanpak denkt hij eventueel? Is volgens hem het gebruik van een gsm tussen schouder en oor, maar met beide handen aan het stuur, al dan niet een inbreuk op de wetgeving?

13.02 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Que pense le ministre de l'utilisation du GSM au volant? À quelle autre approche songe-t-il éventuellement? Selon lui, l'utilisation d'un GSM calé entre l'épaule et l'oreille, mais avec maintien des deux mains sur le volant, constitue-t-elle une infraction à la législation?

13.03 Minister François Bellot (Nederlands): Het volstaat om rond te kijken in het verkeer om de problematiek te beseffen. Dergelijk gedrag komt de verkeersveiligheid geenszins ten goede. Momenteel bedraagt de onmiddellijke boete voor een dergelijke inbreuk 110 euro. Moet men voor de rechter verschijnen, dan kan de boete oplopen tot 1.500 euro en kan het rijbewijs worden ingetrokken. Verdere sensibilisering geniet mijn voorkeur. Voor het blokkeren van het gsm-signaal in voertuigen moeten de mogelijke technologieën eerst worden geëvalueerd.

13.03 François Bellot, ministre (en néerlandais): Il suffit d'observer les autres conducteurs dans le trafic pour prendre conscience du problème. Un tel comportement ne profite nullement à la sécurité routière. Actuellement, pareille infraction est punie d'une amende immédiate de 110 euros. S'il y a comparution devant le juge, l'amende peut atteindre jusqu'à 1 500 euros et il peut être procédé à un retrait de permis. Je privilégie une sensibilisation accrue. Pour pouvoir bloquer le signal GSM dans les véhicules, il convient au préalable d'évaluer les possibilités technologiques.

Ik vind dat we vooral moeten streven naar een gedragsverandering, hoewel ik niets tegen voertuigtechnologieën heb. Verzekeringsmaatschappijen zouden voor een gsm-blokkeringsstelsel lagere premies kunnen aanrekenen.

J'estime que nous devrions surtout œuvrer à un changement des comportements, même si je ne suis pas opposé à l'intégration de technologies dans les véhicules. Les entreprises d'assurances pourraient faire baisser les primes pour les véhicules dotés d'un système de blocage du GSM.

Over de inbeslagname van de gsm heb ik nog geen contact gehad met de ministers van Binnenlandse Zaken en Justitie.

Je n'ai pas encore pris contact avec les ministres de l'Intérieur et de la Justice à propos de la confiscation du GSM.

Een bestuurder met een gsm tussen hoofd en schouder riskeert een veroordeling op basis van artikel 8.3 van de Wegcode als kan worden bewezen dat hij zijn voertuig niet voldoende in de hand had. Dat vergt vooral een goede beschrijving van de omstandigheden van de overtreding in het pv.

Un conducteur qui coince son GSM entre sa tête et son épaule risque une condamnation sur la base de l'article 8.3 du Code de la route s'il peut être prouvé qu'il ne maîtrisait pas suffisamment son véhicule. Il importe dès lors que le PV donne une définition précise des circonstances de l'infraction.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

14 Vraag van de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het gebruik van onkruidverdelgers door de dochterondernemingen en onderaannemers van Infrabel" (nr. 12652)

14 Question de M. Marcel Cheron au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'utilisation d'herbicide par les filiales et sous-traitants d'Infrabel" (n° 12652)

14.01 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): In mei 2015 stelde ik uw voorganger een vraag over het soort van onkruidverdelger en de hoeveelheid ervan die bij het spoor wordt gebruikt. De hoofdsporen worden behandeld door de onkruidtrein; de zijsporen en de onmiddellijke omgeving door gespecialiseerde firma's. Vreemd genoeg zou Infrabel geen zicht hebben op de gebruikte producten of hoeveelheden en wacht het bedrijf op het antwoord van de bedrijven in kwestie. De eerste analyse had tegen medio 2015 klaar moeten zijn. Het is nu medio 2016 en het wordt hoog tijd dat er antwoorden komen op die vragen.

Welke hoeveelheid herbiciden wordt er gebruikt om de zones in kwestie te behandelen? Welke producten worden er gespreoid? Wat zijn de resultaten van de analyse?

14.02 Minister François Bellot (*Frans*): De firma's die onkruid verdelgen in de zones in kwestie hebben de vereiste vergunningen en werden geselecteerd bij openbare aanbestedingen. Ik bezorg u een tabel met de hoeveelheden van de in 2015 gebruikte producten. Volgens Infrabel doen de firma's geen beroep op onderaannemers.

34% van de producten zijn selectieve herbiciden en 66% zijn totale onkruidverdelgers; in 99,5% van de gevallen zijn het producten die via het blad worden opgenomen en in 0,5% van de gevallen herbiciden met kiemremmende middelen voor de bodem. In 2015 werd er in totaal 6,4 ton werkzame stoffen gespreoid op een oppervlakte van 2.000 ha.

14.03 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Ik zal het aanvullend schriftelijk antwoord met belangstelling analyseren.

Het incident is gesloten.

15 Vraag van de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de internationale intermodaliteit trein en fiets" (nr. 12662)

15.01 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): De internationale spoorwegmaatschappijen zijn niet verplicht niet gedemonteerde fietsen met de trein te vervoeren. Wanneer men zich met een Thalys- of een ICE-trein en – in de meeste gevallen ook – met een andere hst verplaatst kan men geen gebruikmaken van het gecombineerde vervoer trein-fiets voor die lange afstanden. De klassieke treinen waarop die combinatie wél mogelijk was,

14.01 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): En mai 2015, j'interrogeais votre prédécesseure concernant le type et la quantité de désherbant utilisé par les chemins de fer. Si le traitement des voies principales est effectué par le train désherbant, le traitement des voies accessoires et des abords serait effectué par des firmes spécialisées. Curieusement, Infrabel n'aurait aucune vision des produits utilisés ni des quantités et attend la réponse des entreprises concernées. La première analyse devait être faite pour mi-2015. À la mi 2016, il est urgent d'avoir réponse à ces questions.

Quelle quantité d'herbicide est-elle utilisée pour traiter les zones concernées? Quels sont les produits utilisés? Quels sont les résultats de l'analyse?

14.02 François Bellot, ministre (*en français*): Les firmes désherbant les zones concernées ont les agréments requis et sont sélectionnées par marchés publics. Je vous remets un tableau indiquant les quantités de produits utilisés en 2015. Selon Infrabel, les firmes ne font pas appel à la sous-traitance.

Il y a 34 % des herbicides sélectifs et 66 % d'herbicides; 99,5 % sont des produits foliaires et 0,5 % d'herbicide de sol anti-germinatif. En 2015, il y a eu un cumul de 6,4 tonnes de substances actives mises en œuvre pour une surface de 2 000 ha.

14.03 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): J'analyserai les compléments écrits avec intérêt.

L'incident est clos.

15 Question de M. Marcel Cheron au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'intermodalité train et vélo internationale" (n° 12662)

15.01 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Les compagnies ferroviaires internationales n'ont pas d'obligation de prendre à bord les vélos non démontés. Les Thalys, les ICE ou la plupart des TGV rendent la combinaison train-vélo impossible pour les longues distances, et les trains classiques qui le permettaient sont supprimés peu à peu. Or l'Union européenne vient de se lancer dans la révision de la réglementation sur les droits des

worden geleidelijk aan geschrapt. De Europese Unie buigt zich sinds kort over de herziening van de regelgeving met betrekking tot de rechten van de treinreizigers en de verplichtingen van de spoorwegmaatschappijen.

Welke maatregelen kunt u nemen om de intermodaliteit te vergroten? Zult u de Europese fietsersverenigingen steunen wanneer die nieuwe verordening wordt opgesteld?

15.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): Op grond van de bestaande verordening kunnen spoorwegondernemingen reizigers al de mogelijkheid geven om fietsen mee te nemen in de trein, voor zover ze makkelijk hanteerbaar zijn, zulks geen nadelige invloed heeft op de spoorwegdienst en het rollend materieel dit toelaat. De exploitanten van de hogesnelheidstreinen eisen dat de fiets deels wordt gedemonteerd en wordt ingepakt indien de trein niet over een bagagerijtuig beschikt.

De besprekingen over de herziening van die verordening zijn nog niet van start gegaan.

Aan de hand van een studie zal de Commissie inzicht in de situatie kunnen krijgen en de problemen omtrent de bescherming van de rechten en de plichten van treinreizigers kunnen evalueren. De Belgische overheid en belangengroepen zoals de European Passengers' Federation werden gehoord.

Het incident is gesloten.

16 Vraag van de heer **David Geerts** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de taalevenwichten bij CEO's, directie en leden van de raad van bestuur bij de NMBS en Infrabel" (nr. 12663)

16.01 **David Geerts** (sp.a): Regelmatig lezen wij dat de regering denkt aan de benoeming van nieuwe CEO's, directieleden en leden van de raad van bestuur van de NMBS en Infrabel. Blijkbaar zijn affiniteit met regeringspartijen en de juiste taalrol daarbij nog steeds meer van belang dan bekwaamheid.

Stel dat de bekwaamste kandidaat een Chinees of een Amerikaan zou zijn, wat zijn dan de gevolgen daarvan? Kan alleen een Belgische CEO voorzitter van de raad van bestuur zijn? Als men voor iemand met een andere nationaliteit zou kiezen, welke

passagers ferroviaires et les obligations des compagnies qui les transportent.

Que pouvez-vous faire pour renforcer cette intermodalité? Soutiendrez-vous les associations cyclistes européennes pour la formulation de ce nouveau règlement?

15.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): Le règlement relatif aux droits et obligations des voyageurs ferroviaires permet déjà aux entreprises de concéder le droit de prendre son vélo dans le train à condition qu'il soit facile à manipuler, que cela ne gêne pas le service et que le matériel roulant le permette. Les exploitants des trains à grande vitesse exigent le démontage partiel et l'emballage du vélo si la composition du train ne comporte pas de fourgon.

Les discussions sur la révision de ce règlement n'ont pas encore débuté.

Une étude permettra à la Commission de saisir la situation et évaluer les problèmes liés à la protection des droits et obligations des voyageurs. L'autorité belge et des groupes d'intérêts tels que la Fédération des passagers européens ont été entendus.

L'incident est clos.

16 Question de M. **David Geerts** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les équilibres linguistiques au niveau des CEO, de la direction et des membres du conseil d'administration de la SNCB et d'Infrabel" (n° 12663)

16.01 **David Geerts** (sp.a): Nous lisons régulièrement que le gouvernement pense à la nomination de nouveaux CEO, dirigeants d'entreprise et membres du conseil d'administration de la SNCB et d'Infrabel. Apparemment, l'affinité avec les partis du gouvernement ou le bon rôle linguistique restent, à cet égard, bien plus importants que la compétence.

Imaginons que le candidat le plus approprié soit un Chinois ou un Américain, quelles en seraient les conséquences? Seul un CEO belge peut-il présider le conseil d'administration? Si l'on choisissait un candidat d'une autre nationalité, quelle législation

wetgeving zou dan moeten worden aangepast?

16.02 Minister **François Bellot** (*Nederlands*): De wet van 21 maart 1991 legt geen nationaliteitsvereiste op aan de leden van de raad van bestuur. Uitsluiting van burgers van andere staten die deel uitmaken van de Europese economische ruimte lijkt alleszins niet toegestaan, gelet op het vrij verkeer van diensten.

Dit principe wordt in de wet van 21 maart 1991 uitdrukkelijk bevestigd voor de gedelegeerd bestuurder. Hij moet een Belg zijn of een burger van een staat die deel uitmaakt van de Europese economische ruimte. De NMBS is ook onderworpen aan de gecoördineerde wetten van 18 juli 1967 op het gebruik van de talen in bestuurlijke zaken. Deze wetgeving legt aan de NMBS het gebruik van het Frans of het Nederlands op, intern en in contacten met plaatselijke of gewestelijke diensten.

De leden van de raad van bestuur, met inbegrip van de gedelegeerd bestuurder, moeten voor de goede werking van de NMBS bijgevolg het Nederlands of het Frans machtig zijn. De wet van 21 maart 1991 legt bovendien een aantal extra vereisten op. De voorzitter van de raad van bestuur moet behoren tot een andere taalrol dan de gedelegeerd bestuurder van de NMBS. Verder moet de gedelegeerd bestuurder van de NMBS tot een andere taalrol behoren dan de gedelegeerd bestuurder van Infrabel.

Ik ben het niet eens met de analyse van de bekommernissen van de regering. Ik herinner mij het feuilleton van zomer 2013 toen de pers dagelijks schreef over contacten tussen de heer Vande Lanotte en een nieuwe kandidaat. Ik heb de indruk dat er onder deze regering veel meer geschreven werd over de verhoging van de productiviteit bij de spoorwegen dan over het thema van de opvolging. Waar het in de komende jaren werkelijk om gaat, is de NMBS voor te bereiden op de uitdagingen waarvoor we in 2023 zullen staan.

16.03 **David Geerts** (sp.a): Het is precies mijn bekommernis te vermijden wat wij toen hebben meegemaakt.

Is de bepaling dat de kandidaten voor Infrabel en NMBS van een verschillende taalrol moeten zijn, nog wel van deze tijd? We moeten toch altijd de bekwaamste kiezen, los van de nationaliteit? Dat een CEO het bedrijf doeltreffend maakt, is voor mij belangrijker dan dat taalevenwicht.

devrait alors être appliquée?

16.02 **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): La loi du 21 mars 1991 ne pose pas de condition de nationalité aux membres du conseil d'administration. L'exclusion de citoyens d'autres pays qui font partie de l'Espace économique européen ne semble, quoi qu'il en soit, pas autorisée, étant donné la libre circulation des services.

Ce principe est explicitement confirmé dans la loi du 21 mars 1991 en ce qui concerne l'administrateur délégué. Il doit être de nationalité belge ou citoyen d'un État de l'Espace économique européen. La SNCB est aussi soumise aux lois sur l'emploi des langues en matière administrative, coordonnées le 18 juillet 1967. Cette législation impose à la SNCB l'emploi du français ou du néerlandais, en interne et dans ses contacts avec les services locaux ou régionaux.

Pour garantir le bon fonctionnement de la SNCB, les membres du conseil d'administration, en ce compris l'administrateur délégué, doivent par conséquent maîtriser le néerlandais ou le français. En outre, la loi du 21 mars 1991 impose plusieurs exigences supplémentaires. Le président du conseil d'administration doit appartenir à un autre rôle linguistique que l'administrateur délégué de la SNCB. En outre, l'administrateur délégué de la SNCB doit appartenir à un autre rôle linguistique que l'administrateur délégué d'Infrabel.

Je ne souscris pas à votre analyse des préoccupations du gouvernement. Je me souviens effectivement du feuilleton de l'été 2013, lorsque la presse faisait état quotidiennement des contacts entre M. Vande Lanotte et un nouveau candidat. J'ai l'impression que, sous ce gouvernement, on a davantage parlé de l'accroissement de la productivité dans les chemins de fer que de l'appartenance linguistique. Dans les années à venir, le vrai challenge sera en effet de préparer la SNCB aux défis que nous aurons à relever en 2023.

16.03 **David Geerts** (sp.a): Je tiens justement à éviter la situation que nous avons connue à l'époque.

La disposition selon laquelle les candidats pour Infrabel et la SNCB doivent appartenir à des rôles linguistiques différents est-elle encore réellement en phase avec notre époque? Ne devons-nous pas toujours choisir le meilleur candidat, quelle que soit sa nationalité? Selon moi, le choix d'un CEO capable d'améliorer l'efficacité de son entreprise est

plus important que le respect de l'équilibre linguistique.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

17 Vraag van de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het veiligheidsrisico inzake te verkrijgen zaken in de luchthavens" (nr. 12710)

17 Question de M. Stefaan Van Hecke au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le risque pour la sécurité présenté par les objets que l'on peut obtenir dans les aéroports" (n° 12710)

17.01 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Na de aanslagen van 22 maart 2016 werden de veiligheidsmaatregelen op onze luchthavens nog strenger. Na de laatste veiligheidscontroles bevindt men zich in zones met winkels en horecazaken waar er voorwerpente vinden zijn, zoals een mes, die als wapen zouden kunnen worden gebruikt.

17.01 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Après les attentats du 22 mars 2016, les mesures de sécurité dans nos aéroports ont encore été renforcées. Après les derniers contrôles de sécurité, on se retrouve dans une zone de magasins, de cafés et de restaurants où l'on peut trouver des objets tels qu'un couteau qui pourrait être utilisé comme une arme.

Bestaan er hierover voorschriften? Hoe wordt dit gecontroleerd? Werden er inbreuken vastgesteld? Moet dit potentieel veiligheidsrisico niet worden aangepakt?

Existe-t-il des règles en la matière? Comment sont-elles contrôlées? Des infractions ont-elles été constatées? Des mesures ne doivent-elles pas être prises concernant ce risque potentiel en matière de sécurité?

17.02 Minister François Bellot (Nederlands): De voorschriften betreffende de aanwezigheid van verboden voorwerpen in de beperkt toegankelijke zone van een luchthaven zijn beschreven in verordening nr. 3008, Commissie-uitvoeringsverordening nr. 2015/1998 en uitvoeringsbesluit nr. C2015/8005. De naleving ervan wordt gecontroleerd door de dienst Luchtvaartbeveiliging van de FOD Mobiliteit en Vervoer. Er werden nog geen inbreuken vastgesteld. Een restaurantmes zal overigens niet als een verboden voorwerp worden beschouwd.

17.02 François Bellot, ministre (en néerlandais): Les prescriptions relatives à la présence d'objets défendus dans la zone de sûreté à accès réglementé d'un aéroport sont décrites dans le règlement no 3008, le règlement d'exécution de la Commission no 2015/1998 et l'arrêté d'exécution no C2015/8005. Le respect de ces prescriptions est contrôlé par le Service de la sécurité aérienne du SPF Mobilité et Transport. Aucune infraction n'a encore été constatée. Un couteau de restaurant n'est d'ailleurs pas considéré comme un objet défendu.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

18 Samengevoegde vragen van

- de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de inrichting van een tijdelijk fietspad op lijn 161 van het GEN-tracé" (nr. 12781)
- de heer Stéphane Crusnière aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de fietspaden langs de spoorweginfrastructuur" (nr. 13016)
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de fietsverbindingen naar Brussel" (nr. 13062)

18 Questions jointes de

- M. Marcel Cheron au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la création d'une piste cyclable temporaire sur le tracé du RER ligne 161" (n° 12781)
- M. Stéphane Crusnière au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les cheminements cyclables le long des infrastructures ferroviaires" (n° 13016)
- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les pistes cyclables en direction de Bruxelles" (n° 13062)

18.01 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): De fietsersverenigingen eisen een fietssnelweg tussen Waals-Brabant en Brussel. Infrabel heeft hen daarin niet gevolgd bij het opstarten van de GEN-werf. In Vlaanderen zijn er nochtans wel dergelijke fietsvoorzieningen. Spoortracés zijn immers rechtstreekse verbindingen die tamelijk vlak en afgescheiden van de rijbaan zijn.

Momenteel ligt de GEN-werf op de lijnen 161 en 124 stil. Tijdens de recente spoorstakingen hebben fietsers gebruikgemaakt van de geasfalteerde baanvakken van de werf tussen Terhulpen en Groenendaal. Ze vormen voor een bepaalde tijd een lovenswaardig alternatief. Op de sociale netwerken en in de pers werd er uitgebreid over gesproken.

U geeft geen einddatum voor de GEN-werken in Waals-Brabant, maar u schuift wel een datum op middellange termijn naar voren, namelijk 2024. Dat is nog lang!

Het lijkt me interessant dat fietsers via de bestaande spoorbeddingen naar Brussel kunnen fietsen, op voorwaarde dat ze beveiligd worden. Dat moet op federaal, gemeentelijk, provinciaal en eventueel ook op gewestelijk niveau geregeld worden.

Welke technische belemmeringen staan het project in de weg? Welke voorzieningen kunnen er op gewestelijk niveau aangebracht worden om voor de veiligheid van de fietsers te zorgen? Hoeveel zou een en ander kosten? Onder welke wettelijke voorwaarden kan die ruimte in samenwerking met andere beleidsniveaus ten gunste van de gebruikers geëxploiteerd worden?

18.02 Stéphane Crusnière (PS): De GRACQ (Groupe de Recherche et d'Action des Cyclistes Quotidiens) vraagt zich af of men de bedding van het GEN niet als fietspad kan gebruiken. We eisen nog steeds de viersporige uitbouw van het GEN op Waals grondgebied, die veel te lang op zich laat wachten. Er kan dus geen sprake van zijn dat het GEN daar tot een luxe-RAVeL wordt omgebouwd!

Die vraag vestigt niettemin de aandacht op een interessant probleem. Infrabel heeft eraan herinnerd dat fietsen op de GEN-bedding onwettig is, dat men het spoorwegnet niet mag betreden en dat er aan het illegaal betreden gevaren verbonden zijn. Anderzijds is het bedrijf bereid na te denken over de aanleg van beveiligde fietspaden langs de sporen.

18.01 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Les associations de cyclistes revendiquent un accès cyclable express entre le Brabant wallon et Bruxelles. Infrabel ne les a pas suivies lors de la mise en oeuvre du chantier RER. En Flandre pourtant, des infrastructures de ce type ont vu le jour. En effet, les tracés ferroviaires sont directs, en faible déclivité et séparés de la circulation routière.

Aujourd'hui, le chantier RER sur les lignes 161 et 124 est à l'arrêt. Durant les dernières grèves du rail, des cyclistes ont emprunté les tronçons asphaltés du chantier entre La Hulpe et Groenendaal. Ils constituent pendant un temps fixé un itinéraire alternatif appréciable. On en a abondamment parlé sur les réseaux sociaux et dans la presse. Il convient de réfléchir à la possibilité de se donner les moyens de sécuriser ce tracé pour le rendre praticable.

Vous ne donnerez pas la date de fin des travaux RER en Brabant wallon mais vous vous êtes avancé sur une date de moyen terme, 2024. C'est loin!

L'utilisation des voies existantes pour des cyclistes en direction de Bruxelles me paraît intéressante, à condition de les sécuriser. C'est le point à régler au niveau fédéral mais aussi communal, provincial et éventuellement régional.

Quels sont les obstacles techniques au projet? En lien avec les Régions, quelles sont les infrastructures envisageables pour la sécurité des cyclistes et à quel coût? Quelles seraient les conditions légales pour exploiter cet espace, en lien avec d'autres niveaux de pouvoir et au bénéfice des utilisateurs?

18.02 Stéphane Crusnière (PS): Le GRACQ (Groupe de Recherche et d'Action des Cyclistes Quotidiens) se demande si on peut utiliser l'assiette du RER comme cheminement cyclable. Nous exigeons toujours la mise à quatre voies rapide du RER côté wallon, trop lente à venir. Hors de question donc d'en faire un RAVeL de luxe!

Cette question met néanmoins en lumière une problématique intéressante. Si Infrabel a rappelé l'illégalité de la pratique du vélo sur l'assiette du RER, l'inviolabilité du réseau et les dangers du *trespassing*, elle s'est néanmoins montrée ouverte à la question des cheminements cyclables sécurisés aux abords des voies de chemins de fer. C'est le

Dergelijke voorstellen moeten op het nieuwe intermodaliteitsplatform besproken worden. Ze kunnen immers tot een oplossing voor de dagelijkse mobiliteitsproblemen bijdragen.

Dat type van infrastructuur bestaat al in Vlaanderen.

Zal u dat thema op de agenda van de volgende vergaderingen van het intermodaliteitsplatform zetten?

18.03 David Geerts (sp.a): Wij hebben in de commissie unaniem een resolutie goedgekeurd over de verbetering van fietsverbindingen naar stations. In een krantenartikel las ik dat de minister zich vragen stelt bij een tijdelijke fietsverbinding naar Brussel. De Brusselse regering wil verder onderhandelen over dit dossier.

Als het nog enkele jaren zou duren voor het GEN-tracé verder wordt uitgevoerd, kan er dan niet worden gekeken of er tijdelijk naast die spoorbedding een fietsverbinding kan worden aangelegd?

Kan bij de onderhandelingen van de nieuwe beheersovereenkomsten rekening gehouden worden met de aanleg van fietsverbindingen?

18.04 Minister François Bellot (*Frans*): Dat is een verschlimmbesserung. Over de veiligheid valt er niet te onderhandelen. Om het aanzuigeffect van voorbijrijdend spoorverkeer tegen te gaan moeten er een minimumafstand over de hele lengte van het spoor en een veiligheidssysteem op maat van alle gebruikers worden ingevoerd.

(*Nederlands*) Er zullen talrijke werken moeten plaatsvinden, hoewel de voltooiing van de GEN-werken nog verscheidene jaren in beslag zal nemen. Het is weinig efficiënt om veiligheidsbarrières te plaatsen die op korte termijn weer verwijderd moeten worden omdat er gewerkt moet worden.

(*Frans*) Fietsers horen om veiligheidsredenen niet thuis in de buurt van spoorwerkzaamheden.

Aangrenzende terreinen kunnen wel op lange termijn worden gebruikt voorverplaatsingen met de fiets, in overleg met de lokale en regionale overheden, met Infrabel en de NMBS. In het raam van zijn beheerscontract moet Infrabel de mogelijke plaatsen oplist.

18.05 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Over de veiligheid valt niet te onderhandelen, maar ze kan

genre de proposition à discuter au sein de la nouvelle plate-forme intermodalité pour améliorer la mobilité quotidienne.

Ce type d'infrastructure existe en Flandre.

Comptez-vous mettre à l'ordre du jour des prochaines réunions de la plate-forme d'intermodalité ce thème pour en débattre?

18.03 David Geerts (sp.a): En commission, nous avons adopté à l'unanimité une résolution relative à l'amélioration des pistes cyclables vers les gares. J'ai lu dans la presse que le ministre s'interroge à propos de l'aménagement d'une voie cyclable temporaire vers Bruxelles. Le gouvernement bruxellois est disposé à continuer à négocier concernant ce dossier.

Si la réalisation du tracé du RER doit se faire attendre plusieurs années encore, ne pourrait-on examiner la possibilité d'aménager une piste cyclable parallèlement à l'assiette du RER?

L'aménagement d'une piste cyclable peut-il être intégré dans les négociations relatives aux nouveaux contrats de gestion?

18.04 François Bellot, ministre (*en français*): C'est une fausse bonne idée. La sécurité n'est pas négociable. Il faut prévoir une distance minimum tout au long du parcours et un système de protection adapté à tous les passants, afin d'éviter l'effet d'aspiration au moment du passage du train.

(*En néerlandais*) De nombreux travaux devront être réalisés, bien que l'achèvement des travaux du RER prendra encore plusieurs années. Il n'est guère efficace d'installer des barrières de sécurité qui devront être à nouveau enlevées à court terme parce que des travaux devront être effectués sur les lieux.

(*En français*) La cohabitation entre cyclistes et activités de chantier n'est pas envisageable.

Des terrains adjacents peuvent être exploités de façon pérenne, en concertation avec les pouvoirs locaux et régionaux, Infrabel et la SNCB. Dans le cadre de son contrat de gestion, Infrabel est chargée de dresser la liste des lieux potentiels.

18.05 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Si la sécurité n'est pas négociable, elle doit être objectivée. Une

wel worden geobjectiveerd. Aan de hand van een ernstige studie kan men vaststellen wat er nodig is om de veiligheid te garanderen.

U zegt dat een hogesnelheidstrein een aanzuigeffect kan hebben en ik heb begrip voor het standpunt van Infrabel, maar ik geloof dat daarop technische en budgettaire antwoorden kunnen worden geboden.

Voor die infrastructuur waren investeringen nodig en het zal nog lang duren voor ze in dienst wordt genomen. Ik zal hierop terugkomen, want er moet een objectieve studie worden uitgevoerd die de risico's moet objectiveren en technische oplossingen moet voorstellen. De Gewesten, de gemeenten en de provincies zouden kunnen deelnemen aan het intermodaal platform.

De zachte mobiliteit tussen Waals-Brabant en Brussel is in dat verband zeker nuttig.

Ik zal op deze kwestie terugkomen.

18.06 Stéphane Crusnière (PS): Veiligheid moet de absolute topprioriteit zijn. Ik herhaal mijn suggestie voor een reflectie in het kader van het intermodaliteitsplatform. Een provinciaal gedeputeerde van Waals-Brabant heeft daartoe al voorstellen geformuleerd.

18.07 David Geerts (sp.a): Ik mis een technische analyse over hoeveel meter afstand er moet zijn van de spoorwegen voor de veiligheid.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter:** De vragen nrs 12826 van de heer Geerts, 12964 van de heer Van den Bergh en 12997 van de heer Van Hecke worden omgezet in schriftelijke vragen.

19 Vraag van de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de tenuitvoerlegging van de koninklijke besluiten met betrekking tot de cursussen als alternatief voor de onmiddellijke inning" (nr. 12782)

19.01 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): De procureur des Konings kan een cursus voorstellen als alternatief voor de onmiddellijke inning, die voornamelijk wordt opgelegd aan snelheidsovertreders.

Wanneer zullen de desbetreffende koninklijke

étude sérieuse doit établir à partir de quel moment elle est garantie.

J'entends que le passage d'un train à grande vitesse peut provoquer un phénomène d'aspiration et je comprends le point de vue d'Infrabel. Par contre, des réponses techniques et budgétaires peuvent être apportées.

Ces infrastructures, qui ont nécessité des investissements, ne seront pas en service avant longtemps. Je reviendrai demander qu'une étude objective les risques et les aménagements possibles. Les Régions, les communes et les provinces pourraient participer à la plate-forme d'intermodalité.

La mobilité douce entre le Brabant wallon et Bruxelles est utile.

Je reviendrai sur cette question.

18.06 Stéphane Crusnière (PS): La sécurité doit être la première des priorités. Je réitère ma suggestion d'une réflexion au sein de la plate-forme intermodale. Un député provincial du Brabant wallon a déjà fait des propositions en ce sens.

18.07 David Geerts (sp.a): Je pense qu'il conviendrait d'effectuer une analyse technique du nombre de mètres de distance nécessaires entre la piste cyclable et le rail pour garantir la sécurité.

L'incident est clos.

La **présidente:** Les questions n^{os} 12826 de M. Geerts, 12964 de M. Van den Bergh et 12997 de M. Van Hecke sont transformées en questions écrites.

19 Question de M. Marcel Cheron au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la mise en application des arrêtés royaux encadrant les formations alternatives aux perceptions immédiates" (n° 12782)

19.01 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Les procureurs du Roi peuvent proposer des formations en alternative aux perceptions immédiates, essentiellement utilisées dans le cas d'excès de vitesse.

Quand arriveront les arrêtés royaux encadrant cette

besluiten worden uitgevaardigd?

19.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): Er moet een wettelijk raamwerk worden uitgewerkt om een bestaande regeling voor alle parketten te harmoniseren. De wetsbepaling en de uitvoeringsbesluiten zullen op het hele Belgische grondgebied gelden. Tegelijk wordt de procedure van de onmiddellijke inning geoptimaliseerd in het kader van de Cross Border Enforcementrichtlijn. In afwachting van deze hervorming is de tenuitvoerlegging van de regelgeving over de cursussen als alternatief voor boetes voorbarig.

19.03 **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): Ik zal de minister van Justitie ook een vraag stellen.

Het incident is gesloten.

20 **Vraag van de heer Koenraad Degroote aan de minister van Middenstand, Zelfstandigen, KMO's, Landbouw en Maatschappelijke Integratie over "het transport van jacht- en sportwapens via de luchthaven" (nr. 12838)**

20.01 **Koenraad Degroote** (N-VA): Als gevolg van de aanslagen en de terreurdreiging heeft het management van Brussels Airport, in samenspraak met de federale politie en de kabinetten van Binnenlandse en Buitenlandse Zaken, beslist om een embargo te leggen op het transport van sport- en jachtwapens. Juli en augustus is de bronstperiode van reeën. Tal van jagers kunnen niet naar het buitenland vertrekken voor de jacht. Bovendien neemt in augustus een landgenoot deel aan het kleischieten op de Olympische Spelen.

Wanneer wordt het embargo opgeheven? Wordt er een procedure uitgewerkt om veilig en gecontroleerd jacht- en sportwapens te kunnen transporteren via de luchthavens?

20.02 Minister **François Bellot** (*Nederlands*): Er bestaat geen embargo op het transport van jacht- en sportwapens van en naar de regionale luchthavens.

Bepaalde luchtvaartmaatschappijen weigeren elk transport van jacht- en sportwapens op hun vliegtuigen, ook al laat de internationale reglementering dit wel toe.

Brussels Airport Company heeft in samenwerking met de federale politie en met het Directoraat-

activité?

19.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): Un cadre légal doit être rédigé pour harmoniser dans tous les parquets un système existant. La disposition légale et les mesures d'exécution vaudront pour tout le territoire belge. Parallèlement, la procédure des perceptions immédiates est optimisée dans le cadre du dossier Cross Border. Dans l'attente de cette réforme, il est prématuré de mettre en œuvre la réglementation sur les formations comme alternative à l'amende.

19.03 **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): J'interrogerai également le ministre de la Justice.

L'incident est clos.

20 **Question de M. Koenraad Degroote au ministre des Classes moyennes, des Indépendants, des PME, de l'Agriculture et de l'Intégration sociale, sur "le transport d'armes de chasse et de sport au départ de l'aéroport" (n° 12838)**

20.01 **Koenraad Degroote** (N-VA): À la suite de la menace et des attentats terroristes, le management de Brussels Airport a décidé, en concertation avec la police fédérale et les cabinets de l'Intérieur et des Affaires étrangères, d'imposer un embargo sur le transport d'armes de sport et de chasse. Les mois de juillet et d'août correspondent à la période de rut des chevreuils. De nombreux chasseurs ne peuvent partir à l'étranger pour y chasser. De plus, au mois d'août, un de nos compatriotes doit représenter notre pays aux Jeux olympiques dans la discipline du tir au clays.

Quand cet embargo sera-t-il levé? Une procédure permettant le transport via les aéroports, en toute sécurité et moyennant les contrôles nécessaires, des armes de chasse et de sport est-elle en cours d'élaboration?

20.02 **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): Il n'existe aucun embargo sur le transport d'armes de chasse et de sport au départ de et vers les aéroports régionaux.

Certaines compagnies aériennes refusent tout transport d'armes de chasse et de sport à bord de leurs avions, même si ce transport est autorisé par la réglementation internationale.

Brussels Airport Company a proposé, en concertation avec la police fédérale et la direction générale de l'Aéronautique, une nouvelle procédure

generaal Luchtvaart een nieuwe procedure voorgesteld voor de registratie van bagage die jacht- en sportwapens bevat. Als basisprincipe geldt dat die bagage in een aparte ruimte van de standaardterminal wordt gecheckt en geregistreerd.

20.03 Koenraad Degroote (N-VA): Is deze nieuwe regeling al in werking getreden?

20.04 Minister François Bellot (Nederlands): Ik denk van wel.

Het incident is gesloten.

21 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Caroline Cassart-Mailleux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de voorstelling en bekrachtiging van de studie over het Luikse expresnet" (nr. 12555)
- de heer Johan Klaps aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stand van zaken bij het GEN-Antwerpen" (nr. 12742)

21.01 Johan Klaps (N-VA): De negen drukste wegsegmenten van 2015 bevonden zich allemaal op de Antwerpse ring. De huidige grote werken in de binnenstad en de toekomstige werken aan de Oosterweelverbinding maken het fileprobleem alleen maar erger. Het komt er dus op aan de mensen warm te maken om met de trein naar de stad te komen. Een oplossing kan worden geboden door het GEN Antwerpen.

Wat is de stand van zaken in het dossier? Gaat de minister akkoord met het Vlaams Verkeerscentrum, dat een voorstadnet in Antwerpen noodzakelijk acht?

21.02 Minister François Bellot (Nederlands): De NMBS bestudeert momenteel concrete initiatieven die kunnen worden opgenomen in het vervoersplan van december 2016 of december 2017. Een eerste optie die wordt bekeken is de versterking van het aanbod Noorderkempem-Antwerpen tijdens de spits.

21.03 Johan Klaps (N-VA): Het voorstadsnet is noodzakelijk, de zaak moet niet verder worden bestudeerd of overdacht. Het is natuurlijk niet de schuld van de minister dat het er nog niet is, maar ik roep hem wel op er niet mee te talmen. De realisatie kost weinig tot geen geld, het is een perfect realiseerbaar project. Liever vandaag dus

pour l'enregistrement de bagages qui contiennent des armes de sport et de chasse. Le principe de base est que ces bagages sont contrôlés et enregistrés dans un espace séparé du terminal standard.

20.03 Koenraad Degroote (N-VA): Cette nouvelle réglementation est-elle déjà entrée en vigueur?

20.04 François Bellot, ministre (en néerlandais): Je pense que oui.

L'incident est clos.

21 Questions jointes de

- Mme Caroline Cassart-Mailleux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la présentation et la validation de l'étude 'RER Liège'" (n° 12555)
- M. Johan Klaps au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'état des lieux du RER d'Anvers" (n° 12742)

21.01 Johan Klaps (N-VA): Les segments routiers les plus fréquentés identifiés en 2015 se trouvaient tous sur le ring d'Anvers. Les grands travaux actuellement effectués dans la ville et les futurs travaux à la liaison Oosterweel ne feront qu'aggraver encore le problème des embouteillages. Il s'impose donc d'encourager les gens à se rendre à Anvers en train. À cet égard, le RER d'Anvers pourrait constituer une solution.

Quel est l'état d'avancement de ce dossier? Le ministre est-il d'accord avec le Vlaams Verkeerscentrum, qui estime indispensable l'aménagement d'un réseau préurbain à Anvers?

21.02 François Bellot, ministre (en néerlandais): La SNCB étudie actuellement des initiatives concrètes qui pourraient être intégrées dans le Plan Transport de décembre 2016 ou décembre 2017. Une première option qui est actuellement examinée concerne le renforcement de l'offre Noorderkempem-Anvers pendant les heures de pointe.

21.03 Johan Klaps (N-VA): Le réseau préurbain est nécessaire, nul besoin d'étudier cette option, ni d'y réfléchir encore. Le ministre n'est évidemment pas responsable du fait que ce réseau n'existe pas encore mais j'en appelle cependant à lui pour que l'on ne tergiverse pas. La réalisation de réseau ne coûtera que peu ou pas d'argent et le projet est

dan morgen.

parfaitement réalisable. Plutôt aujourd'hui, donc, que demain.

21.04 Minister **François Bellot** (*Nederlands*): Tegen het einde van dit jaar.

21.04 **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): D'ici à la fin de l'année.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

22 **Vraag van mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de financiering van de Ombudsdienst voor de treinreizigers" (nr. 12943)**

22 **Question de Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le financement du Service de Médiation pour les voyageurs ferroviaires" (n° 12943)**

22.01 **Gwenaëlle Grovonius** (PS): Volgens de FOD Mobiliteit en Vervoer is er geen wettelijke grondslag voor een bijdrage van de FOD aan de financiering van de Ombudsdienst voor de treinreizigers. In zijn jaarverslag 2015 wijst de Ombudsdienst erop dat de onafhankelijkheid van een ombudsdienst een garantie is voor zijn geloofwaardigheid en voortbestaan. De ombudsmannen pleiten voor de toepassing van de wet van 28 april 2010, waarbij de Koning het tarief, de termijn en de modaliteiten voor de betaling van de aan de spoorwegsector opgelegde retributie bepaalt.

22.01 **Gwenaëlle Grovonius** (PS): Selon le SPF Mobilité, il n'y a aucune base légale autorisant sa participation financière au service de médiation pour les voyageurs ferroviaires. Les médiateurs rappellent que l'indépendance d'action et de gestion de tout service de médiation est un garant de sa crédibilité et de sa viabilité. Ils plaident pour l'application de la loi du 28 avril 2010 prévoyant que le Roi fixe le taux, le délai et les modalités de paiement des redevances à percevoir à charge du secteur.

Hoe kan men ervoor zorgen dat de Ombudsdienst voor de treinreizigers met het daartoe geormerkte budget kan draaien?

Que peut-on faire pour permettre au service de médiation de fonctionner avec le budget prévu à cet effet?

22.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): Ik werd onlangs op de hoogte gebracht van deze moeilijkheden. Een en ander kadert in de hergroepering van de federale ombudsdiensten. De FOD heeft contact opgenomen met de Ombudsman om een oplossing te zoeken.

22.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): J'ai été informé, il y a peu, de ces difficultés. Cela s'inscrit dans le contexte de regroupement des services de médiation fédéraux. Le SPF a pris contact avec le médiateur pour chercher une solution.

22.03 **Gwenaëlle Grovonius** (PS): Dat is goed nieuws.

22.03 **Gwenaëlle Grovonius** (PS): C'est une bonne nouvelle.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

23 **Samengevoegde vragen van**
 - mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de TGV-halte in Maffle" (nr. 12841)
 - de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "een mogelijke TGV-halte te Maffle" (nr. 12863)

23 **Questions jointes de**
 - Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'arrêt TGV à Maffle" (n° 12841)
 - M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "un éventuel arrêt TGV en gare de Maffle" (n° 12863)

23.01 **Inez De Coninck** (N-VA): In verschillende

23.01 **Inez De Coninck** (N-VA): Nous avons pu lire

kranten lazen we dat de NMBS aan het onderzoeken is om in het dorpje Maffle, een deelgemeente van Aat, met zijn 28.000 inwoners en 188 treinreizigers op weekdays, een volwaardige TGV-halte uit te bouwen.

Klopt dat? Wat is de kostprijs van het onderzoek en van de halte zelf? Welke trekpleisters verklaren de noodzaak van deze halte? Wat zegt de investeringscel? Vindt de minister dit een goede besteding van belastinggeld?

23.02 David Geerts (sp.a): Hangt het aanleggen van een TGV-halte in Maffle af van een goedkeuring door Infrabel? Wat is de geschatte kostprijs? Voor wie zijn de inkomsten? Welke andere projecten heeft voormalig minister Galant ingediend? Wanneer neemt men daarover een beslissing? Wat is het bedrag dat men effectief kan besteden?

23.03 Minister François Bellot (*Nederlands*): Dit verzoek werd onlangs meegedeeld aan de NMBS en Infrabel met het oog op een budgettaire analyse en een onderzoek naar de technische haalbaarheid. Daarna zal de investeringscel zich daar samen met de Gewesten over moeten uitspreken. Ik wacht dit advies af.

23.04 Inez De Coninck (N-VA): De minister heeft niet gezegd of hij dit zelf een goede besteding van belastinggeld vindt. Voor ons zijn dit zottigheden. Bovendien wordt dan de reistijd op de TGV van Brussel naar Parijs verlengd.

23.05 Minister François Bellot (*Nederlands*): De halte ligt wel dichtbij Pairi Daiza.

23.06 Inez De Coninck (N-VA): Na de spook-Thalys is er dus binnenkort misschien een panda-Thalys...

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vragen nrs 12842 van de heer Van den Bergh en 13110 van mevrouw Lahaye-Battheu worden omgevormd in schriftelijke vragen.

24 Samengevoegde vragen van

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de bevrozing van de infrastructuurvergoeding" (nr. 12843)
- de heer David Geerts aan de minister van

dans plusieurs journaux que la SNCB examine actuellement la possibilité d'aménager dans le petit village de Maffle, une commune fusionnée de Ath qui compte 28 000 habitants et 188 usagers du train les jours ouvrables, un arrêt à part entière du TGV.

Cette information est-elle exacte? Quel est le coût de cette étude et de l'arrêt lui-même? Quels pôles d'attraction justifient la nécessité de cet arrêt? Qu'en pense la cellule d'investissement? De l'avis du ministre, s'agit-il là d'un bon exemple d'utilisation de l'argent du contribuable?

23.02 David Geerts (sp.a): L'aménagement d'un arrêt du TGV à Maffle dépend-il de l'approbation d'Infrabel? Quel est l'estimation du coût de cet aménagement? Quelles rentrées pourrait-il générer? Quels autres projets l'ancienne ministre, Mme Galant, a-t-elle introduits? Quand une décision sera-t-elle prise? Quel montant peut-on effectivement y consacrer?

23.03 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): Cette demande a été communiquée récemment à la SNCB et à Infrabel en vue d'une analyse budgétaire et d'un examen de la faisabilité technique. Par la suite, la cellule d'investissement devra se prononcer sur cette question avec les Régions. J'attends cet avis.

23.04 Inez De Coninck (N-VA): Le ministre n'a pas indiqué s'il estimait lui-même qu'il s'agit-là d'une bonne décision d'utilisation de l'argent du contribuable. À nos yeux, ce ne sont que sottises. De plus, la durée de la liaison TGV Bruxelles-Paris se trouve allongée.

23.05 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): L'arrêt se trouve toutefois à proximité de Pairi Daiza.

23.06 Inez De Coninck (N-VA): Après le Thalys Fantôme nous aurons donc peut-être également bientôt un Thalys-Panda.

L'incident est clos.

La **présidente**: Les questions n^{os} 12842 de M. Van den Bergh et 13110 de Mme Lahaye-Battheu sont transformées en questions écrites.

24 Questions jointes de

- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le gel de la redevance d'infrastructure" (n° 12843)
- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale

Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de bevroering van de infrastructuurvergoeding" (nr. 13063)

des Chemins de fer Belges, sur "le gel de la redevance d'infrastructure" (n° 13063)

24.01 Jef Van den Bergh (CD&V): De infrastructuurvergoeding die de NMBS moet betalen aan Infrabel voor het gebruik van de rijpaden, zou bevroren worden. Deze vergoeding is cruciaal om extra dienstverlening te kunnen uitbouwen en om bijkomende treinen te laten rijden.

24.01 Jef Van den Bergh (CD&V): La redevance d'infrastructure qui doit être versée par la SNCB à Infrabel pour l'utilisation des sillons ferroviaires devrait être gelée. Cette redevance revêt pourtant un intérêt crucial pour le développement par Infrabel d'aménagements permettant la mise en service de trains supplémentaires.

Voor hoelang geldt deze bevroering van de rijpadvergoeding? Wat zijn de gevolgen hiervan voor de uitbouw van de voorstadsnetten? Volgens de voorgangster van de minister was Infrabel bereid om de infrastructuurvoorzieningen voor het GEN Antwerpen te bekijken in het kader van de herziening van de gebruiksvergoedingen. Is dat ook de visie van de huidige minister?

Combien de temps la redevance pour l'utilisation des sillons ferroviaires sera-t-elle gelée? Quelles sont les conséquences de ce gel pour le développement des réseaux préurbains? Selon le prédécesseur du ministre, Mme Galant, Infrabel était disposé à examiner ses équipements en matière d'infrastructure pour le RER d'Anvers dans le cadre de la révision de la redevance d'utilisation. La vision de l'actuel ministre est-elle la même?

24.02 David Geerts (sp.a): Begin juli werd in de ministerraad beslist over een dotatie van 13,7 miljard euro voor de NMBS en Infrabel voor de periode 2016-2020. De NMBS zou hiervan 8,7 miljard ontvangen en Infrabel 5 miljard.

24.02 David Geerts (sp.a): Début juillet, le Conseil des ministres a décidé d'une dotation de 13,7 milliards d'euros pour la SNCB et Infrabel pour la période 2016-2020, dont 8,7 milliards pour la SNCB et 5 milliards pour Infrabel.

De infrastructuurvergoeding zou worden bevroren op het niveau van 2014, wat 637,2 miljoen euro per jaar betekent. Het hele debat over een bijkomend aanbod betrof een bevroering van de rijpadvergoeding. Infrabel protesteert niet, maar stelt voldoende middelen nodig te hebben.

La redevance d'infrastructure aurait été gelée à son niveau de 2014, ce qui correspond à 637,2 millions d'euros par an. Tout le débat relatif à une offre complémentaire concernait un gel de la redevance pour l'utilisation des sillons ferroviaires. Infrabel ne proteste pas, mais indique disposer de suffisamment de moyens.

Kan de minister de bevroering van de rijpadvergoeding bevestigen en toelichten?

Le ministre peut-il confirmer et commenter le gel de la redevance pour l'utilisation des sillons ferroviaires?

24.03 Minister François Bellot (Nederlands): Infrabel geeft op dit moment vorm aan een nieuw voorstel tot gebruiksheffing en dit in overeenstemming met de Europese regelgeving ter zake. In afwachting van de inwerkingtreding, eind 2018, blijven de huidige regels van kracht. Naast de dotatie vormt de gebruiksheffing een belangrijke financieringsbron op grond waarvan de infrastructuurbeheerder zijn uitgaven moet dekken.

24.03 François Bellot, ministre (en néerlandais): Infrabel planche actuellement sur une nouvelle proposition de redevance d'utilisation et ce, conformément à la réglementation européenne en vigueur en la matière. En attendant l'entrée en vigueur de cette redevance, fin 2018, les règles actuelles restent d'application. Outre la dotation, la redevance d'utilisation constitue une source de financement importante sur la base de laquelle le gestionnaire de l'infrastructure doit couvrir ses dépenses.

Ik heb kennis genomen van het recente advies van het Raadgevend Comité van de Treinreizigers. Met het oog op de voorbereiding van het nieuwe beheerscontract is het nu aan Infrabel om te kijken op welke wijze het bedrijf het beste zijn eigen financieringsbehoeften en de

J'ai pris connaissance du récent avis du Comité consultatif des voyageurs. En vue de la préparation du nouveau contrat de gestion, il appartient à présent à Infrabel d'examiner de quelle manière la société peut couvrir au mieux ses propres besoins

spoorwegonderneming kan dienen.

Het spreekt voor zich dat alle operatoren erbij te winnen hebben dat de infrastructuurvergoeding zo berekend wordt dat het spoorvervoer zo weinig mogelijk ontmoedigd wordt.

24.04 **David Geerts** (sp.a): Ik dacht nochtans dat de bevestiging van de infrastructuurvergoeding op de ministerraad van 8 juli beslist was?

24.05 Minister **François Bellot** (*Nederlands*): De gebruiksheffing voor dit jaar zal dezelfde zijn als die voor vorig jaar.

Het incident is gesloten.

25 **Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het uitoefenen van een religieuze activiteit op een treinperron of stelplaats" (nr. 12859)**

25.01 **David Geerts** (sp.a): Ik zag onlangs een opname waarin religieuze activiteiten werden georganiseerd op het perron van Vorst. Het is bijzonder vreemd dat dit op de werkvloer en tijdens de werkuren gebeurt.

Waren hier externen bij betrokken? Wat is het beleid van Infrabel en NMBS op dit vlak?

25.02 Minister **François Bellot** (*Nederlands*): De Belgische spoorwegen hanteren een strikt neutrale houding tegenover de uitoefening van religieuze activiteiten, zowel ten aanzien van de reizigers als van de collega-personeelsleden.

In betrokken film gaat het over personeelsleden van de onderaannemer die zorgt voor de schoonmaak van de treinen. Het gebed – zonder externen – vond plaats op een parking naast de werkcontainers van het bedrijf. Betrokken firma heeft verklaard dat het incident zich niet meer zal herhalen.

Het incident is gesloten.

26 **Vraag van de heer Benoit Hellings aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het aantal toegestane jaarlijkse vliegbewegingen op Brussels Airport" (nr. 12868)**

de financement ainsi que ceux de l'entreprise ferroviaire.

Il va de soi que tous les opérateurs ont intérêt à ce que la redevance d'infrastructure soit calculée de manière à encourager au mieux l'utilisation du transport ferroviaire.

24.04 **David Geerts** (sp.a): Je pensais pourtant que le gel de la redevance d'infrastructure avait été décidé lors du Conseil des ministres du 8 juillet.

24.05 **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): La redevance d'utilisation pour cette année sera identique à celle de l'an dernier.

L'incident est clos.

25 **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 pratique d'activités religieuses sur les quais de gare et dans les dépôts" (n° 12859)**

25.01 **David Geerts** (sp.a): J'ai vu récemment un film montrant des activités religieuses organisées sur le quai de la gare de Forest. Il est particulièrement étonnant que ce genre d'activités soient organisées sur le lieu et pendant les heures de travail.

Des personnes venant de l'extérieur étaient-elles associées à cet événement? Quelle est la politique d'Infrabel et de la SNCB en la matière?

25.02 **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): Les chemins de fer belges pratiquent une stricte neutralité par rapport à l'organisation d'activités religieuses, tant à l'égard des voyageurs qu'à l'égard des collègues-membres du personnel.

Le film que vous avez évoqué implique des membres du personnel d'un sous-traitant qui assurent le nettoyage des trains. La prière – en l'absence de toute personne extérieure – s'est déroulée sur un parking à côté des conteneurs de l'entreprise. La firme concernée a fait savoir que l'incident ne se reproduirait plus.

L'incident est clos.

26 **Question de M. Benoit Hellings au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le nombre de mouvements aériens annuels autorisés à Brussels Airport" (n° 12868)**

26.01 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): Op 14 juni meldde de krant *L'Echo* dat u het aantal toegestane jaarlijkse vliegbewegingen op Brussels Airport, dat beperkt is tot 250.000 vluchten per jaar, niet wil verhogen.

Mijn fractie juicht uw beslissing toe, maar dat geldt niet voor Brussels Airport, dat verklaarde dat er geen jaarlijkse beperking is van het aantal vliegbewegingen, maar dat enkel het aantal nachtvluchten tot 16.000 beperkt is. Rekening houdend met het feit dat Belgocontrol een minimale capaciteit van 74 bewegingen per uur moet garanderen, concludeerde Brussels Airport dat er 459.170 vliegbewegingen per jaar kunnen worden gerealiseerd.

Is een dergelijke toename van de activiteiten van Brussels Airport te verzoenen met de eerbiediging van het recht op een gezond leefmilieu?

Is het plafond van 250.000 vluchten per jaar verankerd in een reglement en, zo niet, zal u daar een mouw aan passen?

Zal u het plafond van de 16.000 toegestane nachtvluchten verdedigen, nu bepaalde mensen vragen om dat te schrappen?

26.02 Minister François Bellot (*Frans*): Er bestaat een wettelijke beperking voor nachtvluchten van 16.000 vluchten per jaar, waarvan maximum 5.000 slots voor opstijgende vliegtuigen en het saldo voor landingen. Het aantal bewegingen per uur is om technische redenen beperkt tot 74. Ik ben niet van plan dat kader te wijzigen.

Ik het door u aangehaalde interview had ik het over een operationele beperking en niet over een reglementaire. Ik wil benadrukken dat het om twee verschillende zaken gaat.

Ik wil dat de capaciteit van elk vliegtuig zo optimaal mogelijk wordt benut om de bezettingsgraad te verbeteren. Ik wil ook dat voorrang wordt gegeven aan de minst luidruchtige vliegtuigen.

De aanpak die ik bepleit voor Brussels Airport is de aanpak die vervat is in verordening 598/2014: er zijn mogelijkheden voor de ontwikkeling van Brussels Airport, maar er zijn ook beperkingen als gevolg van omgevingsfactoren. Daartussen moet een evenwicht worden gezocht.

26.03 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): Dat de vliegtuigen meer passagiers vervoeren, is goed nieuws: zo stijgt het aantal vervoerde reizigers

26.01 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): Le 14 juin, *l'Echo* rapportait votre volonté de ne pas augmenter le nombre de mouvements annuels autorisés à Brussels Airport, limités à 250 000 vols par an.

Si mon groupe s'en félicite, il n'en va pas de même chez Brussels Airport qui a déclaré qu'il n'existait aucune limitation annuelle du nombre de vols, la seule limitation connue étant celle des 16 000 vols de nuit. Néanmoins, prenant en compte le fait que Belgocontrol doit garantir une capacité minimale de 74 mouvements par heure, Brussels Airport en concluait que 459 170 mouvements de vol par an étaient possibles.

Une telle augmentation des activités de Brussels Airport est-elle compatible avec le respect du droit à un environnement sain?

Le plafond des 250 000 vols par an est-il inscrit dans un règlement et, si non, comptez-vous rectifier cela?

Défendrez-vous le plafond des 16 000 vols autorisés la nuit, sachant que certains demandent leur suppression?

26.02 François Bellot, ministre (*en français*): Il existe une limitation légale des vols de nuit fixée à 16 000 vols par an, dont maximum 5 000 créneaux de décollage, le reste étant attribué aux arrivées. Les mouvements par heure sont limités à 74 pour des raisons techniques. Je ne compte pas modifier ce cadre.

Dans l'interview mentionnée, j'ai évoqué une limitation qui n'était pas réglementaire mais opérationnelle: j'insiste pour que la distinction soit faite entre ces deux dimensions.

Je souhaite que chaque capacité d'avion soit optimisée, pour que le taux d'occupation augmente, et qu'on autorise les avions les moins bruyants.

L'approche que je préconise pour Brussels Airport est celle reprise dans le règlement 598: il y a des opportunités pour le développement de Brussels Airport mais aussi des contraintes dues à son environnement, et il faut trouver le point d'équilibre.

26.03 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): C'est une bonne nouvelle que les avions soient plus remplis, cela augmente le nombre de personnes

zonder dat het aantal vluchten toeneemt. Dat toont tevens aan dat de ontwikkeling van de luchthaven ook los van het optrekken van het aantal vluchten mogelijk is.

Ik vraag u dus u niet alleen te beraden over een beperking van het aantal nachtvluchten – die verworven is en reglementair bepaald – maar ook van het aantal dagvluchten.

Als een dergelijke beperking kadert in het evenwicht dat werd gevonden in samenspraak met de omwonenden en de economische partners, mag u op onze steun rekenen.

Het incident is gesloten.

27 **Vraag van mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de discriminatie van personen met beperkte mobiliteit" (nr. 12944)**

27.01 **Gwenaëlle Grovonius (PS):** Volgens Unia zou de NMBS de behoeften van personen met beperkte mobiliteit veronachtzamen. Het verslag 2105 over de kwaliteit van de dienstverlening van de NMBS blijkt dat te bevestigen. De graad van tevredenheid over de toegankelijkheid van de stations is met meer dan 6% gedaald ten opzichte van 2014, de graad van tevredenheid over de toegankelijkheid van de perrons en de treinen met respectievelijk bijna 9% en 5,5%, en de tevredenheid over de assistentie ter plaatste is met ruim 3% gezakt.

Unia stelt dat treinreizigers niet op gelijke hoogte met het perron kunnen op- of afstappen. Ook voor de S-treinen zouden reizigers in een rolstoel assistentie nodig hebben bij het op- of afstappen. De toegankelijkheid van de stations wordt eveneens gehekel, inzonderheid van het belangrijke station Ottignies. Het Contact Center voor assistentie aan personen met beperkte mobiliteit is betalend, en de website zou niet beschikken over het kwaliteitslabel AnySurfer voor sites die toegankelijk zijn voor blinden en slechtzienden.

Sinds ik deze vraag heb ingediend heb ik kennisgenomen van het verslag 2015 van de Ombudsdienst voor de treinreizigers, waarin nog andere negatieve punten worden vermeld, zoals het boordtarief voor personen met beperkte mobiliteit, aan wie er geen uitzonderingen toegestaan worden, ondanks eventuele problemen met de toegankelijkheid van de ticketautomaten of het internet.

transportées sans augmenter le nombre de vols. Cela montre aussi que le développement aéroportuaire est possible sans augmenter le nombre de vols.

Je vous encourage donc à réfléchir à une limitation du nombre de vols de nuit, ce qui est acquis et réglementaire, mais aussi du nombre de vols de jour.

Si une telle limitation fait partie de l'équilibre trouvé avec les partenaires économiques et avec les riverains, vous êtes assuré de notre soutien.

L'incident est clos.

27 **Question de Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les discriminations pour les personnes à mobilité réduite" (n° 12944)**

27.01 **Gwenaëlle Grovonius (PS):** Selon Unia, la SNCB négligerait les besoins des PMR (personnes à mobilité réduite). Le rapport 2015 sur la qualité de ses services tend à le confirmer. Le taux de satisfaction pour l'accessibilité des gares a diminué de plus de 6 % par rapport à 2014, de près de 9 % et de 5,5 % pour l'accessibilité respectivement des quais et des trains, et de plus de 3 % pour l'assistance sur place.

Unia estime que les trains ne permettent pas un embarquement ou débarquement de plain-pied. Le service S n'offrirait pas non plus un accès autonome pour les voyageurs en fauteuil roulant. L'accessibilité des gares est également pointée du doigt, notamment l'importante gare d'Ottignies. Le *contact center* offrant assistance aux PMR est payant, et l'accès internet ne disposerait pas du label *anysurfer* garantissant une navigation aux malvoyants ou aveugles.

Depuis le dépôt de cette question, le rapport 2015 du service de médiation pour les voyageurs ferroviaires relève d'autres éléments négatifs, notamment le tarif à bord pour les PMR qui ne bénéficie d'aucune réduction.

De automaten en het internet zijn niet altijd vlot toegankelijk voor personen met een beperkte mobiliteit.

De reservatie van assistentie wordt eveneens aan de orde gesteld. Meestal moet assistentie 24 uur op voorhand gereserveerd worden, en dat kan enkel tijdens de openingsuren van het Contact Center en voor rechtstreekse ritten.

Wat is uw mening over deze verschillende opmerkingen? Hoe denkt u de toegankelijkheid voor personen met een beperkte mobiliteit te verbeteren?

27.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): De toegankelijkheid van de treinen is afhankelijk van de infrastructuur en van het rollend materieel. Er werden gecoördineerde structurele maatregelen getroffen, maar er is nog veel werk aan de winkel.

De standaardisatie van de perronhoogte op 76 centimeter is een prioriteit voor de NMBS. Ongeveer een kwart van de perrons heeft deze hoogte. De laagste perrons zullen het eerst verhoogd worden.

De 08-motorstellen (Desiro) zijn uitgerust met een uitschuivende trede om de opening tussen het perron en het rijtuig te overbruggen. De breedte van de treden van de M7-dubbeldeksrijtuigen werd verbeterd. Het moderne materieel en het materieel dat gemoderniseerd wordt, beschikt over een multifunctionele ruimte in 2^{de} klasse, die ruimer is en toegankelijk is voor PBM's. In 2030 zullen er in alle treinen specifieke plaatsen voor PBM's beschikbaar zijn.

Het moderne en gemoderniseerde materieel is uitgerust met aangepaste toiletten voor PBM's. Tegen 2030 zal al het materieel daarmee uitgerust zijn. Het moderne en gerenoveerde materieel is ook uitgerust met informatieschermen in de trein. Het M7-materieel dat vanaf 2020 in gebruik zal worden genomen, zal beantwoorden aan de nieuwe TSI PBM (technische specificatie inzake interoperabiliteit).

De toegankelijkheid van de stations en in het bijzonder van het sanitair, de schuifdeuren en de geleidelijnen voor blinden en slechtzienden maken deel uit van een actieplan sinds 2008. In het kader van de TSI 2014 en van het nieuwe beheerscontract werd er in samenwerking met de FOD Mobiliteit en Vervoer een nieuw actieplan opgesteld.

De NMBS erkent dat er wat schort aan de

Or les automates et internet ne sont pas toujours aisément accessibles aux PMR.

Par ailleurs, la réservation de l'assistance est également pointée du doigt. Le délai est généralement de vingt-quatre heures et n'est possible que pendant les heures d'ouverture du *contact center* et pour les voyages directs.

Que pensez-vous de ces différentes remarques? Que comptez-vous mettre en œuvre pour améliorer l'accessibilité des PMR?

27.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): L'accessibilité des trains résulte de l'infrastructure et du matériel roulant. Des mesures structurelles coordonnées ont été prises mais il reste beaucoup à faire.

La standardisation de la hauteur des quais à 76 centimètres est une priorité de la SNCB. Environ un quart des quais sont à cette hauteur. Les plus bas seront les premiers rehaussés.

Les automotrices 08 (Desiro), sont dotées d'une marche coulissante pour combler le vide entre le quai et la voiture. L'embarquement des voitures à double étage M7 a été amélioré. Le matériel moderne et le matériel en cours de modernisation dispose d'un espace multifonctionnel en seconde classe, plus spacieux et accessible aux PMR. En 2030, tous les trains offriront des places spécifiques aux PMR.

Le matériel moderne ou modernisé dispose de WC adaptés aux PMR. Tout le matériel en sera équipé d'ici 2030. Le matériel moderne et rénové dispose d'écrans d'information à l'intérieur du train. Le matériel M7 qui arrivera à partir de 2020 répondra à la nouvelle STI PMR (spécifications techniques d'interopérabilité).

L'accessibilité des gares, en particulier des sanitaires, portes coulissantes, lignes-guides pour aveugles et malvoyants, fait l'objet d'un plan d'action depuis 2008. Dans le cadre du STI 2014 et du nouveau contrat de gestion, un plan d'action a été établi en collaboration avec le SPF Mobilité.

La SNCB reconnaît les manquements quant à

toegankelijkheid van het station Ottignies. De uitvoering van het masterplan voor dat station wordt in overleg met de lokale autoriteiten gepland, maar de uitvoeringstermijn is afhankelijk van de financiering van het GEN. In afwachting daarvan wil de NMBS de onderdoorgang verlengen, de oude voetgangersbrug afbreken, de trappen ontdubbelen en liften plaatsen, behalve voor de perrons 10 en 11.

De Europese regelgeving voorziet voor de assistentie in een termijn van 48 uur voor het vertrek. De NMBS houdt zich daaraan; de termijn bedraagt 24 uur in 18 stations en 3 uur voor een reis tussen die stations, zonder overstap. Men kan telefonisch of via internet om assistentie verzoeken. Het personeel werd opgeleid en krijgt de nodige informatie.

Sinds 2009 tracht de NMBS haar site toegankelijker te maken, in overleg met AnySurfer. Dat is niet altijd mogelijk voor zo een complexe site als die van de NMBS. De NMBS ziet erop toe dat de applicatie door blinden en slechtzienden kan worden gebruikt.

27.03 Gwenaëlle Grovonius (PS): De menselijke factor is van essentieel belang. Er is dan ook meer personeel nodig.

In het verslag van de Ombudsdienst wordt voorgesteld dat er door middel van een geluidssignaal zou worden aangegeven aan welke kant de deur zal opengaan.

Het klopt dat Europa eist dat de reservatie van assistentie 48 uur op voorhand gebeurt, maar in Nederland hoeft men slechts 1 uur op voorhand te reserveren. Ik zou willen dat wij ook in die richting gaan.

Het incident is gesloten.

28 Vraag van de heer David Clarinval aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de erkenning voor de H3-helikopters (Ultralight Helicopter Manufacturer)" (nr. 12958)

28.01 David Clarinval (MR): De H3-helikopter is een zeer licht toestel voor één tot drie personen. De helikopters vormen een snel groeiende markt dankzij hun schappelijke prijzen. In België zou er echter geen vergunning zijn waarmee die H3's mogen vliegen. Wat is de stand van zaken?

28.02 Minister François Bellot (Frans): De

l'accessibilité de la gare d'Ottignies. L'exécution du *masterplan* est prévue avec les autorités locales mais les délais d'exécution dépendent du financement du RER. En attendant, la SNCB prévoit de prolonger le passage sous voies, de démolir l'ancienne passerelle, de dédoubler les escaliers et d'installer des ascenseurs sauf pour les quais 10 et 11.

Les règlements européens prévoient pour l'assistance un délai de 48 h avant le départ. La SNCB respecte cela: le délai est de 24 h dans 18 gares et de 3 h si le voyage s'effectue entre ces gares, sans correspondance. La demande d'assistance peut se faire par téléphone ou internet. Le personnel a été formé et reçoit l'information nécessaire.

Depuis 2009, la SNCB tente de rendre son site plus accessible, en concertation avec AnySurfer. Ce n'est pas toujours possible pour un site complexe comme celui de la SNCB. La SNCB veille à ce que l'application puisse être utilisée par les aveugles et les malvoyants.

27.03 Gwenaëlle Grovonius (PS): Le facteur humain est essentiel, il faut donc que la présence d'accompagnateurs soit renforcée.

Le rapport du service de médiation suggère qu'un signal sonore indique le côté d'ouverture des portes.

Certes, l'exigence européenne pour le délai de réservation de l'assistance est de 48 h. Aux Pays-Bas cependant, une heure suffit pour réserver cette assistance: je souhaite que nous progressions dans cette voie!

L'incident est clos.

28 Question de M. David Clarinval au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'agrément pour les hélicoptères H3 (Ultralight Helicopter Manufacturer)" (n° 12958)

28.01 David Clarinval (MR): L'hélicoptère H3 est un engin très léger, pouvant embarquer une à trois personnes. Leur marché se développe rapidement, grâce à un prix très abordable. Or il manquerait un agrément en Belgique pour permettre à ces H3 de voler. Où en est-on?

28.02 François Bellot, ministre (en français): La

herziening van de ULM-regelgeving is in voorbereiding bij het DGLV. Voordat men de ULM-helikopters inpast in de nationale regelgeving, moet er worden gekeken naar de ervaringen met gelijkaardige toestellen in onze buurlanden, wetende dat het gaat over een reflectie op Europees niveau.

Het is moeilijk om uit te maken of de luchtvaartwetgeving voor de lijntoestellen dan wel die voor de ULM's van toepassing is. Deze nieuwe technologie is een mengeling van de twee.

28.03 David Clarinval (MR): De fabrikanten van die toestellen wachten op de herziening van de wetgeving om hun activiteiten te kunnen ontwikkelen. Kan u een termijn meedelen?

28.04 Minister François Bellot (*Frans*): Duitsland heeft dat toestel in de ULM-klasse opgenomen. Andere landen zijn wat terughoudender. Er worden momenteel internationale vergelijkingen uitgevoerd. Het is moeilijk om daar nu meer over te zeggen.

Het incident is gesloten.

29 Samengevoegde vragen van

- de heer **David Geerts** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de extra besparingen van 1 miljard euro bij de Belgische spoorwegen" (nr. 12959)
- mevrouw **Vanessa Matz** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de aan Infrabel opgelegde besparingen en de impact ervan op de verwezenlijking van het Masterplan ETCS" (nr. 12968)
- mevrouw **Karine Lalieux** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de dotaties aan de NMBS en Infrabel voor de periode 2016-2020" (nr. 13092)

29.01 David Geerts (sp.a): In de opvolgingscommissie van de treinramp in Buizingen werd er verklaard dat er bij de spoorwegen 1 miljard euro extra bespaard zou moeten worden, met als verdeelsleutel 47% Infrabel en 53% NMBS. In de plenaire vergadering van vorige week heeft de minister dat op een vraag van de heer Flahaux formeel ontkend. In de tabellen omtrent het besparingstraject is er een verschil tussen het uitgangspunt van Infrabel en de NMBS en dat van de regering.

révision de la réglementation ULM est en chantier à la DGTA. Avant d'intégrer les hélicoptères ULM dans la réglementation nationale, il est important de s'enquérir des expériences similaires dans les pays voisins, sachant qu'il y a une réflexion au niveau européen.

Il est difficile de savoir si la législation aérienne pour les avions de ligne est d'application ou celle pour les ULM. Cette nouvelle technologie est un mélange des deux.

28.03 David Clarinval (MR): Les fabricants de ces appareils attendent cette révision de la législation pour développer leur activité. Peut-on leur donner un délai?

28.04 François Bellot, ministre (*en français*): L'Allemagne a intégré l'appareil dans la classe ULM. D'autres pays sont plus réticents. Les comparaisons internationales sont en cours, il est difficile d'en dire plus.

L'incident est clos.

29 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 "des économies supplémentaires d'1 milliard d'euros dans les chemins de fer belges" (n° 12959)
- **Mme Vanessa Matz** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les économies imposées à Infrabel et leur impact sur la réalisation du Masterplan ETCS" (n° 12968)
- **Mme Karine Lalieux** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les dotations SNCB et Infrabel pour la période 2016-2020" (n° 13092)

29.01 David Geerts (sp.a): Au sein de la commission de suivi de la catastrophe ferroviaire de Buizingen, il a été déclaré que la SNCB devrait réaliser 1 milliard d'euros d'économies supplémentaires, avec une clé de répartition de 47 % pour Infrabel et 53 % pour la SNCB. En séance plénière, la semaine dernière, le ministre a nié formellement ces chiffres dans le cadre d'une question posée par M. Flahaux. Les tableaux relatifs au trajet d'économies présentent une différence entre les chiffres de départ d'Infrabel et de la SNCB et ceux du gouvernement.

Is dit verschil de oorzaak van de extra besparing?
Wat zal hierbij de verdeelsleutel zijn?

Est-ce cette différence qui est à l'origine des économies supplémentaires? Quelle sera, à cet égard, la clé de répartition?

29.02 Vanessa Matz (cdH): Op mijn vraag of het besparingsplan van de regering op termijn geen terugslag zou hebben op de veiligheid van het spoor, antwoordde de verantwoordelijke van Infrabel dat de regering bijkomende besparingen wil opleggen, die de zaken zouden bemoeilijken.

29.02 Vanessa Matz (cdH): Quand j'ai demandé à la responsable d'Infrabel si le rythme des économies projeté par le gouvernement ne risquait pas à terme d'avoir un impact négatif sur la sécurité du rail, elle m'a fait part d'économies supplémentaires souhaitées par le gouvernement qui rendraient les choses plus difficiles.

Wordt er met Infrabel onderhandeld over bijkomende besparingen? Zo ja, voor welk bedrag?

Des négociations sont-elles en cours avec Infrabel au sujet d'économies supplémentaires? Si oui, pour quel montant?

Zult u de verdeelsleutel tussen Infrabel en de NMBS aanpassen?

Comptez-vous modifier la clé de répartition entre Infrabel et la SNCB?

Wilt u de aan Infrabel betaalde gebruiksvergoeding wijzigen?

Envisagez-vous de modifier la redevance perçue par Infrabel?

Zullen het ETCS-Masterplan en de aanbevelingen die na de ramp van Buizingen werden geformuleerd volgens het aangekondigde tijdpad en de aangekondigde methode worden uitgevoerd?

Le Masterplan ETCS et les recommandations formulées après la catastrophe de Buizingen vont-ils être mis en œuvre dans les délais et selon la méthodologie annoncés?

Hoe zal Infrabel de opgelegde besparingen verzoenen met de verbintenissen op het vlak van de veiligheid?

Comment Infrabel va-t-elle mettre en œuvre les économies décidées en respectant ses engagements sécuritaires?

Wanneer zal de regering haar beslissingen in een MIP gieten?

Quand le gouvernement consignera-t-il dans un PPI ses décisions?

29.03 Karine Lalieux (PS): De regering heeft vorige vrijdag de verdeling van de dotaties tussen Infrabel en de NMBS voor de periode 2016-2020 geregeld.

29.03 Karine Lalieux (PS): Le gouvernement a décidé vendredi dernier la répartition des dotations entre la SNCB et Infrabel pour la période 2016-2020.

De topfunctionarissen van Infrabel hebben herhaaldelijk de alarmbel geluid.

Les hauts responsables d'Infrabel ont tiré la sonnette d'alarme à plusieurs reprises.

Klopt het dat de dotatie van de NMBS 7,6 miljard euro en die van Infrabel 5 miljard euro bedraagt? Kan u die bedragen per jaar opsplitsen?

Confirmez-vous les montants annoncés des dotations, respectivement 7,6 milliards d'euros pour la SNCB et 5 milliards pour Infrabel? Quelle est la ventilation année par année?

Hoeveel moeten Infrabel en de NMBS tijdens dezelfde periode besparen? Hoeveel moet er op de exploitatie en hoeveel op de investeringen bespaard worden?

Quel est le montant des économies imposées à Infrabel et à la SNCB pour la même période? Quelle est la ventilation entre l'exploitation et les investissements?

29.04 Minister **François Bellot** (*Frans*): De regering heeft in het najaar van 2014 het begrotingskader voor de spoorwegen voor de duur van de zittingsperiode vastgelegd. Infrabel en de NMBS zijn dus sinds die datum op de hoogte van

29.04 **François Bellot**, ministre (*en français*): Ce gouvernement a fixé en automne 2014 le cadre budgétaire des chemins de fer pour la durée de la législature. Les économies à réaliser sont donc connues d'Infrabel et de la SNCB depuis cette date.

de besparingen die ze moeten doorvoeren.

Er is geen sprake van bijkomende besparingen.

(Nederlands) Het bedrag van de dotatie die voor elke onderneming bestemd is, werd daarentegen pas op 27 juni 2016 meegedeeld.

(Frans) Op basis van een studie van de boekhoudkundige resultaten voor 2014 en 2015 van de twee ondernemingen werd de verdeelsleutel voor de besparingen bij de twee ondernemingen voorlopig herzien en vastgelegd op 50/50.

(Nederlands) De dotaties aan de NMBS en aan Infrabel voor de periode 2016-2020 bedragen respectievelijk 8,157 miljard euro en 4,159 miljard euro, exclusief correcties ingevolge het herstelplan, overdrachten en indexering en uitgaande van dezelfde dotatie in 2020 als in 2019.

(Frans) De vergoeding voor het gebruik van de Belgische spoorweginfrastructuur wordt bevroren, zodat het inleggen van meer treinen niet nadelig is voor het aanbod.

Het gaat over 5,6 miljard voor de NMBS en 8 miljard voor Infrabel.

Ik laat het aan het management over om de inspanningen te verdelen tussen exploitatie en investering. De ondernemingen zullen ons binnenkort op de hoogte stellen van de verdeling.

Wat de installatie van het ETCS-systeem betreft, zal ik een werkgroep oprichten met vertegenwoordigers van Infrabel, de NMBS, de FOD Mobiliteit en Vervoer en mijn kabinet, zodat het masterplan vóór de gestelde deadline kan worden afgerond. Ik heb gehoord dat het geschil tussen Siemens en Infrabel een vertraging van 7 maanden zou kunnen veroorzaken.

(Nederlands) Ik blijf ervan overtuigd dat een grotere efficiëntie verenigbaar is met een hoog veiligheidsniveau. Elke verantwoordelijke moet de beslissingen nemen die het mogelijk maken de doelstellingen met elkaar te verzoenen.

Zodra Infrabel haar analyse zal hebben medegedeeld zal er verder gewerkt worden aan de opmaak van het meerjareninvesteringsplan.

(Frans) Veiligheid is mijn prioriteit.

In het kader van de strategische visie wordt van de spoorwegmaatschappijen een meer klantgerichte

Il n'est pas question d'économies supplémentaires.

(En néerlandais) Le montant pour la dotation destinée à chaque société n'a en revanche été communiqué que le 27 juin 2016.

(En français) Après une révision provisoire basée sur l'examen des résultats comptables de 2014 et 2015 des deux sociétés, une clé de répartition 50/50 a été retenue pour les économies à réaliser par les deux sociétés.

(En néerlandais) Les dotations à la SNCB et à Infrabel pour la période 2016-2020 s'élèvent respectivement à 8,157 milliards d'euros et 4,159 milliards d'euros, à l'exclusion des corrections à la suite du plan de redressement, des transferts, de l'indexation et partant du principe que la dotation en 2020 sera identique à celle de 2019.

(En français) La redevance d'infrastructure est gelée pour que l'ajout de trains ne pénalise pas l'offre.

Les montants de la SNCB et d'Infrabel sont respectivement de 5,6 milliards et 8 milliards.

J'ai laissé l'initiative au management de répartir les efforts entre exploitation et investissement. Les sociétés nous communiqueront bientôt la répartition.

Pour le déploiement du système européen de contrôle des trains (ETCS), je vais constituer un groupe de travail, composé de représentants d'Infrabel, de la SNCB, du SPF Mobilité et de mon cabinet, pour que le *masterplan* respecte les délais. J'ai entendu que le litige entre Siemens et Infrabel pourrait occasionner un retard de 7 mois.

(En néerlandais) Je reste persuadé qu'une plus grande efficacité est conciliable avec un plus grand niveau de sécurité. Il appartient à chaque responsable de prendre les décisions qui permettent de concilier ces deux objectifs.

Dès qu'Infrabel aura communiqué son analyse, l'élaboration du plan d'investissements pluriannuel pourra être poursuivie.

(En français) La sécurité est ma priorité.

La vision stratégique demande aux sociétés ferroviaires une orientation davantage tournée vers

aanpak gevraagd. Investerings in megalomane stationsprojecten zijn niet meer aan de orde.

29.05 David Geerts (sp.a): Ik zal de tabellen van voormalig minister Galant, die op 15 juli 2015 een presentatie van de strategische visie voor het spoor heeft gegeven, opnieuw inkijken. Daarin stond een ander bedrag dan hetgeen dat de minister nu vermeldt. Er blijft discussie over het verschil in berekening en dat heeft wel degelijk een gevolg op de exploitatie.

29.06 Vanessa Matz (cdH): Ik sta versteld. U heeft het over 3 miljard besparingen over de periode 2014-2019. Ik heb de indruk dat mevrouw Galant twee miljard besparingen had aangekondigd.

29.07 Minister François Bellot (*Frans*): 3,1 miljard euro.

29.08 Vanessa Matz (cdH): De cijfers met betrekking tot de dotatie kloppen evenmin. Ik kan uw redenering niet goed volgen.

29.09 Karine Lalieux (PS): We zullen de cijfers van uw antwoord herlezen.

Die 3,1 miljard euro besparingen leiden tot een schadelijke concurrentiestrijd tussen twee belangrijke bedrijven. De besparingen op de investeringen gaan ten koste van de exploitatie. De spoorweginfrastructuur zal in de toekomst slecht onderhouden worden, waardoor de treinen minder stipt en uiteindelijk helemaal niet meer zullen rijden.

De werknemers hebben inspanningen op het stuk van de productiviteit geleverd en zo tot de besparingen bijgedragen.

29.10 Minister François Bellot (*Frans*): Men gooit hier de cijfers door elkaar. Toen het plan 2013-2025 werd opgesteld was er nog geen enkele euro van de vooropgestelde 25 miljard beschikbaar. Als men dat plan zou uitgevoerd hebben, dan was de schuld van de NMBS verdubbeld. Vandaag stelt de regering dat dat plan ontoepasbaar is en dat de besparing over de periode 2014-2019 3,1 miljard bedraagt, maar wel in vergelijking met een plan dat niet meer bestaat. De uiteindelijke besparing bedraagt 1,268 miljard, en dat bedrag moet door Infrabel en de NMBS worden gevonden.

Ik bekijk het uit het oogpunt van de groep, ik bekijk de balans van de twee vennootschappen en ik probeer te begrijpen wat er zich afspeelt. Persoonlijk verkies ik een beter aanbod boven een

le client. Les investissements dans des gares pharaoniques ne sont plus d'actualité.

29.05 David Geerts (sp.a): Je consulterai à nouveau les tableaux de l'ancienne ministre, Mme Galant, qui avait présenté le 15 juillet 2015 la vision stratégique pour le rail. Ces tableaux mentionnaient un autre montant que celui indiqué à présent par le ministre. Les différences de calcul continuent de faire l'objet de discussions et cette situation a bel et bien des conséquences pour l'exploitation.

29.06 Vanessa Matz (cdH): Je suis perplexe. Vous parlez de trois milliards d'économies sur la période 2014-2019. J'ai l'impression que Mme Galant en avait annoncé deux.

29.07 François Bellot, ministre (*en français*): 3,1 milliards.

29.08 Vanessa Matz (cdH): Les chiffres sur la dotation ne correspondent pas non plus. Quelque chose m'échappe dans votre raisonnement!

29.09 Karine Lalieux (PS): Nous relirons les chiffres de votre réponse.

Les 3,1 milliards d'économies instaurent une concurrence néfaste entre deux entreprises indispensables. Les économies en investissements se font sur le dos de l'exploitation. Les trains qui, demain, rouleront sur une infrastructure pas assez entretenue, ne seront plus ponctuels et ne rouleront plus.

Les travailleurs ont fait des économies avec des efforts de productivité.

29.10 François Bellot, ministre (*en français*): Il y a une confusion dans les chiffres. Quand le plan 2013-2025 a été établi, il n'y avait pas le premier euro des 25 milliards prévus. Si on exécutait ce plan, on doublait la dette de la SNCB. Aujourd'hui, le gouvernement déclare que ce plan est inapplicable et que l'économie sur 2014-2019 est de 3,1 milliards mais par rapport à un plan qui n'est plus. L'économie finale est de 1,268 milliards à trouver par Infrabel et la SNCB.

Je raisonne en termes de groupe, je regarde le bilan des deux sociétés et je tente de comprendre ce qui s'y passe. Pour ma part, je préfère une meilleure offre à un meilleur bilan.

betere balans.

Als men in 2023 niet tot de middenmoot van de spoorbedrijven in Europa behoort, kan men een kruis maken over de aanstelling van de historische operator als organisator van de opdrachten van openbare dienst.

29.11 David Geerts (sp.a): Kan de minister ons een duidelijke tabel bezorgen? Ik ga alsnog uit van het FOD-begrotingsdocument van 23 april 2014 met de recurrenente besparing van 150 miljoen euro en van de bijkomende lineaire tabellen. Los van het inhoudelijk debat kan ik nu absoluut niet meer vatten wat de verhouding is tussen de verschillende maatschappijen en wat het juiste traject is.

29.12 Vanessa Matz (cdH): De regering heeft keuzes gemaakt en er moet een inspanning ten belope van 3 miljard euro worden gedaan. Ik ben blij dat u zegt dat een en ander niet ten koste van de veiligheid mag gaan. Men zal dus een hele reeks andere zaken die regelmatig in deze commissie besproken worden onder de loep moeten nemen. Wij zouden graag weten welke keuzes er werden gemaakt. Ik veronderstel dat wij dat na het reces zullen vernemen.

29.13 Karine Lalieux (PS): Wij zullen de minister vragen om ons de tabellen met de verdeling van de dotaties met vermelding van de jaarlijkse evolutie te bezorgen.

De trein is een totaalpakket en de klant moet centraal staan: als de infrastructuur niet onderhouden wordt, zal de treindienst niet meer correct verzekerd kunnen worden.

Het incident is gesloten.

30 Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de detectie van defecte ticketautomaten op ITRIS-toestellen" (nr. 12982)

30.01 Inez De Coninck (N-VA): Hoewel dat vooraf wel was aangekondigd, kunnen treinconducteurs met hun nieuwe ITRIS-toestellen niet in *real time* zien of er ticketautomaten in de stations defect zijn. Dit veroorzaakt ontevredenheid bij de gedupeerde reizigers, die hierdoor geen rechtzetting van het boordtarief krijgen.

Wanneer zullen alle treinbegeleiders updates in *real*

En 2023, si on n'atteint pas la moyenne des compagnies de chemins de fer en Europe, on peut faire une croix sur la désignation de l'opérateur historique comme l'organisateur de la mission de service public.

29.11 David Geerts (sp.a): Le ministre peut-il nous communiquer un tableau clair? Je me fonde toujours sur le document budgétaire du SPF Budget du 23 avril 2014 indiquant les économies récurrentes de 150 millions ainsi que sur les tableaux linéaires annexes. Indépendamment du débat de fond, je ne suis plus du tout en mesure de comprendre quel est le rapport entre les différentes sociétés et quel est le traject exact.

29.12 Vanessa Matz (cdH): Le gouvernement a posé des choix et 3 milliards d'euros d'efforts sont à faire. Je suis contente de vous entendre redire que nous ne toucherons pas à la sécurité. Il faudra donc toucher à toute une série d'autres choses qui font régulièrement débat au sein de cette commission. Nous aimerions connaître les choix. Je suppose que nous les connaissons à la rentrée.

29.13 Karine Lalieux (PS): Nous allons demander si le ministre peut transmettre les tableaux de répartition des dotations avec l'évolution par année.

Le train est un tout et le client est au centre: si l'infrastructure n'est pas entretenue, le client ne disposera plus de trains roulant correctement sur les voies de chemin de fer.

L'incident est clos.

30 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 détection des distributeurs de tickets hors service par les terminaux de vente ITRIS" (n° 12982)

30.01 Inez De Coninck (N-VA): Bien que cela avait été annoncé préalablement, les accompagnateurs ne peuvent vérifier temps réel au moyen de leurs appareils ITRIS si les distributeurs automatiques de billets installés dans les gares sont défectueux. Cette impossibilité irrite les voyageurs dupés qui ne peuvent de ce fait bénéficier d'une rectification du tarif à bord.

Quand tous les accompagnateurs de train

time krijgen over de defecte ticketautomaten? Wordt het ITRIS-toestel geëvalueerd? Hoe reageert het personeel?

recevront-ils des mises à jour en temps réel des défauts des distributeurs automatiques de billets? L'appareil ITRIS fait-il l'objet d'une évaluation? Quelle est la réaction du personnel face à cette situation?

30.02 Minister **François Bellot** (*Nederlands*): Momenteel gebeuren de laatste tests. Als alles goed verloopt, kunnen we deze zomer een definitieve timing vastleggen voor de ingebruikname.

30.02 **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): Les derniers essais sont actuellement en cours. Si tout se déroule comme prévu, nous pourrions fixer cet été un calendrier définitif pour la mise en service.

Zowel bij de treinbegeleiders als bij de leidinggevenden wordt er feedback verzameld over de toestellen. Die feedback wordt gebruikt voor de nodige aanpassingen. Zoals bij elke verandering is er tijd nodig voor de nodige aanpassingen.

Du feedback concernant les appareils est collecté tant auprès des accompagnateurs de train que du personnel dirigeant. Sur la base de ce feedback, les aménagements nécessaires seront apportés. Comme à chaque changement, les adaptations requièrent du temps.

Er zijn vooral negatieve reacties bij technische problemen, problemen van synchronisatie en connectieproblemen of om een betaling met bankkaart uit te voeren. Er zijn positieve reacties over de bijkomende mogelijkheden van de toestellen, de ergonomie, de onlineverbinding en de duidelijke weergave van informatie.

Les réactions négatives concernent principalement des problèmes techniques, des problèmes de synchronisation et de connexion afin de pouvoir effectuer un paiement au moyen d'une carte bancaire. Les réactions positives concernent les possibilités complémentaires offertes par les appareils, les connexions en ligne et la clarté des informations communiquées.

30.03 **Inez De Coninck** (N-VA): Ik zal het dossier blijven opvolgen.

30.03 **Inez De Coninck** (N-VA): Je continuerai de suivre ce dossier.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

31 **Vraag van mevrouw Daphné Dumery aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het vaststellen van inhaalverboden voor vrachtwagens door ANPR-installaties" (nr. 12998)**

31 **Question de Mme Daphné Dumery au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les infractions relatives à l'interdiction de dépassement pour les poids lourds constatées par les équipements ANPR" (n° 12998)**

31.01 **Daphné Dumery** (N-VA): Vrachtwagens mogen niet inhalen bij regenweer, maar ook niet op wegen met twee rijstroken. Toch doen ze dat en zo brengen ze anderen in gevaar. Controles zouden mogelijk zijn via ANPR-installaties, maar daarvoor moet een KB van 18 december 2002 worden aangepast.

31.01 **Daphné Dumery** (N-VA): Les poids lourds ne sont pas autorisés à effectuer des dépassements par temps de pluie et sur les routes à deux bandes. S'ils enfreignent cette interdiction, ils mettent la vie d'autrui en danger. Des contrôles seraient possibles au moyen d'installations ANPR mais, à cet effet, un arrêté royal du 18 décembre 2002 devrait être adapté.

Klopt het dat veertien ANPR-camera's uitgerust zijn om te controleren op inhaalverboden? Kan de wetgeving daar al dan niet aan worden aangepast? Zo ja, wanneer?

Est-il exact que 14 caméras ANPR sont équipées de manière à permettre le contrôle des interdictions de dépassement? La législation ne pourrait-elle pas déjà être adaptée à ce niveau? Dans l'affirmative, quand?

31.02 Minister **François Bellot** (*Nederlands*): De camera's worden geplaatst door de wegbeheerders: de Gewesten voor de gewestwegen en de

31.02 **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): Les caméras sont installées par les gestionnaires de la route, à savoir les Régions pour les routes

gemeenten voor de gemeentewegen. Ik beschik niet over informatie met betrekking tot de functionaliteiten van de camera's.

Het vaststellen van overtredingen op het inhaalverbod bij regenweer met behulp van onbemande camera's lijkt niet vanzelfsprekend, maar mogelijk verandert dat in de nabije toekomst. Het controleren van het inhaalverbod op 2x2-wegen door middel van onbemande camera's lijkt op het eerste gezicht wel mogelijk. Om de politie de mogelijkheid te bieden die overtredingen op de meest efficiënte manier vast te stellen, werkt mijn administratie aan een aanpassing van het KB, zodat vaststellingen van die overtredingen door onbemande camera's een bijzondere bewijskracht zullen hebben.

Het incident is gesloten.

32 Vraag van de heer Stéphane Crusnière aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de verbouwing van het station Ottignies" (nr. 13002)

32.01 Stéphane Crusnière (PS): Ottignies is het drukste station van Wallonië, met meer dan 21.000 reizigers per dag. Het gemeentebestuur wil dat het station gerenoveerd en toegankelijker gemaakt wordt voor reizigers met beperkte mobiliteit. In het meerjareninvesteringsplan 2016-2022 van de NMBS werd een bedrag van 60 miljoen euro ingeschreven.

Bevestigt u uw voornemen om de stationsomgeving aan te passen? Zo ja, welk bedrag wordt er beschikbaar gesteld? Wanneer zullen de werken van start kunnen gaan?

32.02 Minister François Bellot (Frans): Het reizigersonthaal in het station Ottignies wordt gemoderniseerd, en wij worden betrokken bij het masterplan van de gemeente. Het totale budget wordt bepaald door de investeringscel. Mogelijk worden er op kortere termijn werken uitgevoerd voor een betere toegang voor personen met beperkte mobiliteit.

32.03 Stéphane Crusnière (PS): Dat is goed nieuws voor de personen met beperkte mobiliteit. De verwijzing naar de investeringscel verontrust mij wel. De werken aan het station Ottignies moeten een prioriteit vormen.

Het incident is gesloten.

régionales et les communes pour les routes communales. Je ne dispose pas d'informations concernant les fonctionnalités des caméras.

Le constat d'infractions à l'interdiction de dépassement par temps de pluie au moyen de caméras automatiques ne semble pas évident mais les choses changeront peut-être à cet égard dans un avenir proche. Le contrôle de l'interdiction de dépassement sur les routes à 2x2 bandes au moyen de caméras automatiques semblent, quant à eux, bel et bien possibles à première vue. Afin d'offrir à la police la possibilité de constater ces infractions de la manière la plus efficace possible, mon administration planche sur une adaptation de l'arrêté royal de sorte à conférer une force probante particulière aux constats d'infractions au moyen de caméras automatiques.

L'incident est clos.

32 Question de M. Stéphane Crusnière au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'aménagement de la gare d'Ottignies" (n° 13002)

32.01 Stéphane Crusnière (PS): Ottignies est la première gare de Wallonie avec plus de 21 000 voyageurs qui y transitent quotidiennement. Les autorités communales réclament sa rénovation et l'amélioration de son accessibilité, notamment pour les PMR. Le Plan pluriannuel 2016-2022 de la SNCB a prévu 60 millions.

Confirmez-vous votre intention d'entamer les aménagements autour de cette gare? Si oui, pouvez-vous nous donner le montant dégagé? Quand les travaux pourront-ils débuter?

32.02 François Bellot, ministre (en français): Les infrastructures d'accueil de la gare d'Ottignies seront modernisées et nous sommes associés au *masterplan* de la commune. Le budget total sera déterminé par la cellule d'investissements. Des travaux à réaliser à plus court terme sont envisagés pour améliorer l'accès des PMR.

32.03 Stéphane Crusnière (PS): La nouvelle est bonne pour les PMR. Le renvoi à la cellule d'investissements m'inquiète par contre. Cette gare doit être une priorité.

L'incident est clos.

33 Vraag van mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de werkroosters van het personeel in de seinhuizen" (nr. 13005)

33.01 Gwenaëlle Grovonius (PS): Mevrouw Billiau, die ik in het kader van de opvolging van de aanbevelingen van de commissie-Buizingen vragen heb gesteld, verklaarde dat een dienstrooster van meer dan zeven opeenvolgende dagen nooit als zodanig gepland werd, maar dat het principe van de continuïteit van de dienst vooropstond.

Zijn er personeelsleden in de seinhuizen die meer dan zeven dagen na elkaar moeten werken? Tot hoeveel dagen kan dat oplopen? Over hoeveel spoormannen gaat het?

33.02 Minister François Bellot (*Frans*): Ik kan de dienstregeling van het spoorwegpersoneel niet persoonlijk uitvlooien. Mijn antwoord is gebaseerd op de informatie van Infrabel.

Bij het opstellen van de dienstroosters voor de seinhuizen worden de mensen nooit langer dan zeven dagen na elkaar ingepland. Wel kunnen er a posteriori niet-geplande werkperiodes van meer dan zeven opeenvolgende dagen worden vastgesteld. Dat is soms onvermijdelijk om de continuïteit van de dienst te verzekeren, en het gebeurt uitsluitend in geval van overmacht, vooral in kleinere posten. De concentratie van de seinhuizen zou dat probleem alvast gedeeltelijk moeten oplossen.

33.03 Gwenaëlle Grovonius (PS): Er moeten voldoende personele middelen zijn om de veiligheid te garanderen.

Het incident is gesloten.

34 Vraag van mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de eisen van de bagageafhandelaars op Brussels Airport" (nr. 11731)

34.01 Karine Lalieux (PS): De vertegenwoordigers van de bagageafhandelaars van Brussel-Nationaal-Luchthaven hekelen dat er excessief veel medewerkers met een preciaire arbeidsovereenkomst, uitzendkrachten en jobstudenten worden ingezet, waardoor men de sociale stabiliteit en werkzekerheid niet kan bieden die de bagageafhandelaars menen te mogen

33 Question de Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les horaires des agents en cabine de signalisation" (n° 13005)

33.01 Gwenaëlle Grovonius (PS): Mme Billiau, que j'ai interrogée dans le cadre du suivi des recommandations "Buizingen", a déclaré qu'un service de plus de sept jours n'était jamais planifié mais que le principe de continuité du service prévalait.

Certains agents en cabine de signalisation travaillent-ils plus de sept jours consécutifs? Jusqu'à combien de jours? Combien d'agents sont-ils concernés?

33.02 François Bellot, ministre (*en français*): Je ne peux vérifier personnellement le planning des agents. Ma réponse se fonde sur les éléments reçus d'Infrabel.

Lors de l'élaboration des plannings pour la desserte des cabines, on ne dépasse jamais sept jours de travail consécutifs. Des périodes de travail non planifiées de plus de sept jours consécutifs peuvent toutefois être recensées *a posteriori*. Inévitables pour assurer la continuité du service, ces périodes surviennent exclusivement en cas de force majeure, surtout dans les sièges de travail les plus petits. La concentration des cabines devrait résoudre partiellement ce problème.

33.03 Gwenaëlle Grovonius (PS): Les moyens humains doivent être suffisants pour garantir la sécurité.

L'incident est clos.

34 Question de Mme Karine Lalieux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les revendications des bagagistes de Bruxelles-National" (n° 11731)

34.01 Karine Lalieux (PS): Les représentants des bagagistes de l'aéroport de Bruxelles-National dénoncent le recours excessif aux contrats précaires, aux intérimaires, aux jobistes qui ne permet pas d'offrir la stabilité sociale et d'emploi qu'ils s'estiment en droit d'attendre et rend les *screenings* de sécurité inapplicables. Ils demandent également que les vols soient mieux étalés sur la

verwachten en wat het onmogelijk maakt om de veiligheidsscreenings uit te voeren. Ze vragen eveneens dat de vluchten meer over de dag worden gespreid om de werklust te temperen. Ze stellen een overleg voor tussen de actoren van de luchthaven om na te gaan welke hervormingen er nodig zijn.

Wat zult u doen om tegemoet te komen aan die eisen?

34.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): De overheid is niet bevoegd voor de contractuele relaties tussen de privébedrijven, maar dankzij overleg tussen mijn diensten, het DGLV, Swissport, Aviapartner en BAC konden er oplossingen worden bekeken. Die drie laatste partners zullen opnieuw moeten bijeenkomen om te bespreken hoe de procedures van de luchtvaartmaatschappijen voor de grondafhandelaars onderling moeten worden afgestemd om de veiligheid en de efficiency te versterken. Er wordt een betere verdeling van de slots bestudeerd om de werklust te verminderen. Door het inzetten van uitzendkrachten worden de veiligheidsnormen geenszins versoepeld.

34.03 **Karine Lalieux** (PS): Die kwestie werd evenwel aangesneden omdat het inzetten van uitzendkrachten de veiligheidsscreenings bemoeilijkt.

Het incident is gesloten.

35 **Vraag van mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de commentaar en opmerkingen bij de ontwerpen van aanpassing van staatsbegroting voor het begrotingsjaar 2016" (nr. 12267)**

35.01 **Karine Lalieux** (PS): Bij zijn analyse van de begrotingsaanpassing struikelde het Rekenhof over de financiering van Belgocontrol. Het Rekenhof stelt vast dat het koninklijk besluit van 26 december 2015 de kosten voor de vijf betrokken luchthavens vastlegt op 24,9 miljoen euro.

Zult u het koninklijk besluit van 26 december 2015 in acht nemen? Wanneer zult u gedaan krijgen dat de federale regering de aan Belgocontrol verschuldigde vergoedingen betaalt, conform het beheerscontract?

35.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): Bij het koninklijk besluit van 26 december 2015 worden nadere regels vastgesteld voor de financiering van

journée, afin de lisser la charge de travail. Ils proposent une concertation des acteurs de l'aéroport pour identifier les réformes nécessaires.

Que ferez-vous pour répondre à ces revendications?

34.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): Les relations contractuelles entre les sociétés privées ne sont pas du ressort des autorités publiques mais une rencontre entre mes services, la DGTA, Swissport, Aviapartner et BAC a permis d'examiner des solutions. Ces trois derniers partenaires devront se revoir pour discuter de l'harmonisation des procédures des compagnies aériennes pour les services d'assistance en escale afin de renforcer la sécurité et l'efficacité. Une meilleure répartition des slots est à l'étude pour réduire la charge de travail. L'emploi d'intérimaires n'entraîne aucun assouplissement des normes de sûreté.

34.03 **Karine Lalieux** (PS): Pourtant, cette question a été soulevée car le recours aux intérimaires complique les *screenings* de sécurité.

L'incident est clos.

35 **Question de Mme Karine Lalieux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les commentaires et observations sur les projets d'ajustement du budget de l'État pour l'année budgétaire 2016" (n° 12267)**

35.01 **Karine Lalieux** (PS): Lors de son analyse de l'ajustement budgétaire, la Cour des comptes a épinglé le financement de Belgocontrol. Elle constate que l'arrêté royal du 26 décembre 2015 n'est pas en application et elle fixe à 24,9 millions d'euros les coûts pour les cinq aéroports concernés.

Allez-vous respecter l'arrêté royal du 26 décembre 2015? Quand allez-vous obtenir que le gouvernement fédéral honore les prestations qui sont dues à Belgocontrol, en application du contrat de gestion?

35.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): L'arrêté royal du 26 décembre 2015 fixe pour l'année 2016 les modalités de financement des

de kosten voor plaatselijke luchtvaartnavigatiedienstverlening op de Belgische luchthavens in 2016.

De meeste kosten van Belgocontrol worden gefinancierd door de gebruikers van het luchtruim. De federale Staat financiert maar een gedeelte van de dienstverlening van Belgocontrol op de luchthavens. Dat geld kan Belgocontrol investeren in de bescherming van zijn sites en de modernisering van de luchtvaartnavigatiesystemen.

De Staat heeft de nodige maatregelen getroffen om de veiligheid van het luchtruim te verzekeren, conform het derde beheerscontract tussen de Belgische Staat en Belgocontrol. Op 9 juni 2016 kende de ministerraad Belgocontrol een bijkomend budget van 25 miljoen euro voor 2016 toe, via een in juni ingediend amendement op de begroting.

Het incident is gesloten.

36 Vraag van mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de Verordening (EU) nr. 598/2014 inzake geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens in de Unie" (nr. 12271)

36.01 Karine Lalieux (PS): De Europese verordening inzake de vaststelling van regels en procedures voor de invoering van geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens in de Unie binnen het kader van een evenwichtige aanpak trad op 13 juni 2016 in werking.

Welke invloed heeft die verordening op de discretionaire macht van de nationale overheden om, in het belang van de volksgezondheid en het comfort van de mensen die onder vliegroutes wonen, vluchten te beperken?

Voldoet België aan de vereisten van deze verordening? Zo niet, wat zult u doen?

36.02 Minister François Bellot (*Frans*): Verordening nr. 598/2014 is gebaseerd op een evenwichtige aanpak van de beheersing van het lawaai, zoals die werd aangenomen door de International Civil Aviation Organization (ICAO).

De evenwichtige aanpak stoelt op de beperking van vliegtuiglawaai aan de bron, de ruimtelijke ordening en beheer, de operationele procedures voor de bestrijding van geluidshinder en de

coûts pour les prestations des services terminaux de navigation aérienne sur les aéroports belges.

La majorité des coûts de Belgocontrol sont financés par des usagers de l'espace aérien, l'État fédéral ne finance qu'une partie des prestations de Belgocontrol sur les aéroports. Ce paiement permet à Belgocontrol d'investir dans la protection de ses sites et de moderniser les systèmes de gestion du trafic aérien.

L'État a pris les mesures nécessaires pour assurer la sécurité de son espace aérien, conformément au troisième contrat de gestion conclu entre l'État belge et Belgocontrol. Le Conseil des ministres du 9 juin 2016 a accordé à Belgocontrol un budget supplémentaire de 25 millions d'euros en 2016, via un amendement budgétaire déposé dans le courant du mois de juin.

L'incident est clos.

36 Question de Mme Karine Lalieux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le Règlement 598/2014 relatif aux restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union" (n° 12271)

36.01 Karine Lalieux (PS): Le règlement européen relatif aux restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union est entré en vigueur le 13 juin dernier.

Quelle est l'influence de ce règlement sur le pouvoir discrétionnaire des autorités nationales de limiter les survols dans l'intérêt de la santé public et du confort des populations survolées?

La Belgique est-elle en ordre vis-à-vis de ce règlement? Sinon, que comptez-vous faire?

36.02 François Bellot, ministre (*en français*): Le règlement 598/2014 se base sur une approche équilibrée de la gestion du bruit adoptée par l'Organisation de l'Aviation Civile (OAC).

Le concept d'approche équilibrée se base sur la réduction à la source du bruit des avions, des mesures d'aménagement et de gestion du territoire, des procédures d'exploitation à moindre bruit et des

exploitatiebeperkingen. Die laatste moeten niet opnieuw geëvalueerd worden als ze reeds werden ingevoerd.

In de verordening wordt er voorgesteld prioritair de kosteneffectiviteit te beoordelen in plaats van een kosten-batenanalyse te maken.

De nog op te richten onafhankelijke autoriteit zal belast worden met het invoeren van nieuwe beperkingen.

De verordening preciseert de toepasselijke procedures en bevat nieuwe garanties voor de omwonenden.

De verordening is rechtstreeks van kracht in alle EU-lidstaten.

Het incident is gesloten.

37 Vraag van mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de Benelux-trein" (nr. 13006)

37.01 Karine Lalieux (PS): De Benelux-trein verzorgt sinds 1957 16 keer per dag de verbinding tussen Brussel en Amsterdam. Op het einde van het jaar wordt het traject gewijzigd: tussen Rotterdam en Antwerpen zal de trein over de hsl rijden.

Wat is de bezettingsgraad van die 16 treinen per dag? Hoe zijn de reizigersaantallen opgesplitst over de verschillende vertrekstations? Wat zijn de kosten per passagier? Als de treindienst verlieslatend is, hoe wordt het tekort dan gecompenseerd?

37.02 Minister François Bellot (*Frans*): De bezettingsgraad van de Benelux-trein varieert afhankelijk van het baanvak. Men moet dat cijfer vergelijken met de bezettingsgraad voor de binnenlandse treindienst, die 26% bedraagt. De bezettingsgraad bedraagt gemiddeld 42% aan de grens, en stijgt tot 64% van de capaciteit tussen Rotterdam en Brussel. Daar moet men nog de reizigers op een binnenlands traject bijtellen.

De trein heeft in beide landen zowel een internationale als een nationale functie. Het station waar de reizigers afstappen is vaak niet hun eindbestemming.

Voor de IC-trein Brussel-Amsterdam hoeft men niet te reserveren; vele reizigers hebben een pass of een abonnement, wat de telling bemoeilijkt.

restrictions d'exploitation. Ces dernières ne doivent pas être réévaluées si elles sont déjà en place.

Il préconise de donner priorité à une analyse coût/efficacité plutôt qu'analyser les coûts au regard des bénéfices.

C'est l'autorité indépendante, à mettre en place, qui sera chargée d'instaurer de nouvelles restrictions.

Le règlement précise les procédures applicables et fournit de nouvelles garanties aux riverains.

Il est directement applicable dans tous les pays européens.

L'incident est clos.

37 Question de Mme Karine Lalieux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le train Benelux" (n° 13006)

37.01 Karine Lalieux (PS): Le train Benelux relie depuis 1957 Bruxelles et Amsterdam, seize fois par jour. Son parcours sera modifié à la fin de cette année: entre Rotterdam et Anvers, il empruntera la LGV.

Quel est le taux d'occupation des seize relations quotidiennes? Quelle est leur ventilation en fonction de la gare d'origine? Quel est le coût par passager? Si ce service est déficitaire, comment compense-t-on ce déficit?

37.02 François Bellot, ministre (*en français*): Le taux d'occupation du train Benelux varie selon les sections du trajet. Il doit être comparé au taux du service intérieur, qui est de 26 %. En moyenne, il est de 42 % à la frontière et on peut observer une occupation à 64 % de la capacité entre Rotterdam et Bruxelles, à quoi il faut ajouter les voyageurs à bord pour un trajet domestique.

Ce train a une fonction internationale et nationale dans chacun des deux pays. La destination des voyageurs diffère souvent des gares desservies.

L'IC Bruxelles-Amsterdam ne requiert pas de réservation, beaucoup de voyageurs y utilisent un pass ou un abonnement, ce qui rend les comptages difficiles.

In 2013 kon de NMBS een positief bedrijfsresultaat voorleggen. In 2014 werd dit, met de toegenomen frequentie, negatief. In 2015 is het tekort nog groter geworden, maar het werd gecompenseerd door het *capping mechanism* waarover de NS en de Nederlandse Staat het eens raakten en waardoor de NS de NMBS terugbetalen indien het verlies meer dan 1,5 miljoen euro per jaar bedraagt op de klassieke lijnen en meer dan 5,5 miljoen euro op de hsl's.

Op het Belgische deel van het huidige traject bedraagt het verlies rekening houdend met het aantal reizigers 0,6 euro per enkele rit, met toepassing van het *capping mechanism*. Na de ingebruikname van de hsl's, zal dat verlies 2,1 euro bedragen.

Het optrekken van de frequentie tot meer dan twaalf retourritten en het gebruik van de hsl's dat in 2013 werd afgesproken, doen het verlies voor de NMBS sterk oplopen. Dankzij het *capping mechanism* wordt de impact ervan beperkt. Het plafond van 1,5 miljoen euro tekort werd in 2014 en 2015 bereikt.

37.03 Karine Lalieux (PS): Die internationale verbindingen zijn belangrijk voor de band tussen landen en voor de werknemers. In het verleden werden echter al internationale treinen geschrapt omdat het exploitatietekort te hoog opliep. Men mag niet met twee maten wegen.

Het incident is gesloten.

38 Vraag van mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de eventuele integratie van Securail in een directie Bewaking en Controle van de federale politie" (nr. 13007)

38.01 Karine Lalieux (PS): Op een vraag over de eventuele integratie van Securail in de Spoorwegpolitie antwoordde u dat uw kabinet en dat van Binnenlandse Zaken de resultaten van een gemeenschappelijke reflectie van Securail en de Spoorwegpolitie voor het optimaliseren van de samenwerking analyseerden. Wat is de stand van zaken?

De minister van Binnenlandse Zaken wil Securail onderbrengen bij een nieuwe directie Bewaking en Controle van de federale politie, tegen het unanieme advies van het directiecomité van de NMBS in. U staat er ook weigerachtig tegenover. De meeste waarnemers zijn het erover eens dat die

En 2013, le résultat d'exploitation pour la SNCB était positif. En 2014, avec l'augmentation de la fréquence, il est devenu négatif. En 2015, ce déficit s'est aggravé mais a été compensé par le mécanisme de *capping* négocié entre les NS et l'État néerlandais, par lequel les NS remboursent la SNCB si la perte dépasse 1,5 million d'euros par an sur les lignes classiques, et 5,5 millions d'euros sur LGV.

Sur la partie belge du parcours actuel, la perte rapportée au nombre de voyageurs est de 0,6 euro par trajet simple, en tenant compte du mécanisme de *capping*. Lors du passage sur les LGV, cette perte atteint 2,1 euros.

L'augmentation de la fréquence au-delà de douze allers-retours et le passage par les LGV, négociés en 2013, augmentent fort le déficit de la desserte pour la SNCB. Le mécanisme de *capping* en réduit l'impact. Le plafond d'1,5 million d'euros de déficit fut atteint en 2014 et 2015.

37.03 Karine Lalieux (PS): Ces liaisons internationales sont importantes pour le lien entre pays et pour les travailleurs. Mais d'autres trains internationaux ont été remis en cause parce que le déficit d'exploitation était trop élevé. Il faudrait qu'il n'y ait pas deux poids, deux mesures.

L'incident est clos.

38 Question de Mme Karine Lalieux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'éventuelle intégration de Securail au sein d'une Direction de surveillance et de contrôle de la police fédérale" (n° 13007)

38.01 Karine Lalieux (PS): À une question sur l'éventuelle intégration de Securail dans la police des chemins de fer, vous répondiez que votre cabinet et celui de l'Intérieur analysaient les résultats d'une réflexion commune à ces deux instances pour optimiser leur collaboration. Qu'en est-il?

Le ministre de l'Intérieur souhaite créer une direction "Surveillance et contrôle" de la police fédérale au sein de Securail, contre l'avis unanime du comité de direction de la SNCB. Vous vous montrez également réticent. Il est largement admis qu'une telle intégration n'améliorerait pas le service

integratie de dienstverlening niet ten goede zal komen en zelfs de vertrouwensband en vertrouwde die de Securailagenten al jarenlang trachten op te bouwen met de reizigers, zal tenietdoen. Hun opdracht is veel ruimer dan de veiligheidshandhaving. Bent u tegen dat plan gekant?

Bevestigt u dat u Securail niet uit de NMBS wil lichten en die vertrouwensband wil vrijwaren?

38.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): De gemeenschappelijke reflectie had betrekking op de structurele antiterrorisme maatregelen, niet op de integratie van Securail in de toekomstige directie Bewaking en Controle. De prioriteiten liggen anders. De taken van openbare dienst van Securail zijn vastgelegd in de wet en het beheerscontract, en hangen samen met de spoorwegsector. De Securailagenten beschikken over een technische expertise die ze op termijn zouden verliezen als ze politieagenten zouden worden. Ik ben daar ten stelligste tegen gekant.

Ik begrijp dat de eenheid van de commandostructuur een noodzaak is in delicate situaties. De diensten moeten beter samenwerken.

Als alternatief heb ik voorgesteld om Securail onder te brengen onder het tijdelijke operationele commando van de politie. De Securailagenten en de politie zouden voor bepaalde opdrachten eveneens dezelfde radiofrequentie kunnen gebruiken. Men zou ook een onderscheid kunnen maken tussen de opdrachten in de grote stations en de andere. We willen de competentie van Securail op het stuk van opdrachten ter bescherming van personen, goederen en infrastructuur behouden.

38.03 **Karine Lalieux** (PS): In bepaalde specifieke situaties zoals bij een aanslag kan men denken aan een enkele directie of een gemeenschappelijke radiofrequentie, maar men mag niet zomaar overgaan tot een integratie waarbij iedereen aan het kortste eind trekt.

Het incident is gesloten.

39 **Vraag van mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de veiligheid op Brussels Airport" (nr. 13036)**

39.01 **Karine Lalieux** (PS): Ten gevolge van de aanslagen op 22 maart heeft DGLV de organisatie van de veiligheid op de luchthaven gecontroleerd.

et risquerait même de détruire le lien de confiance et de proximité que les agents de Securail tentent de construire depuis des années avec les usagers. Leurs missions dépassant largement la sécurité. Êtes-vous opposé à ce projet?

Confirmez-vous votre volonté de conserver Securail au sein de la SNCB ainsi que cette relation de confiance?

38.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): La réflexion commune portait sur les mesures structurelles antiterroristes et non sur l'intégration de Securail dans la future direction "Surveillance et contrôle". Leurs priorités diffèrent. Les missions de service public de Securail sont fixées par la loi et son contrat de gestion et sont liées au monde ferroviaire. Ses agents disposent d'une expertise technique qu'ils perdraient à terme s'ils devenaient des agents de police. Je m'y oppose formellement.

Je comprends le besoin d'unité de commandement dans des situations sensibles. La collaboration entre services doit être améliorée.

J'ai proposé une solution alternative: placer Securail sous le commandement opérationnel temporaire de la police. Les agents Securail et la police pourraient également utiliser la même fréquence radio pour certaines missions. On pourrait également distinguer les missions dans les grandes gares des autres. Nous tenons à conserver la compétence de Securail dans les missions de protection des personnes, des biens et des infrastructures.

38.03 **Karine Lalieux** (PS): Face à des situations particulières comme un attentat, on peut imaginer une direction unique ou une fréquence radio commune mais il ne faut pas se livrer à une intégration dans laquelle tous seraient perdants.

L'incident est clos.

39 **Question de Mme Karine Lalieux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la sécurité à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 13036)**

39.01 **Karine Lalieux** (PS): Suite aux attentats du 22 mars, la DGTA a contrôlé l'organisation de la sécurité au sein de l'aéroport.

Volgens de krant *La Libre* zou een inspecteur gemeld hebben dat hij tweemaal toegang gekregen had tot reeds ingecheckte bagage, hoewel deze eigenlijk niet meer toegankelijk zou mogen zijn en zouden de schoenen van reizigers bij wie het alarm aan de poortjes is afgegaan, niet gescreend worden.

Het is belangrijk dat het DGLV het personeel en de procedures controleert om de naleving van de veiligheidsnormen te garanderen.

Hoeveel controles heeft het DGLV in de luchthaven Brussels Airport uitgevoerd sinds 22 maart? Werden er pv's opgesteld om niet-conforme situaties recht te trekken? Moeten de personeelsbezetting en het budget van het DGLV worden verhoogd? Zo ja, hebt u dan maatregelen in die zin genomen? Verloopt de samenwerking tussen de luchtvaartmaatschappijen, de luchthaven, de federale politie en uw administratie vlot?

39.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): Brussels Airport werd sinds de aanslagen op 22 maart gecontroleerd op 11, 12, 13, 20 en 25 april. Er werd een gemeenschappelijk verslag overhandigd aan BAC, dat de nodige maatregelen heeft getroffen.

Het DGLV analyseert of het beschikbare personeel voldoet aan de nieuwe eisen die na de aanslagen werden ingevoerd.

Tijdens de begrotingsbesprekingen heb ik voorgesteld het DGLV meer middelen te geven. Verschillende actoren werken nauw samen op het gebied van de luchtvaartveiligheid. In elke luchthaven wordt er daarover vergaderd in een Lokaal Veiligheidscomité (LOVECO).

Ook bij de kabinetten wordt er intens overlegd over de luchtvaartveiligheid.

39.03 **Karine Lalieux** (PS): U herinnert zich wellicht de episode waarbij Europese audits manco's aan het licht brachten. De veiligheid moet worden verhoogd, ook ter wille van de uitstraling van onze luchthaven.

Zo werd er verzocht om meer personeel aan te trekken om de controles correct uit te voeren. De vergaderingen in het kader van de samenwerking stemmen mij tevreden. In voorkomend geval zal ik u opnieuw vragen stellen over uw verzoek om bijkomend personeel.

Het incident is gesloten.

Selon *La Libre*, un inspecteur a indiqué avoir accédé à deux reprises aux bagages déjà enregistrés, ce qui ne devrait plus être possible, et des chaussures ne seraient pas soumises aux rayons X après une alarme au portique.

Il est essentiel que la DGTA contrôle le personnel et les procédures pour garantir le respect des normes de sécurité.

Quel est le nombre de contrôles menés par la DGTA à l'aéroport de Bruxelles-National depuis le 22 mars? Des PV ont-ils été dressés pour corriger des situations non conformes? Faut-il renforcer le personnel et le budget de la DGTA? Si oui, avez-vous pris des mesures en ce sens? La collaboration entre les entreprises aériennes, l'aéroport, la police fédérale et votre administration est-elle optimale?

39.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): Depuis le 22 mars, Bruxelles-National a été inspecté les 11, 12, 13, 20 et 25 avril. Un rapport commun a été transmis à BAC, à la suite de quoi cette dernière a pris des mesures.

L'adéquation entre les nouvelles exigences découlant de la situation post-attentats et le personnel disponible est analysée par la DGTA.

Dans le cadre des discussions budgétaires, j'ai proposé de renforcer la DGTA. La sûreté aérienne fait l'objet d'une collaboration intense entre les différents acteurs. Des réunions ont lieu dans chaque aéroport dans le cadre d'un comité local de sécurité (LOVECO).

Une concertation intense ayant trait à la sûreté aérienne se déroule également au niveau des cabinets.

39.03 **Karine Lalieux** (PS): Vous vous souvenez de l'épisode des audits européens montrant des manquements. Il faut renforcer la sécurité, y compris pour la réputation de notre aéroport.

Une demande était de renforcer le personnel pour effectuer correctement ces contrôles. Je suis contente des réunions de collaboration. Le cas échéant, je reviendrai concernant vos demandes de personnel supplémentaire.

L'incident est clos.

40 Vraag van mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "oplossingen voor het vliegverkeer boven Brussel" (nr. 13053)

40.01 **Karine Lalieux** (PS): Welke dossiers stonden er op de agenda van de bijeenkomst van 29 juni van de conferentie van de Brusselse burgemeesters over de vluchten boven Brussel, van uw vergadering op dezelfde dag met de betrokken Brabantse burgemeesters en van de vergadering van de dag ervoor met de representatieve verenigingen? Zijn er oplossingen om het aantal vluchten boven dichtbevolkte wijken te verminderen?

40.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): Ik geloof meer in een combinatie van positieve acties dan in grote gewaagde veranderingen om tot een globale strategie te komen. Ik heb een benadering uitgewerkt die gebaseerd is op zeven dimensies: de technische, operationele, economische, juridische, politieke, institutionele en milieudimensie. Het is door die te combineren dat ik een billijke oplossing zal kunnen voorstellen.

Ik heb dat standpunt verdedigd ten aanzien van de ministers van Milieu, de verenigingen van omwonenden en de burgemeesters. Binnenkort zal er een overleggroep met alle stakeholders bijeenkomen.

De pogingen om de geluidshinder te verminderen kunnen enkel slagen als men een vertrouwensrelatie kan opbouwen. Ik zal gebruikmaken van de institutionele hefboomen om tot een billijke en duurzame oplossing te komen.

40.03 **Karine Lalieux** (PS): Laten we de bevolkingsdichtheid en de volksgezondheid niet vergeten.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.20 uur.

40 Question de Mme Karine Lalieux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "des solutions pour le survol de Bruxelles" (n° 13053)

40.01 **Karine Lalieux** (PS): Quels ont été les dossiers à l'ordre du jour de la Conférence des bourgmestres bruxellois sur le survol de Bruxelles du 29 juin, de votre réunion avec les bourgmestres brabançons concernés le même jour et de celle avec les associations représentatives la veille? Y a-t-il des solutions pour réduire le survol des quartiers densément peuplés?

40.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): Je crois en la combinaison d'actions positives plutôt qu'en de grands changements hasardeux pour mettre en œuvre une stratégie globale maîtrisée. J'ai défini une approche basée sur sept composantes: technique, opérationnelle, environnementale, économique, juridique, politique, institutionnelle. C'est en les combinant que je pourrai présenter une solution équitable.

J'ai défendu ce point de vue auprès des ministres de l'Environnement, des associations de riverains et des bourgmestres. Un groupe de concertation va bientôt réunir tous ces acteurs.

La recherche de la réduction des nuisances sonores passera par la construction d'une relation de confiance. Je m'appuierai sur les leviers institutionnels pour aboutir à une solution équitable et durable.

40.03 **Karine Lalieux** (PS): N'oublions pas la densité de population ni la santé publique.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 18 h 20.