



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**

**26-10-2016**

**Namiddag**

**Mercredi**

**26-10-2016**

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

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

## INHOUD

## SOMMAIRE

Samengevoegde vragen van	1	Questions jointes de	1
- de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het ruimere gebruik van alcoholsloten" (nr. 13965)	1	- M. Gautier Calomne au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la généralisation des alcolocks" (n° 13965)	1
- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het alcoholslot" (nr. 14496) <i>Sprekers: Gautier Calomne, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</i>	1	- Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'alcolock" (n° 14496) <i>Orateurs: Gautier Calomne, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</i>	1
Samengevoegde vragen van	3	Questions jointes de	3
- de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de fiscaliteit voor de elektrische fietsen" (nr. 14029)	3	- M. Gautier Calomne au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la fiscalité pour les vélos électriques" (n° 14029)	3
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de fiscale aftrek voor speed pedelecs" (nr. 14105) <i>Sprekers: Gautier Calomne, Jef Van den Bergh, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</i>	3	- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la déduction fiscale pour les speed pedelecs" (n° 14105) <i>Orateurs: Gautier Calomne, Jef Van den Bergh, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</i>	3
Samengevoegde vragen van	4	Questions jointes de	4
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de plaats op de weg voor speed pedelecs" (nr. 14104)	4	- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la place des speed pedelecs sur la voie publique" (n° 14104)	4
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de plaats van speed pedelecs op de weg" (nr. 14338)	4	- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la place des speed pedelecs sur la voie publique" (n° 14338)	4
- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de nieuwe regelgeving met betrekking tot de speed pedelecs" (nr. 14402) <i>Sprekers: Jef Van den Bergh, David Geerts, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale</i>	4	- Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la nouvelle réglementation sur les speed pedelecs" (n° 14402) <i>Orateurs: Jef Van den Bergh, David Geerts, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société</i>	4

Maatschappij der Belgische Spoorwegen		Nationale des Chemins de fer Belges	
Samengevoegde vragen van	6	Questions jointes de	6
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de ITRIS-controletoestellen" (nr. 14111)	6	- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les appareils de contrôle ITRIS" (n° 14111)	6
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, "de uitrol van de ITRIS-toestellen voor treinbegeleiders" (nr. 14226)	6	- 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 déploiement des appareils ITRIS pour les accompagnateurs de train" (n° 14226)	6
<i>Sprekers: David Geerts, Jef Van den Bergh, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: David Geerts, Jef Van den Bergh, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Samengevoegde vragen van	8	Questions jointes de	8
- de heer Jan Penris aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de geschorste bouwvergunning voor een tweede spoortoegang aan de Oude Landen in Ekeren" (nr. 14167)	8	- M. Jan Penris au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la suspension du permis de construire un deuxième accès ferroviaire à l'Oude Landen à Ekeren" (n° 14167)	8
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de tweede spoortoegang aan de haven Oude Landen in Ekeren" (nr. 14167)	8	- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le deuxième déenclavement ferroviaire du port Oude Landen à Ekeren" (n° 14167)	8
<i>Sprekers: Jan Penris, David Geerts, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: Jan Penris, 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 David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de aanbevelingen uit dieselgate die een impact hebben op de mobiliteit" (nr. 14257)	10	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 recommandations issues du dieselgate qui ont une incidence sur la mobilité" (n° 14257)	10
<i>Sprekers: David Geerts</i>		<i>Orateurs: David Geerts</i>	
Vraag van de heer Tim Vandenput aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de implementatie van het TMS bij Infrabel" (nr. 14269)	10	Question de M. Tim Vandenput au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la mise en service du TMS par Infrabel" (n° 14269)	10
<i>Sprekers: Tim Vandenput, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: Tim Vandenput, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Samengevoegde vragen van	11	Questions jointes de	11
- mevrouw Daphné Dumery aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het vaststellen van de overtreding op het	11	- Mme Daphné Dumery au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la constatation du non-respect de l'interdiction de dépassement	11

- inhaalverbod voor vrachtwagens" (nr. 14374)
- pour les poids lourds" (n° 14374)
- 11 - de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het inhaalverbod voor vrachtwagens" (nr. 14494)  
*Sprekers: Daphné Dumery, Jef Van den Bergh, François Bellot*, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- 11 - 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'interdiction de dépassement pour les camions" (n° 14494)  
*Orateurs: Daphné Dumery, Jef Van den Bergh, François Bellot*, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
- 12 Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de afschaffing van de veertien Waalse loketten" (nr. 14375)  
*Sprekers: Laurent Devin, François Bellot*, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- 12 Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la suppression des 14 guichets wallons" (n° 14375)  
*Orateurs: Laurent Devin, François Bellot*, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
- 14 Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het tekort aan personeel in de stations" (nr. 14376)  
*Sprekers: Laurent Devin, François Bellot*, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- 14 Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le manque de personnel aux abords des quais" (n° 14376)  
*Orateurs: Laurent Devin, François Bellot*, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
- 15 Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de tientallen gepensioneerde spoorbeambten die uit hun sociale woning worden gezet" (nr. 14377)  
*Sprekers: Laurent Devin, François Bellot*, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- 15 Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'expulsion de dizaines de cheminots retraités de leurs logements sociaux" (n° 14377)  
*Orateurs: Laurent Devin, François Bellot*, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
- 16 Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het rijbewijs met punten" (nr. 14378)  
*Sprekers: Laurent Devin, François Bellot*, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- 16 Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le permis à points" (n° 14378)  
*Orateurs: Laurent Devin, François Bellot*, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
- 17 Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het aantal verkeersdoden op de Belgische wegen" (nr. 14379)  
*Sprekers: Laurent Devin, François Bellot*, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- 17 Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le nombre de tués sur les routes belges" (n° 14379)  
*Orateurs: Laurent Devin, François Bellot*, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

<p>Vraag van de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de structurele maatregelen voor het reinigen van de sporen in het station Doornik" (nr. 14393)</p> <p><i>Sprekers:</i> <b>Paul-Olivier Delannois, François Bellot</b>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	18	<p>Question de M. Paul-Olivier Delannois au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les mesures structurelles pour le nettoyage des voies en gare de Tournai" (n° 14393)</p> <p><i>Orateurs:</i> <b>Paul-Olivier Delannois, François Bellot</b>, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	18
<p>Samengevoegde vragen van</p> <p>- de heer Benoit Hellings aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vermeden botsing tussen twee vliegtuigen op Brussels Airport op 5 oktober 2016" (nr. 14390)</p> <p>- mevrouw Anne Dedry aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de niet-effectieve controles op de vliegroutes" (nr. 14484)</p> <p>- de heer Bert Wollants aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de aanbevelingen van de ombudsdienst voor de Luchthaven Brussel-Nationaal in verband met het preferentieel baangebruik" (nr. 14486)</p> <p>- de heer Veli Yüksel aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vliegwet" (nr. 14491)</p> <p>- de heer Hans Bonte aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de langverwachte vliegwet" (nr. 14679)</p> <p><i>Sprekers:</i> <b>Benoit Hellings, Veli Yüksel, François Bellot</b>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	19	<p>Questions jointes de</p> <p>- M. Benoit Hellings au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la collision évitée entre deux avions à l'aéroport de Bruxelles-National le 5 octobre 2016" (n° 14390)</p> <p>- Mme Anne Dedry au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'inefficacité du contrôle des routes aériennes" (n° 14484)</p> <p>- M. Bert Wollants au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les recommandations du service de médiation pour l'aéroport de Bruxelles-National en ce qui concerne l'utilisation préférentielle des pistes" (n° 14486)</p> <p>- M. Veli Yüksel au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la loi sur les procédures de vol" (n° 14491)</p> <p>- M. Hans Bonte au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la loi tant attendue sur les procédures de vol" (n° 14679)</p> <p><i>Orateurs:</i> <b>Benoit Hellings, Veli Yüksel, François Bellot</b>, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	19
<p>Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stiptheidscijfers bij het Belgische spoor" (nr. 14394)</p> <p><i>Sprekers:</i> <b>Laurent Devin, François Bellot</b>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	22	<p>Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les chiffres de ponctualité du rail belge" (n° 14394)</p> <p><i>Orateurs:</i> <b>Laurent Devin, François Bellot</b>, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	22
<p>Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de openstelling van het aandeelhouderschap van de NMBS" (nr. 14395)</p>	23	<p>Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'ouverture de l'actionariat de la SNCB" (n° 14395)</p>	23

		<i>Sprekers: Laurent Devin, François Bellot,</i> minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	<i>Orateurs: Laurent Devin, François Bellot,</i> ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het dragen van de veiligheidsgordel voor kinderen op weg naar school" (nr. 14396)	23	Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le port de la ceinture des enfants sur le chemin de l'école" (n° 14396)	23	
<i>Sprekers: Laurent Devin, François Bellot,</i> minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: Laurent Devin, François Bellot,</i> ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges		
Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de aanvallen tussen de reizigers op de trein" (nr. 14397)	24	Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les agressions entre les voyageurs dans les trains" (n° 14397)	24	
<i>Sprekers: Laurent Devin, François Bellot,</i> minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: Laurent Devin, François Bellot,</i> ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges		
Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het risicogedrag op de rand van de spoorwegen" (nr. 14398)	25	Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les comportements à risques aux abords du chemin de fer" (n° 14398)	25	
<i>Sprekers: Laurent Devin, François Bellot,</i> minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: Laurent Devin, François Bellot,</i> ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges		
Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de reclameborden bij de NMBS" (nr. 14399)	26	Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les panneaux publicitaires de la SNCB" (n° 14399)	26	
<i>Sprekers: Laurent Devin, François Bellot,</i> minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: Laurent Devin, François Bellot,</i> ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges		
Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de integratie van Securail in de federale politie" (nr. 14400)	27	Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'intégration de Securail à la police fédérale" (n° 14400)	27	
<i>Sprekers: Laurent Devin, François Bellot,</i> minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: Laurent Devin, François Bellot,</i> ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges		
Samengevoegde vragen van	27	Questions jointes de	27	
- de heer Veli Yüksel aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de defecte roltrap in het station Gent-Dampoort" (nr. 14445)	27	- M. Veli Yüksel au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'escalator défectueux à la gare de Gand-Dampoort" (n° 14445)	27	

- mevrouw Karin Temmerman aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het onderhoud in het station Gent-Dampoort" (nr. 14513) 27
- Mme Karin Temmerman au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'entretien de la gare de Gand-Dampoort" (n° 14513) 27
- de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het onderhoud van de roltrap en de lift van het station Gent-Dampoort" (nr. 14686) 28
- M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'entretien de l'escalier roulant et de l'ascenseur à la gare de Gand-Dampoort" (n° 14686) 28
- Sprekers: Veli Yüksel, Karin Temmerman, François Bellot*, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- Orateurs: Veli Yüksel, Karin Temmerman, François Bellot*, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
- Vraag van mevrouw Véronique Caprasse aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de homologatieproblemen op lijn 165" (nr. 14532) 29
- Question de Mme Véronique Caprasse au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les problèmes d'homologation sur la ligne 165" (n° 14532) 29
- Sprekers: Véronique Caprasse, François Bellot*, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- Orateurs: Véronique Caprasse, François Bellot*, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
- Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de controles op sociale dumping in de transportsector" (nr. 14552) 31
- Question de M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les contrôles en matière de dumping social dans le secteur du transport" (n° 14552) 31
- Sprekers: Wouter Raskin, François Bellot*, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- Orateurs: Wouter Raskin, François Bellot*, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
- Vraag van de heer Tim Vandenput aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het verhogen van het aanbod van de dienstverlening op lijn 161" (nr. 14698) 31
- Question de M. Tim Vandenput au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'augmentation de l'offre de services sur la ligne 161" (n° 14698) 31
- Sprekers: Tim Vandenput, François Bellot*, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- Orateurs: Tim Vandenput, 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 bevoegdheidsconflict met betrekking tot de vakbekwaamheid en nascholing" (nr. 14624) 32
- Question de Mme Daphné Dumery au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le conflit de compétence relatif à l'aptitude professionnelle et la formation continue" (n° 14624) 32
- Sprekers: Daphné Dumery, François Bellot*, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- Orateurs: Daphné Dumery, 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 "de ingebrekestelling van de Dienst voor Inschrijving van Voertuigen" 33
- Question de Mme Daphné Dumery au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la mise en demeure de la Direction pour l'immatriculation des Véhicules" (n° 14629) 33



(nr. 14629)

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

*Orateurs:* **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 Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de fietsstrategie van de NMBS" (nr. 14706)	34	Question 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 "la stratégie relative aux vélos de la SNCB" (n° 14706)	34
<i>Sprekers:</i> <b>Jef Van den Bergh, François Bellot</b> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> <b>Jef Van den Bergh, François Bellot</b> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Samengevoegde vragen van	36	Questions jointes de	36
- de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de invoering van het mobiliteitsbudget" (nr. 14618)	36	- M. Stefaan Van Hecke au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'instauration du budget mobilité" (n° 14618)	36
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het mobiliteitsbudget" (nr. 14696)	36	- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le budget mobilité" (n° 14696)	36
<i>Sprekers:</i> <b>David Geerts, François Bellot</b> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> <b>David Geerts, François Bellot</b> , 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 "het taalevenwicht in het kader van de aanstelling van de nieuwe CEO van de NMBS" (nr. 14685)	38	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 parité linguistique dans le cadre de la désignation du nouveau CEO de la SNCB" (n° 14685)	38
<i>Sprekers:</i> <b>David Geerts, François Bellot</b> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> <b>David Geerts, François Bellot</b> , 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 26 OKTOBER 2016

Namiddag

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

du

MERCREDI 26 OCTOBRE 2016

Après-midi

De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.24 uur en voorgezeten door mevrouw Karine Lalieux.

**01** **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Gautier Calomne** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het ruimere gebruik van alcoholsloten" (nr. 13965)
- mevrouw **Sabien Lahaye-Battheu** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het alcoholslot" (nr. 14496)

**01.01** **Gautier Calomne** (MR): Sinds 2010 kan een bestuurder die betrapt werd met een bloedalcoholgehalte van meer dan 0,8 g/l veroordeeld worden tot de installatie van een alcoholslot in zijn wagen, d.i. een verplichte blaastest om de auto te kunnen starten. In België werden er slechts 23 alcoholsloten ingebouwd, tegenover 4.000 in Nederland. Kennelijk lopen de rechters niet echt warm voor het gebruik van het systeem en zet het hoge prijskaartje een rem op de toepassing ervan. Uit een studie blijkt dat het aantal verkeersdoden dankzij die elektronische controle op de nuchterheid met 15% kan worden teruggedrongen.

Naar verluidt werkt uw kabinet aan een wetsontwerp dat de rechters ertoe zal verplichten recidiverende dronken bestuurders en bestuurders met een bloedalcoholgehalte van 1,5 g/l te veroordelen tot de installatie van een alcoholslot.

Bevestigt u dat er zo een wetsontwerp in de maak

La réunion publique de commission est ouverte à 14 h 24 par Mme Karine Lalieux, présidente.

**01** **Questions jointes de**

- **M. Gautier Calomne** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la généralisation des alcolocks" (n° 13965)
- **Mme Sabien Lahaye-Battheu** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'alcolock" (n° 14496)

**01.01** **Gautier Calomne** (MR): Depuis 2010, un conducteur peut être condamné à équiper sa voiture d'un "alcolock", un éthylotest anti-démarrage, à partir d'une alcoolémie de 0,8 g/l. Seul 23 alcolocks sont actifs en Belgique, contre 4 000 en Hollande. Les magistrats semblent réticents à l'utiliser et que son coût élevé serait un frein. Une étude a démontré que l'obligation électronique de sobriété réduit la mortalité de 15 % sur la route.

Votre cabinet préparerait un projet de loi qui oblige les juges à imposer l'installation d'un alcolock aux conducteurs ivres récidivistes et aux contrevenants affichant une alcoolémie de 1,5 g/l.

Confirmez-vous la préparation de ce projet de loi?

is? Wat zijn de hoofdlijnen ervan? Welk tijdspad wil men volgen? Wat is de stand van zaken met betrekking tot het overleg met het BIVV, de politie en de justitiediensten?

**01.02** Minister **François Bellot** (*Frans*): Een alcoholslot kan als preventieve maatregel ingebouwd worden en als strafmaatregel opgelegd worden. Het is een doeltreffend instrument. In combinatie met een begeleidingsprogramma kan het ook gebruikt worden als middel om bestuurders te sensibiliseren voor de gevaren van rijden onder invloed.

(*Nederlands*) Tot op heden heeft het BIVV 42 veroordeelden met een alcoholslot begeleid. Voor 19 personen is de begeleiding afgerond, 23 zijn nog in begeleiding en voor 2 die zich hebben aangemeld is de begeleiding nooit opgestart.

(*Frans*) De alcoholcontroles tonen aan dat er nog altijd mensen zijn die met een glas op achter het stuur kruipen. Alcohol is echter één van de voornaamste oorzaken van dodelijke verkeersongevallen en is verantwoordelijk voor een vierde van de verkeersdoden. We moeten dat fenomeen dus aanpakken en de betrokken bestuurders beschermen door hen ertoe te verplichten met een alcoholslot te rijden. Als ze dat weigeren, mag een tijdelijke intrekking van het rijbewijs het enige alternatief zijn.

Met een alcoholslot kan de overtreder blijven rijden. De gevolgen voor zijn beroepsleven blijven dus beperkt. Als hij daarentegen vervallen wordt verklaard van het recht tot sturen, moet hij zijn toevlucht nemen tot het openbaar vervoer of de fiets, wat minder eenvoudig is. Een alcoholslot is inderdaad duur maar velen zullen er de voorkeur aan geven als ze in ruil kunnen blijven werken en hun huishouden runnen.

Dit wetsontwerp moet nog samen met het BIVV, Justitie, de politie en de bevoegde ministers worden besproken. Ik zal u op de hoogte houden van de voortgang ervan.

(*Nederlands*) Mijn administratie onderzoekt alle aspecten van het preventief alcoholslot. Daarna zal overlegd worden met de verschillende instanties en federaties.

Het is moeilijk om andere overheden te verplichten tot de aankoop van nieuwe voertuigen met een alcoholslot. Het is echter essentieel dat de overheid er toe bijdraagt om het preventief alcoholslot een positief imago te bezorgen.

Quels en sont les grands axes? Quel est l'agenda prévu? Quel est l'état de la concertation avec l'IBSR, la police et les services de justice?

**01.02** **François Bellot**, ministre (*en français*): Il y a les alcolocks préventifs et les répressifs en guise de sanction. L'alcolock est un moyen efficace. En combinaison avec un programme d'encadrement, il permet de sensibiliser également aux dangers de l'alcool au volant.

(*En néerlandais*) À ce jour, l'IBSR a accompagné 42 condamnés avec un éthylotest antidémarrage. Cet accompagnement est terminé pour 19 personnes, il est encore en cours pour 23 personnes et il n'a jamais commencé pour 2 personnes qui s'étaient présentées.

(*En français*) Les contrôles d'alcoolémie démontrent que des personnes continuent à conduire en ayant bu. Or, l'alcool est une des principales causes de mortalité routière et provoque un quart des décès sur la route. Il faut donc s'y attaquer et protéger les conducteurs concernés en les obligeant à rouler avec un alcolock. En cas de refus, la seule alternative doit être une période de déchéance du permis de conduire.

Avec un alcolock, le contrevenant peut continuer à rouler. Les conséquences pour sa vie professionnelle sont donc limitées. Par contre, s'il est déchu du droit de conduire, l'usage des transports en commun ou du vélo est moins évident. Certes, l'alcolock a un prix élevé, mais beaucoup lui donneront la préférence si, en contrepartie, ils gardent leur emploi et continuent à gérer leur ménage.

Ce projet de loi doit encore être examiné avec l'IBSR, la Justice, la police et les ministres compétents. Je vous informerai de son avancement.

(*En néerlandais*) Mon administration analyse les différents aspects de l'alcolock préventif. Une concertation sera ensuite organisée avec les différentes instances et fédérations.

Il est difficile d'obliger d'autres administrations à acheter de nouveaux véhicules équipés d'un alcolock. Il est cependant essentiel que les pouvoirs publics contribuent à donner une image positive de l'alcolock préventif.

De kosten van een alcoholslot worden niet bepaald door de overheid, maar door de markt. Er kan eventueel gesleuteld worden aan de kosten van het omkaderingsprogramma, maar een goede begeleiding kost nu eenmaal geld.

Momenteel wordt onderzocht hoe de technische voorschriften op Europees niveau zoveel mogelijk kunnen worden genormeerd. Zo moeten de fabrikanten niet langer in elk land de kosten van de homologatie dragen.

**01.03 Gautier Calomne (MR):** We raden u aan om verder te werken aan de ontwikkeling van dit instrument. Het alcoholslot zorgt voor een evenwicht tussen veiligheid en vrijwaring van het beroeps- of gezinsleven.

*Het incident is gesloten.*

## **02 Samengevoegde vragen van**

- de heer **Gautier Calomne** aan de minister van **Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de fiscaliteit voor de elektrische fietsen" (nr. 14029)**
- de heer **Jef Van den Bergh** aan de minister van **Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de fiscale aftrek voor speed pedelecs" (nr. 14105)**

**02.01 Gautier Calomne (MR):** Het nieuwe wettelijke kader voor de elektrische fietsen is van kracht geworden. U hebt in het verlengde hiervan aangekondigd dat u de aankoop van een dergelijke fiets fiscaal aantrekkelijk wil maken.

Vandaag is 20 tot 30% van de verkochte fietsen elektrisch aangestuurd en de file- en milieuproblematiek rechtvaardigt een dergelijke aftrek.

Welke fiscale maatregelen wilt u nemen om het gebruik van die fietsen aantrekkelijker te maken? Welk tijdspad stelt u voorop voor deze hervorming? Hoe verloopt het overleg met uw collega van Financiën?

**02.02 Jef Van den Bergh (CD&V):** De minister wil in een fiscale aftrek voorzien voor speed pedelecs en elektrische fietsen. De regels voor speed pedelecs zijn heel anders dan voor elektrische fietsen, maar fiscaal wil de minister ze op dezelfde manier behandelen.

Op dit moment zijn klassieke fietsen en elektrische

C'est le marché et non pas l'État qui fixe le prix d'un alcoolock. Les coûts du programme d'accompagnement peuvent éventuellement être ajustés, mais une guidance de qualité n'est jamais gratuite.

Nous examinons pour l'heure comment normaliser les prescriptions techniques à l'échelon européen, de sorte à éviter aux fabricants de devoir payer les frais d'homologation dans les différents pays.

**01.03 Gautier Calomne (MR):** On vous encourage à développer cet outil qui permet un équilibre entre la sécurité et le maintien de la vie professionnelle ou familiale.

*L'incident est clos.*

## **02 Questions jointes de**

- **M. Gautier Calomne** au ministre de la **Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la fiscalité pour les vélos électriques" (n° 14029)**
- **M. Jef Van den Bergh** au ministre de la **Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la déduction fiscale pour les speed pedelecs" (n° 14105)**

**02.01 Gautier Calomne (MR):** Le nouveau cadre légal sur les vélos électriques est entré en vigueur. Dans la foulée, vous annoncez vouloir rendre l'achat d'un tel vélo fiscalement attractif.

Entre 20 et 30 % des vélos vendus ont une assistance électrique et il est positif d'encourager leur utilisation, vu leur aide aux problèmes d'embouteillages et d'environnement.

Quelles mesures fiscales envisagez-vous pour rendre ces vélos plus attractifs? Quel est l'agenda de mise en œuvre de cette réforme? Quel est l'état des concertations avec votre collègue des Finances?

**02.02 Jef Van den Bergh (CD&V):** Le ministre veut que les vélos électriques rapides et les vélos électriques classiques puissent bénéficier d'une déductibilité fiscale. Alors que ces deux types de vélos sont soumis à deux réglementations totalement différentes, le ministre entend les traiter de la même manière sur le plan fiscal.

À l'heure actuelle, le vélo ordinaire comme la voiture

wagens 120% aftrekbaar voor de werkgevers. De belastingvermindering voor de particulieren, die samenhangt met de aankoop van elektrische voertuigen, is een regionale bevoegdheid.

Hoe wil de minister elektrische fietsen en speed pedelecs fiscaal aftrekbaar maken? Welke wetten moeten worden aangepast? Hoe verloopt het contact met de ministers van Financiën en Sociale Zaken om deze doelstellingen te bereiken?

**02.03** Minister **François Bellot** (*Frans*): Ik heb de ministers Van Overtveldt en De Block een brief geschreven over de oprichting van een werkgroep met de experts van de verschillende administraties teneinde concreet gestalte te geven aan de fiscale en sociale maatregelen die ertoe strekken de Belgische doelstellingen inzake de CO<sub>2</sub>-uitstoot te halen en het gebruik van de speed pedelec aantrekkelijker te maken.

Sinds de inwerkingtreding van de wet moeten de wetgevingen waarin er wordt verwezen naar de fiets als vervoermiddel worden aangepast.

(*Nederlands*) Daarom stel ik voor in een aftrekbare kilometervergoeding te voorzien voor alle types van fietsen, inclusief de speed pedelecs. De fiscale maatregelen om de speed pedelec te promoten, zijn zowel gericht op particulieren als op werkgevers.

*Het incident is gesloten.*

### **03** 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 plaats op de weg voor speed pedelecs" (nr. 14104)
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de plaats van speed pedelecs op de weg" (nr. 14338)
- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de nieuwe regelgeving met betrekking tot de speed pedelecs" (nr. 14402)

**03.01** Jef Van den Bergh (CD&V): Speed pedelecs worden sinds 1 oktober 2016 beschouwd als bromfietsen waardoor hun plaats op de weg die van de bromfietsen klasse B is. Dankzij het aparte

électrique sont déductibles à 120 % pour l'employeur. La réduction d'impôt accordée aux particuliers pour l'achat d'un véhicule électrique est une compétence régionale.

Comment le ministre entend-il rendre les vélos électriques classiques et les vélos électriques rapides attractifs sur le plan fiscal? Quelles lois doivent être adaptées? Comment se déroule la concertation avec les ministres des Finances et des Affaires sociales en vue de la réalisation de ces objectifs?

**02.03** **François Bellot**, ministre (*en français*): J'ai écrit à mes collègues Van Overtveldt et De Block pour créer un groupe de travail avec les experts des différentes administrations afin de concrétiser les mesures fiscales et sociales visant à atteindre nos objectifs belges en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> et à rendre plus attractif l'usage du speed pedelec.

En effet, depuis l'entrée en vigueur de la loi, il convient d'adapter les législations qui font référence au vélo comme mode de déplacement.

(*En néerlandais*) C'est pourquoi je suggère l'instauration d'une indemnité kilométrique déductible pour tous les types de vélos, y compris les vélos électriques rapides. Les mesures fiscales visant à promouvoir ces derniers sont destinées aux particuliers comme aux employeurs.

*L'incident est clos.*

### **03** 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 "la place des speed pedelecs sur la voie publique" (n° 14104)
- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la place des speed pedelecs sur la voie publique" (n° 14338)
- Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la nouvelle réglementation sur les speed pedelecs" (n° 14402)

**03.01** Jef Van den Bergh (CD&V): Depuis le 1<sup>er</sup> octobre 2016, les speed pedelecs sont considérés comme des cyclomoteurs de sorte que leur emplacement sur la voie publique est celui des

logo – een bromfiets met de letter P – kunnen ze toch toegelaten worden op bepaalde wegen waar de bromfiets is verboden, zoals wegen langs kanalen en waterwegen, fietsostrades en wegen die zijn aangeduid met een F99-bord. Die wegen zijn belangrijk voor de speed pedelec als alternatief voor de wagen.

Op alle verkeersborden moet nu de expliciete toelating worden aangebracht. Ik vrees dat dit echter geen prioriteit is bij de wegbeheerders. Vlaams minister Weyts verklaarde al dat de gemeenten nog niet volledig op de hoogte zijn. Klopt dat? Vraagt het een grote inspanning van de wegbeheerders om alle verkeersborden F99 aan te passen? Wat vindt de minister van het idee om in het KB de plaats op de weg van de speed pedelecs gelijk te stellen met die van fietsen, waardoor de verkeersborden niet moeten worden aangepast?

**03.02 David Geerts** (sp.a): Voor een landelijke gemeente is het allesbehalve evident om die blauwe borden te veranderen.

Werd er in aanloop van het KB overlegd met de lokale wegbeheerders? Was het niet eenvoudiger om de speed pedelec gelijk te stellen met de fiets? Hoe wil de minister deze regelgeving verduidelijken voor de lokale besturen?

**03.03 Minister François Bellot** (*Nederlands*): Zoals ik al antwoordde op een vraag van 16 september 2016 kregen de fietshandelaren en het BIVV een brochure toegestuurd, die ook op de website van de FOD Mobiliteit en Vervoer te lezen is. Alle belanghebbenden – politie, Justitie, de VVSG en anderen – werden op de hoogte gebracht van de nieuwe regelgeving. Bovendien is dit ook heel veel opgedoken in de pers, zodat het bijna onmogelijk is dat wegbeheerders nog niet op de hoogte zijn. De regelgeving kwam er in ruim overleg.

Het is het best om de wegbeheerders de mogelijkheden te geven om, naar gelang de plaatselijke omstandigheden, speed pedelecs al of niet tot jachtpaden of voorbehouden wegen toe te laten. Volgens de Europese verordening 168/2013 is de speed pedelec een bromfiets. Dit valt niet gelijk te stellen met een fiets. Daarom werden ze ondergebracht in een hybride statuut. Uiteraard

cyclomoteurs de classe B. Grâce au logo distinct – un cyclomoteur avec la lettre P –, ils peuvent être néanmoins autorisés sur certaines voiries où il est interdit de circuler avec un cyclomoteur, comme les chemins bordant des canaux et des voies navigables, les cyclostrades et les routes indiquées par un panneau F99. Ces routes sont importantes pour le speed pedelec en tant que solution de substitution à la voiture.

L'autorisation explicite devra dorénavant être apposée sur tous les panneaux de signalisation. Je crains que cela ne soit pas une priorité aux yeux des gestionnaires de la voirie. Le ministre compétent du gouvernement flamand, Ben Weyts, a déjà déclaré que les communes n'étaient pas encore informées. Est-ce exact? Demanderait-on un effort surhumain aux gestionnaires de la voirie si on les priaît d'adapter tous les panneaux F99? Que pense le ministre de l'idée d'assimiler l'emplacement sur la voie publique des speed pedelecs à celui des vélos, ce qui éviterait de devoir adapter les panneaux de signalisation?

**03.02 David Geerts** (sp.a): La modification de ces signaux routiers bleus est loin d'être évidente pour une commune rurale.

Les gestionnaires locaux de la voirie ont-ils été consultés en prélude à la rédaction de l'arrêté royal? N'était-il pas plus simple d'assimiler le vélo électrique rapide à un vélo classique? Comment le ministre compte-t-il expliquer cette réglementation aux administrations locales?

**03.03 François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): Comme je l'ai déjà indiqué dans ma réponse à une question du 16 septembre 2016, les vendeurs de bicyclettes et l'IBSR ont reçu une brochure qui peut également être consultée sur le site du SPF Mobilité et Transports. Les différents acteurs concernés – police, Justice, Union des villes et communes flamandes (VVSG) et autres – ont été informés de cette nouvelle réglementation qui a en outre bénéficié d'un large écho dans la presse. Dès lors, il est quasi impossible que les gestionnaires de la voirie soient passés à côté. La nouvelle réglementation a été élaborée à l'issue d'une large concertation.

Il me semble préférable de laisser la possibilité aux gestionnaires de la voirie, au gré des conditions locales, d'autoriser ou non la circulation des vélos électriques rapides sur des chasses ou des voies réservées. Le règlement de l'UE 168/2013 assimile le vélo électrique rapide à un cyclomoteur. Il ne peut être assimilé à un vélo et un statut hybride lui a dès lors été attribué. Des adaptations sont évidemment

kunnen toekomstige maatschappelijke ontwikkelingen wel tot aanpassingen leiden.

possibles en fonction des évolutions futures.

**03.04 Jef Van den Bergh (CD&V):** Het standpunt van de minister vertrekt vanuit een defensieve visie, namelijk het eventuele risico bij het toelaten van speed pedelecs bij klassieke fietsen. Vandaag zijn er echter al grote verschillen in snelheid, gewicht en grootte tussen de klassieke fietsen. Het is goed dat die Europese richtlijn werd vertaald naar een hybride systeem, maar ik had liever een toekomstgerichte visie gezien, waarin speed pedelecs worden beschouwd als een alternatief voor het autoverkeer. Bovendien staan er nu soms al 6 symbolen op de F99-borden. Het zal er niet duidelijker op worden.

**03.04 Jef Van den Bergh (CD&V):** Le ministre adopte une position défensive en évoquant le risque de mélanger les speed pedelecs et les bicyclettes classiques sur les mêmes espaces. On observe cependant déjà actuellement de grandes différences de vitesses, de poids et de dimensions entre les vélos classiques. Il est positif que cette directive européenne ait été transposée en un système hybride, mais j'aurais préféré une vision davantage tournée vers l'avenir dans le cadre de laquelle les speed pedelecs seraient considérés comme une solution permettant de remplacer le trafic automobile. Par ailleurs, les panneaux F99 comportent déjà parfois 6 symboles et l'ajout d'un septième ne va pas accroître leur lisibilité.

**03.05 David Geerts (sp.a):** Ik had het liever omgekeerd gezien, want lokale wegbeheerders zullen extra middelen moeten vrijmaken voor de verkeersborden.

**03.05 David Geerts (sp.a):** J'aurais préféré le contraire, car les gestionnaires de voiries locales devront dégager des moyens supplémentaires pour adapter les panneaux routiers.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

#### **04 Samengevoegde vragen van**

- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de ITRIS-controletoeestellen" (nr. 14111)
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, "de uitrol van de ITRIS-toestellen voor treinbegeleiders" (nr. 14226)

#### **04 Questions jointes de**

- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les appareils de contrôle ITRIS" (n° 14111)
- 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 déploiement des appareils ITRIS pour les accompagnateurs de train" (n° 14226)

**04.01 David Geerts (sp.a):** Er zijn nog steeds technische problemen met de ITRIS-controletoeestellen van de treinbegeleiders. De batterijen zouden onvoldoende lang meegaan, betalingen met bankkaarten worden soms niet geregistreerd, het scannen verloopt moeizaam, de realtime-informatie is soms niet beschikbaar, enzovoort.

**04.01 David Geerts (sp.a):** Les appareils de contrôle ITRIS des accompagnateurs de trains continuent à poser des problèmes techniques. La durée de vie des batteries serait insuffisante, des paiements par carte bancaire ne seraient pas enregistrés, le scannage aurait des accrocs, l'information en temps réel ne serait pas toujours disponible, etc.

Is de minister op de hoogte van deze problemen? Wat zal de NMBS ondernemen om deze problemen zo snel mogelijk op te lossen?

Le ministre est-il au courant de ces problèmes? Que compte faire la SNCB pour y remédier au plus vite?

**04.02 Jef Van den Bergh (CD&V):** Is de minister op de hoogte van de klachten over de ITRIS-toestellen? Hoeveel klachten werden er ingediend en over welke problemen gaat het? Welke maatregelen neemt de NMBS?

**04.02 Jef Van den Bergh (CD&V):** Le ministre est-il informé des plaintes relatives aux appareils ITRIS? Combien de plaintes ont été déposées et quels sont les problèmes rencontrés? Quelles mesures la SNCB prend-elle?

Hoe verloopt de implementatie op internationale

Comment se déroule le déploiement de ce système



treinen? Hoeveel treinbegeleiders beschikken al over een ITRIS-toestel? Wat is de verdere planning?

Is er nu al een functie voor realtime-informatie over defecte ticketautomaten? Hoeveel toestellen beschikken daar al over?

**04.03** Minister **François Bellot** (*Nederlands*): Bij de ingebruikname van de ITRIS-toestellen kwamen inderdaad een aantal zwakke punten naar voren. De NMBS wil een stabiel, betrouwbaar en performant toestel aanbieden aan de treinbegeleiders. Om de toestellen te verbeteren heeft de NMBS continu contact met haar interne en externe leveranciers. Zo werden de problemen met de SAM-kaarten en de betaling met bankkaarten al opgelost.

Er werden tal van acties ondernomen die tot continue verbeteringen leiden. Recent werd een aangetekende brief gestuurd naar de leveranciers, werden er 120 bijkomende tablets en 180 satelliettoestellen besteld en werden bijkomende softwareversies ontwikkeld om problemen op te lossen. De NMBS zal de ontwikkelingen die moeten leiden tot een verbeterde werking minutieus opvolgen.

De verdeling van de toestellen aan de treinbegeleiders van internationale treinen werd uitgesteld. Er worden momenteel tests uitgevoerd op het Nederlandse en Franse net. Als die positief verlopen, zal het personeel toestellen krijgen en in december opgeleid worden om ermee te werken.

De functie om automatisch gegevens te sturen over defecte automaten werd op 10 augustus in productie genomen. Het bijwerken van de lijst met defecte automaten vereist nog een manuele synchronisatie door de treinbegeleiders. In de volgende softwareversie van ITRIS die in december geïnstalleerd wordt, zal dit automatisch gebeuren.

**04.04** **David Geerts** (sp.a): Ik hoop dat de inspanningen van de NMBS een verbetering zullen opleveren voor de reizigers en de werknemers.

**04.05** **Jef Van den Bergh** (CD&V): Het is belangrijk dat de treinbegeleiders realtime info krijgen over defecte ticketautomaten, zodat

sur les trains internationaux? Combien d'accompagnateurs de trains disposent-ils déjà d'un appareil ITRIS? Selon quel calendrier le projet sera-t-il poursuivi?

Existe-t-il déjà une fonction permettant de connaître les informations en temps réel relatives aux distributeurs automatiques de billets qui sont défectueux? Combien d'appareils en disposent-ils déjà?

**04.03** **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): La mise en service des terminaux ITRIS a effectivement révélé l'existence d'un certain nombre de points faibles. La SNCB entend proposer un appareil stable, fiable et performant aux accompagnateurs de train. En vue d'améliorer les terminaux, la SNCB est en contact permanent avec ses fournisseurs internes et externes. Ces contacts ont déjà permis de résoudre les problèmes liés aux cartes SAM et au paiement par carte bancaire.

De nombreuses actions permettant des améliorations continues ont été entreprises. La SNCB a récemment adressé une lettre recommandée à ses fournisseurs, commandé 120 tablettes et 180 appareils par satellite supplémentaires et développé des versions supplémentaires de ses logiciels pour résoudre certains problèmes. Elle suivra minutieusement les évolutions devant permettre un meilleur fonctionnement.

La distribution des appareils aux accompagnateurs de trains internationaux a été reportée. Des tests sont actuellement menés sur les réseaux néerlandais et français. Si ceux-ci s'avèrent positifs, le personnel recevra des appareils puis une formation en décembre pour apprendre à les manipuler.

La fonction permettant l'envoi automatique d'informations concernant les distributeurs automatiques de billets en panne a été mise en production le 10 août. Pour l'instant, l'accompagnateur de train doit encore procéder à une synchronisation manuelle pour mettre à jour la liste des appareils en panne. Avec la nouvelle version du logiciel d'ITRIS, qui sera installée en décembre, cette opération sera automatisée.

**04.04** **David Geerts** (sp.a): J'espère que les efforts de la SNCB seront profitables aux usagers et aux travailleurs.

**04.05** **Jef Van den Bergh** (CD&V): Il est important que la liste des distributeurs en panne soit communiquée en temps réel aux accompagnateurs

reizigers die door een defecte automaat geen ticket konden kopen geen boordtarief moeten betalen.

*Het incident is gesloten.*

**05** **Samengevoegde vragen van**

- de heer Jan Penris aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de geschorste bouwvergunning voor een tweede spoortoegang aan de Oude Landen in Ekeren" (nr. 14167)
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de tweede spoortoegang aan de haven Oude Landen in Ekeren" (nr. 14167)

**05.01** **Jan Penris** (VB): De Raad voor Vergunningsbetwistingen heeft de bouwaanvraag van Infrabel en TUC RAIL voor een tweede spoorontsluiting voor de haven van Antwerpen geschorst. De nood aan een nieuwe milieuvriendelijke verkeersdrager in een belangrijke haven als Antwerpen staat buiten kijf. Het is echter noodzakelijk dat men overlegt met de buurbewoners die geconfronteerd worden met dit omvangrijke project.

Een groot deel van de spoorontsluiting zou via een tunnel gaan, waardoor de buurbewoners hiervan weinig hinder zouden ondervinden. In Ekeren is er echter sprake van een ongelijkgrondse kruising met een bestaande spoorwegbundel. Hierdoor is de aanleg van een talud noodzakelijk.

De buurbewoners zijn naar de Raad voor Vergunningsbetwistingen getrokken en hebben gewonnen. De Raad vraagt dat de procedure opnieuw wordt gestart met nieuwe voorstellen.

Is de minister bereid om in overleg te treden met de buurbewoners en aan de instanties opdracht te geven om te zoeken naar alternatieven voor dit project?

**05.02** **David Geerts** (sp.a): De heer Penris heeft problematiek geschetst. Een van de bezwaren betrof inderdaad een 13 meter hoge talud van 1.800 meter lang. De Raad voor Vergunningsbetwistingen heeft de vergunning geschorst en vroeg verduidelijkingen aan Infrabel.

Wat is de huidige stand van zaken? Zal Infrabel een aangepast voorstel indienen en, indien ja, wat is de

et que les usagers qui, pour cette raison, n'ont pas été en mesure de s'acheter un billet n'aient pas à s'acquitter du tarif à bord.

*L'incident est clos.*

**05** **Questions jointes de**

- M. Jan Penris au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la suspension du permis de construire un deuxième accès ferroviaire à l'Oude Landen à Ekeren" (n° 14167)
- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le deuxième déenclavement ferroviaire du port Oude Landen à Ekeren" (n° 14167)

**05.01** **Jan Penris** (VB): La juridiction flamande Raad voor Vergunningsbetwistingen a suspendu la demande de permis de bâtir d'Infrabel et TUC RAIL portant sur le deuxième désenclavement ferroviaire du port d'Anvers. Si le besoin d'un nouvel axe de mobilité écologique dans un port important tel que celui d'Anvers est incontestable, il est cependant nécessaire de se concerter avec les riverains confrontés à ce projet d'envergure.

Ce nouveau désenclavement ferroviaire serait en grande partie construit en tunnel et ne causerait dès lors que peu de nuisances pour les riverains. À Ekeren, il serait cependant question d'un croisement à plusieurs niveaux avec un faisceau ferroviaire existant, une solution qui nécessiterait l'aménagement d'un talus.

Les riverains se sont adressés au Raad voor Vergunningsbetwistingen et ont obtenu gain de cause. Cet organe demande que la procédure soit relancée avec de nouvelles propositions.

Le ministre est-il disposé à se concerter avec les riverains et à charger les institutions concernées de rechercher d'autres solutions pour mener à bien ce projet?

**05.02** **David Geerts** (sp.a): M. Penris a situé le problème. L'une des objections formulées concernait effectivement un talus de treize mètres de haut et de mille huit cents mètres de long. Le Conseil pour les contestations d'autorisations a suspendu le permis et a demandé des précisions à Infrabel.

Quelle est actuellement la situation? Infrabel va-t-elle introduire une proposition modifiée et dans

planning hiervoor? Zijn daarvoor financiële middelen opgenomen in het meerjareninvesteringsplan? Is dit een van de prioritaire projecten voor Infrabel?

**05.03** Minister **François Bellot** (Nederlands): Ter verduidelijking, het gaat enkel over het dossier van de gelijkgrondse kruising Oude Landen. Infrabel heeft hierover al overlegd met de betrokkenen en zal dit in de nabije toekomst nog doen.

Studies hebben aangetoond dat ondergrondse alternatieven nadelig zijn voor de exploitatie van het treinverkeer en een negatieve impact hebben op de lokale mobiliteit. Verder zouden de tunnelwerken een zeer lange uitvoeringstermijn vergen. De stad Antwerpen kwam tot soortgelijke conclusies.

De bouwaanvraag werd geschorst op grond van juridisch-technische opmerkingen.

Ten eerste is een verdere toetsing aan de bestemmings- en stedenbouwkundige voorschriften noodzakelijk.

Ook moeten de voorwaarden van de vergunning verduidelijkt en gepreciseerd worden. Een verdere toetsing aan de wet op onbevaarbare waterlopen is vereist.

Infrabel houdt rekening met de opmerkingen van de Raad en antwoordt ten laatste tegen 30 december 2016.

Het investeringscomité voert momenteel een onderzoek uit, over de opname in het toekomstige meerjarenplan voor investeringen is er nog geen beslissing.

**05.04** **Jan Penris** (VB): De buurtbewoners hebben geen actieve inbreng kunnen hebben in het besluitproces. Er zijn genoeg argumenten aangereikt om te stellen dat alternatieven wel haalbaar zijn, zoals een tunnel ter hoogte van Ekeren.

Hopelijk wordt er overlegd met de buurtbewoners voor 30 december 2016, de datum van de nieuwe vergunningsaanvraag.

**05.05** **David Geerts** (sp.a): Hoewel er is gesproken met Infrabel kwam er geen feedback op de concrete voorstellen van de buurtbewoners. De minister vermeldt juridisch-technische elementen, stedenbouwkundige voorschriften zijn echter meer dan dit, zij zijn inhoudelijk.

l'affirmative, quel est le calendrier? Le plan d'investissement pluriannuel a-t-il prévu des moyens financiers pour ces travaux? S'agit-il d'un projet prioritaire pour Infrabel?

**05.03** **François Bellot**, ministre (en néerlandais): À titre de précision, il s'agit uniquement du dossier relatif au croisement à niveau d'Oude Landen. Infrabel a déjà consulté les intéressés à ce sujet et poursuivra prochainement cette concertation.

Des études ont démontré les effets néfastes des options souterraines sur l'exploitation du trafic ferroviaire et sur la mobilité locale. De plus, l'exécution des travaux de creusement d'un tunnel serait très longue. L'administration de la ville d'Anvers est arrivée à des conclusions analogues.

La demande de permis a été suspendue sur la base d'observations juridico-techniques.

Il faut tout d'abord poursuivre l'évaluation des prescriptions d'affectation et des prescriptions urbanistiques.

En outre, il convient de clarifier et de préciser les conditions relatives au permis. Leur conformité avec la loi relative aux cours d'eau non navigables doit faire l'objet d'un examen plus approfondi.

Infrabel prendra en considération les remarques formulées par le Conseil et transmettra sa réponse au plus tard pour le 30 décembre 2016.

Le comité d'investissement mène actuellement une enquête, aucune décision n'a encore été prise concernant l'intégration dans le futur plan pluriannuel d'investissements.

**05.04** **Jan Penris** (VB): Les riverains n'ont pas eu la possibilité de contribuer activement au processus décisionnel. Un nombre suffisant d'arguments ont été avancés pour affirmer qu'il existe bel et bien des alternatives, tel qu'un tunnel à hauteur d'Ekeren.

Heureusement, une concertation avec les riverains sera organisée pour le 30 décembre 2016, date de la nouvelle demande de permis.

**05.05** **David Geerts** (sp.a): En dépit de ce qui a été convenu avec Infrabel, les riverains n'ont transmis aucun feedback au sujet des propositions concrètes. Le ministre fait état d'éléments juridico-techniques. Toutefois, les prescriptions urbanistiques représentent plus que cela, elles ont trait au contenu.

*Het incident is gesloten.*

**Jef Van den Bergh** (CD&V): De heer Van Hecke, de heer Geerts en ikzelf stellen voor onze samengevoegde vragen nrs 14237, 14360 en 14495 om te zetten in schriftelijke vragen.

**06** **Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de aanbevelingen uit dieselgate die een impact hebben op de mobiliteit" (nr. 14257)**

**06.01** **David Geerts** (sp.a): Ik stel voor om mijn vraag nr. 14257 te verwerken in de recentere vraag over het mobiliteitsbudget.

*Het incident is gesloten.*

**07** **Vraag van de heer Tim Vandenput aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de implementatie van het TMS bij Infrabel" (nr. 14269)**

**07.01** **Tim Vandenput** (Open Vld): Volgens het jaarverslag van 2014 van Infrabel zou het Traffic Management System (TMS) in gebruik worden genomen in 2016, waardoor een zicht op de actuele situatie van het spoorverkeer en een inschatting van de rittijd *in real time* mogelijk worden.

Klopt het dat 4 september 2016 de vooropgestelde startdatum was voor dit systeem? Waarom is het dan nog steeds niet in gebruik? Wat is de realistische startdatum nu? Hoeveel personen hebben hiervoor al een cursus gevolgd en hoeveel zullen een nieuwe cursus moeten volgen, omdat het parallel-runsysteem – om de kennis op te frissen – niet altijd adequaat zou werken? Wanneer wordt Brussel-Zuid als grootste station overgeschakeld van de All-Relaistechnologie op de EPB-technologie overgeschakeld, zodat het TMS er optimaal zou kunnen werken?

**07.02** **Minister François Bellot** (*Nederlands*): Het TMS werd om technische redenen nog niet geïmplementeerd en de nieuwe startdatum is bepaald op 12 november 2016. Iedereen heeft de opleiding gevolgd, er zijn uitgebreide oefeningen gepland, alsook de nodige begeleiding. Het binnenrooster van het station van Brussel-Zuid zal tegen midden 2017 worden overgeschakeld, het buitenrooster van de wisselzone van Brussel-Zuid tegen eind 2018.

*L'incident est clos.*

**Jef Van den Bergh** (CD&V): M. Van Hecke, M. Geerts et moi-même proposons de transformer nos questions jointes n<sup>os</sup> 14237, 14360 et 14495 en questions écrites.

**06** **Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les recommandations issues du dieselgate qui ont une incidence sur la mobilité" (n° 14257)**

**06.01** **David Geerts** (sp.a): Je propose que ma question n° 14257 soit traitée dans le cadre de la question plus récente sur le budget mobilité.

*L'incident est clos.*

**07** **Question de M. Tim Vandenput au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la mise en service du TMS par Infrabel" (n° 14269)**

**07.01** **Tim Vandenput** (Open Vld): D'après le rapport annuel 2014 d'Infrabel, le TMS (*Traffic Management System*) devait être mis en service en 2016, ce qui permettra d'avoir un aperçu de la situation existante du trafic ferroviaire et une estimation en temps réel du temps de parcours.

Est-il exact que ce système aurait dû être opérationnel à la date du 4 septembre 2016? Pourquoi donc se fait-il toujours attendre? Quelle est à présent la véritable date de lancement prévue? Combien de personnes ont déjà suivi un cours à ce sujet et combien devront suivre un nouveau cours destiné à rafraîchir leurs connaissances, parce que le système de passage en parallèle ne fonctionnerait pas toujours de manière adéquate? Quand la gare de Bruxelles-Midi, en tant que plus grande gare du pays, passera-t-elle de la technologie *all relay* à la technologie EPB, de manière à ce que le TMS puisse fonctionner de manière optimale?

**07.02** **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): Le TMS n'a pas encore été déployé pour des raisons techniques et la nouvelle date de lancement prévue est le 12 novembre 2016. Tout le monde a suivi la formation et toute une série d'exercices sont prévus, de même que l'encadrement nécessaire. Le grill intérieur de la gare de Bruxelles-Midi passera au nouveau système à la mi-2017, le grill extérieur de la zone d'aiguillage de Bruxelles-Midi, à la fin 2018.

*Het incident is gesloten.*

**08** **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw Daphné Dumery aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het vaststellen van de overtreding op het inhaalverbod voor vrachtwagens" (nr. 14374)  
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het inhaalverbod voor vrachtwagens" (nr. 14494)

**08.01** **Daphné Dumery** (N-VA): Op een eerdere vraag over het inhaalverbod voor vrachtwagens antwoordde de minister dat het niet evident is om dat te controleren met onbemande camera's. In de zomer zei de minister in de pers dat vanaf 2017 onbemande camera's zullen worden ingezet om dergelijke inbreuken vast te stellen. Dat is goed nieuws.

Zal de aanpassing van het KB van 18 december 2002 zowel betrekking hebben op inhaalverbod bij regenweer als op inhaalverbod op 2x2 wegen? Welke concrete aanpassingen aan het KB zullen er gebeuren?

**08.02** **Jef Van den Bergh** (CD&V): Ik kaart dit probleem al jaren aan. Onze regelgeving wijkt af van die van de buurlanden waar een inhaalverbod op 2x2 wegen wordt aangegeven met een verkeersbord. Bij ons geldt een algemeen verbod en wordt toelating gegeven met een bord. Als transitland is dat geen goed idee. Daar komt bij dat inhaalverboden in ons land slecht worden nageleefd en dat er een beperkte handhavingscapaciteit is. We moeten het dus vooral van de regels hebben.

Dit probleem zou bekeken worden bij de vereenvoudiging van de wegcode. Hoever staat het daarmee? Zullen de inhaalverboden voor vrachtwagens daar een thema in zijn? Is er samenwerking mogelijk met de Gewesten om, via de dynamische borden, beter aan te geven wanneer het inhaalverbod van toepassing is?

**08.03** **Minister François Bellot** (*Nederlands*): Het is de bedoeling om het inhaalverbod voor

*L'incident est clos.*

**08** **Questions jointes de**

- Mme Daphné Dumery au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la constatation du non-respect de l'interdiction de dépassement pour les poids lourds" (n° 14374)  
- 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'interdiction de dépassement pour les camions" (n° 14494)

**08.01** **Daphné Dumery** (N-VA): En réponse à une question que j'ai posée précédemment sur l'interdiction de dépassement pour les camions, le ministre avait indiqué qu'il n'était pas évident de procéder à des contrôles en la matière au moyen de caméras automatiques. Pendant l'été, le ministre a affirmé dans la presse que de telles caméras seraient utilisées pour constater ces infractions. Voilà une heureuse nouvelle.

La modification de l'arrêté royal du 18 décembre 2002 portera-t-elle à la fois sur l'interdiction de dépassement par temps de pluie et sur l'interdiction de dépassement sur les routes à 2x2 bandes? Quels changements concrets seront-ils apportés à l'arrêté royal?

**08.02** **Jef Van den Bergh** (CD&V): Je dénonce ce problème depuis plusieurs années déjà. Notre réglementation s'écarte de celle des pays étrangers, où l'interdiction de dépassement sur les routes à 2x2 bandes est signalée au moyen d'un panneau. Chez nous, cette interdiction est générale et un panneau signale l'autorisation de dépassement. Ce procédé n'est pas judicieux dans un pays de transit. De plus, les interdictions de dépassement ne sont guère respectées dans notre pays et notre capacité à les faire respecter est limitée. L'instauration de règles, surtout, devrait dès lors nous permettre de nous en sortir.

Ce problème devrait être examiné dans le cadre de la simplification du Code de la route. Qu'en est-il? La question des interdictions de dépassement pour les camions sera-t-elle examinée dans ce cadre? Une coopération est-elle possible avec les Régions pour mieux signaler, au moyen de panneaux dynamiques, quand l'interdiction de dépassement est d'application?

**08.03** **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): L'objectif est de lever l'interdiction de dépassement

vrachtwagens op 2x2 wegen op te heffen en aan te sluiten bij wat Europees gangbaar is. De wegbeheerders zullen dan inhaalverboden instellen op trajecten waarop ze dat opportuun vinden en in omstandigheden waarin ze dat opportuun vinden. Om dat te regelen is een wijziging aan het verkeersreglement in voorbereiding.

Een uitbreiding van een inhaalverbod tot vrachtwagens met een maximaal toegelaten massa tussen 3,5 en 7,5 ton staat niet in de steigers. Misschien zal een verbod beperkt worden tot vrachtwagens die goederen vervoeren omdat zij veel meer water doen opspatten dan bijvoorbeeld bussen. Ik sta ook open voor het inzetten van dynamische verkeersborden.

Als het ontwerp klaar is, zullen alle stakeholders worden geïnformeerd. Het volstaat in het KB van 18 december 2002 het inhaalverbod bij neerslag toe te voegen aan de lijst van overtredingen die met onbemande camera's kunnen worden vastgesteld. Ook daartoe is een ontwerp in voorbereiding.

In de toekomst zal het steeds beter mogelijk zijn om allerhande overtredingen met onbemande camera's vast te stellen. Ik heb mijn administratie gevraagd te onderzoeken hoe de verkeerswet kan worden aangepast om de vaststellingen van onbemande camera's bewijswaarde te geven bij alle overtredingen van de verkeerswet.

**08.04 Daphné Dumery (N-VA):** Ik hoop dat het snel tot concrete resultaten komt. De minister moet de wegbeheerder zeker betrekken om bevoegdheidsoverschrijdingen te vermijden.

**08.05 Jef Van den Bergh (CD&V):** Ik hoop dat het inhaalverbod voor vrachtwagens nu eindelijk goed zal worden geregeld.

*Het incident is gesloten.*

**09 Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de afschaffing van de veertien Waalse loketten" (nr. 14375)**

**09.01 Laurent Devin (PS):** Een jaar geleden kondigde de NMBS de sluiting van 33 loketten aan, waarvan 14 in Wallonië. Het sluiten van die loketten en het inkorten van de openingstijden van enkele

pour les camions sur les routes à 2x2 bandes et de suivre, dès lors, la pratique européenne. Les gestionnaires de la route instaureront ensuite des interdictions de dépassement sur certains trajets et dans certaines circonstances, lorsqu'ils estimeront judicieux de le faire. Une modification du Code de la route est en cours d'élaboration, à cet effet.

Il n'est pas prévu d'étendre l'interdiction de dépassement aux camions dont la masse autorisée est comprise entre 3,5 et 7,5 tonnes. L'interdiction sera peut-être limitée aux camions transportant des marchandises, dont les manœuvres de dépassement entraînent une dispersion d'eau de pluie beaucoup plus importante que les bus, par exemple. Je suis ouvert à l'utilisation de panneaux dynamiques.

Lorsque le projet sera prêt, toutes les parties prenantes seront informées. Il suffit d'ajouter dans l'arrêté royal du 18 décembre 2002 l'interdiction de dépassement en cas de précipitations à la liste des infractions pouvant être constatées par des caméras automatiques. Un projet est également en préparation en ce sens.

À l'avenir, la faculté de constater toutes sortes d'infractions à l'aide de caméras automatiques sera de plus en plus améliorée. J'ai chargé mon administration d'examiner comment la loi sur la circulation routière peut être adaptée afin de donner valeur probante aux constatations effectuées par des caméras automatiques pour toutes les infractions de cette même loi.

**08.04 Daphné Dumery (N-VA):** J'espère que l'on obtiendra rapidement des résultats tangibles. Le ministre doit absolument impliquer le gestionnaire de la voirie pour éviter d'éventuels dépassements de compétence.

**08.05 Jef Van den Bergh (CD&V):** J'espère qu'à présent, l'interdiction de dépassement pour les camions finira par être réglementée comme il se doit.

*L'incident est clos.*

**09 Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la suppression des 14 guichets wallons" (n° 14375)**

**09.01 Laurent Devin (PS):** Voici un an, la SNCB annonçait la fermeture de 33 guichets de gare dont 14 wallons. Ces fermetures et la réduction des horaires d'autres étaient une des conditions au

andere loketten vormde één van de voorwaarden voor het behoud van een aantal stopplaatsen in landelijke gebieden. Volgens de pers zal men op bepaalde spoorlijnen nergens meer aan het loket terecht kunnen, zoals bijvoorbeeld binnenkort op lijn 132 tussen Charleroi-Zuid en Couvin. Voor een reiziger uit Gouvy bevindt het dichtstbijzijnde loket zich in Spa, 58 km verder. Volgens de vzw Navetteurs.be kan men de arbeidstijd van een loketbeambte ook op een andere manier rentabiliseren, bijvoorbeeld door het inrichten van Kialapunten of PostPunten.

Welke nieuwe maatregelen zult u op korte of middellange termijn nemen om de reizigers die op hun treintraject niet meer aan een loket terecht kunnen te helpen? Hoe zult u voor hen het reizen vergemakkelijken? Is een dergelijke situatie houdbaar op lange termijn? Zult u binnenkort nog andere stationsloketten sluiten? Zo ja, wanneer?

**09.02** Minister **François Bellot** (*Frans*): Als men een station sluit, gaat ook het loket dicht, maar de dienstregeling van de treinen blijft onveranderd. De voorbije jaren heeft de NMBS 16 stopplaatsen heropend.

De NMBS is niet van plan om bepaalde lijnen, stations of stopplaatsen af te schaffen en is ook niet van plan om vóór 2020 stationsloketten te sluiten.

Van de 33 stations waarvoor in 2015 werd beslist dat het doek zou vallen, zijn er vier nog niet gesloten.

Treinreizigers gebruiken steeds vaker de moderne verkoopkanalen om een vervoersbewijs te kopen. Momenteel wordt 45% van de treintickets aan de automaten gekocht; 3 jaar geleden was dat nog maar 10%.

Rekening houdend met die evolutie bepaalt de NMBS een distributiestrategie waarbij de personeelsleden beter worden ingezet op posten waar ze de treingebruikers van nut kunnen zijn. Uit een tevredenheidsenquête blijkt dat 84% van de treinreizigers positief staat tegenover de ticketverkoop, wat een stijging is tegenover vorig jaar.

**09.03** **Laurent Devin** (PS): Natuurlijk kan men stations heropenen.

Steeds meer personen zullen de moderne technologieën gebruiken, maar heel wat mensen krijgen de keuze niet. De cijfers die uit de opiniepeilingen naar voren komen, evolueren dan ook afhankelijk van het beleid van de NMBS waarbij

maintien des points d'arrêt en zone rurale. Selon la presse, certaines lignes n'ont plus aucun guichet sur leur parcours, comme bientôt la ligne 132 reliant Charleroi-Sud à Couvin. Pareillement, un navetteur de Gouvy devra se rendre à Spa, à 58 km, pour trouver le guichet le plus proche. Selon l'ASBL Navetteurs.be, on peut rentabiliser autrement le temps de travail d'un guichetier par l'installation de points Kiala ou d'un Point Poste.

Quelles nouvelles mesures comptez-vous mettre en œuvre à court et moyen terme pour soutenir les navetteurs dépourvus de guichet de gare sur leurs parcours? Comment comptez-vous faciliter leurs trajets? Une telle situation est-elle tenable à long terme? Fermerez-vous d'autres guichets de gare prochainement? Si oui, à quelle échéance?

**09.02** **François Bellot**, ministre (*en français*): Fermer une gare signifie fermer le guichet mais le service des trains y reste inchangé. Ces dernières années, la SNCB a rouvert 16 points d'arrêt.

La SNCB n'envisage pas mettre fin à la desserte de certaines lignes, gares ou points d'arrêts, et ne prévoit de fermer aucun guichet avant 2020.

Parmi les 33 gares pour lesquelles la fermeture de guichets fut décidée en 2015, quatre ne sont pas encore fermées.

Les clients utilisent de plus en plus les canaux modernes de vente de titres de transport. La vente par automates représente 45 % des ventes actuelles contre 10 % il y a 3 ans.

Tenant compte de cette évolution, la SNCB définit une stratégie de distribution utilisant mieux les ressources humaines là où elles sont utiles aux clients. Une enquête de satisfaction révèle une perception positive de l'achat des billets pour 84 % des voyageurs, chiffre en hausse par rapport à l'an dernier.

**09.03** **Laurent Devin** (PS): Certes, on peut rouvrir des gares.

De plus en plus de personnes utiliseront les technologies modernes mais on ne laisse pas le choix à bien des personnes. Les chiffres des sondages évoluent donc en fonction de la politique de la SNCB de remplacer le personnel par des

er personeel door automaten wordt vervangen, en niet omgekeerd.

automates et non l'inverse.

**09.04** Minister **François Bellot** (*Frans*): Vierduizend mensen zijn ingegaan op een oproep van de NMBS om deel uit te maken van een werkgroep ter verbetering van de dienstverlening, de informatieverstrekking en de producten.

**09.04** **François Bellot**, ministre (*en français*): Quatre mille personnes ont répondu à un appel de la SNCB pour faire partie d'un groupe de travail pour améliorer ses services, l'information et ses produits.

Sinds juli is er een werkgroep die maandelijks vergadert en kunnen de reizigers in dat kader hun zegje doen. Ik heb twee weken geleden een vergadering bijgewoond. Dankzij het open oor van de NMBS zullen de distributiekkanalen verbeterd kunnen worden. Voor specifieke verzoeken, bijvoorbeeld betreffende personen met een handicap, moet de NMBS oplossingen vinden via het loket, langs elektronische weg, via de automaten, enz. Die nieuwe strategie wordt stapsgewijs ingevoerd.

Tous les mois, depuis juillet, un groupe de travail se réunit et la parole est donnée aux navetteurs citoyens. J'y ai assisté, il y a quinze jours. L'écoute de la SNCB permettra d'améliorer les circuits de distribution. Pour les demandes particulières, par exemple concernant des personnes handicapées, la SNCB est chargée de trouver des solutions par guichet, par voie électronique, par les automates, etc. Cette nouvelle stratégie s'implémente petit à petit.

**09.05** **Laurent Devin** (PS): Ik vind dat een verheugend initiatief.

**09.05** **Laurent Devin** (PS): Je me réjouis d'une telle initiative.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

**10** **Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het tekort aan personeel in de stations" (nr. 14376)**

**10** **Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le manque de personnel aux abords des quais" (n° 14376)**

**10.01** **Laurent Devin** (PS): Het ACOD wees onlangs op een personeelstekort in de stations. De NMBS wil een duizendtal bijkomende camera's op het spoorwegnet plaatsen, maar volgens het ACOD zullen de reizigers de gevolgen van het gebrek aan personeel aan den lijve voelen. De daden van kwaadwilligheid en kleine criminaliteit kunnen het gevoel van onveiligheid in onze stations verhogen.

**10.01** **Laurent Devin** (PS): Récemment, la CGSP faisait part d'un manque de personnel en gares. La SNCB prévoit d'installer un millier de caméras supplémentaires sur le réseau mais selon la CGSP, les voyageurs risquent de pâtir du manque de personnel. Les actes de malveillance et la petite délinquance risquent d'accroître le sentiment d'insécurité dans nos gares.

Bevestigt u dat de beveiligingsposten in de stations Schaarbeek en Dinant verdwijnen? Zal dit ook in andere stations het geval zijn? Welke maatregelen wil u, naast de bewakingscamera's, nemen om de veiligheid op de perrons te verbeteren? Hoe zal u het onveiligheidsgevoel bij bepaalde reizigers wegnemen?

Confirmez-vous la disparition des postes de sécurité dans les gares de Schaarbeek et Dinant? Étendra-t-on la mesure à d'autres gares? Quelles sont les mesures que vous comptez mettre en œuvre, outre les caméras de surveillance, pour améliorer la sécurité sur les quais? Comment allez-vous contrer le sentiment d'insécurité de certains navetteurs?

**10.02** Minister **François Bellot** (*Frans*): In Schaarbeek vervult de onderstationschef nog andere taken, maar hij blijft bereikbaar via radio-telecommunicatie.

**10.02** **François Bellot**, ministre (*en français*): À Schaarbeek, le sous-chef de gare assure aussi d'autres tâches mais demeure toujours joignable par radio-télécommunication.

In Dinant is een onderstationschef van Infrabel verantwoordelijk voor het seinhuisje en neemt de veiligheidsmaatregelen. Infrabel Namen zal het

À Dinant, un sous-chef de gare d'Infrabel est responsable de la cabine de signalisation et de la prise de mesures de sécurité. La reprise de cette



seinhuisje in 2017 overnemen en enkel de loketfunctie blijft.

Het is onmogelijk om een continue aanwezigheid van de veiligheidsdiensten in alle treinen en in alle stations te garanderen.

De veiligheidsdiensten van Securail stemmen hun patrouilles af op de risicoanalyse. Corporate Security Service adviseert de diensten die belast zijn met het beheer van de infrastructuur.

De NMBS voert een barometer in om het veiligheidsgevoel bij de reizigers te meten.

Op basis van de resultaten kan de Corporate Security Service samenwerkingsakkoorden met partners uitwerken en preventieve of repressieve acties op poten zetten. De NMBS heeft bij het meldpunt van het Security Operations Center (SOC) het gratis en permanent bereikbare noodnummer 0800/30 230 in werking gesteld.

*Het incident is gesloten.*

**11] Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de tientallen gepensioneerde spoorbeambten die uit hun sociale woning worden gezet" (nr. 14377)**

**11.01] Laurent Devin (PS):** Infrabel is de nieuwe eigenaar van een appartementsgebouw in Sint-Gillis en heeft onlangs beslist het bezettingscontract van tientallen spoorwegbeambten op 31 december 2016 stop te zetten. De ACOD heeft Infrabel gewaarschuwd dat uithuiszettingen uit openbare woningen verboden zijn tussen 1 december en 28 februari.

Wat zijn de redenen voor die uithuiszetting? Zijn er geen andere oplossingen? Zoeken Infrabel en de minister van Huisvesting van het Brussels Gewest samen naar een oplossing?

**11.02] Minister François Bellot (Frans):** Gelet op de ligging van de appartementen in de Frankrijkstraat hebben de veiligheidsdiensten van Infrabel beslist er niet langer bewoning toe te laten: ze bevinden zich vlak bij de hoogbeveiligde sporen 1 en 2 van de hogesnelheidslijnen, en grenzen aan het seinhuis van Brussel-Zuid, dat werd erkend als nationale kritieke infrastructuur. Infrabel moet dus alle nodige maatregelen nemen om het risico op kwaad opzet, sabotage of terrorisme terug te dringen.

cabine par Infrabel Namur est prévue en 2017. Seule la fonction guichet sera alors maintenue.

Il est impossible d'assurer une présence continue des services de sécurité dans tous les trains et toutes les gares.

Les services de sécurité de Securail orientent les patrouilles en fonction de l'analyse de risques. Le *Corporate Security Service* conseille les services chargés de la gestion des biens.

La SNCB met en place un baromètre pour mesurer le sentiment de sécurité des voyageurs.

Sur base des résultats, le *Corporate Security Service* peut mettre en place des accords de coopération avec des partenaires et développer des actions préventives ou répressives. La SNCB a mis en place le numéro d'urgence gratuit et joignable en permanence 0800/30 230 au niveau du point de contact *Security Operations Center* (SOC).

*L'incident est clos.*

**11] Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'expulsion de dizaines de cheminots retraités de leurs logements sociaux" (n° 14377)**

**11.01] Laurent Devin (PS):** Infrabel, propriétaire d'un bâtiment d'appartements à Saint-Gilles, a décidé de mettre fin au contrat d'occupation de dizaines de cheminots au 31 décembre 2016. La CGSP a prévenu Infrabel que l'expulsion de logements publics est interdite entre le 1<sup>er</sup> décembre et le 28 février.

Quelles sont les raisons de cette expulsion? N'y-a-t-il pas d'autres solutions? Infrabel et la ministre du Logement de Bruxelles-Capitale collaborent-ils dans la recherche d'une alternative?

**11.02] François Bellot, ministre (en français):** Vu l'implantation des appartements rue de France, les services de sécurité d'Infrabel ont décidé de ne pas prolonger leur occupation: ils sont situés à proximité immédiate des voies 1 et 2 de la ligne à grande vitesse dont le niveau de sécurité est très élevé, et jouxtent le poste de signalisation de Bruxelles-Midi qui a été reconnu comme infrastructure nationale critique. Infrabel doit donc prendre toutes les mesures pour réduire les risques d'actes malveillants, de sabotage ou de terrorisme.

Infrabel heeft ermee ingestemd de periode waarin er geen uithuiszettingen mogen plaatsvinden, in acht te nemen, hoewel ze daar wettelijk niet toe verplicht is, aangezien het niet echt over sociale woningen gaat.

HR Rail heeft een speciale dienst opgezet om deze spoorbeambten te begeleiden, en heeft contact opgenomen met alle betrokkenen om hen te helpen bij het vinden van een nieuwe woning. In samenwerking met de Brusselse minister van Huisvesting worden alle mogelijke opties bekeken.

**11.03** **Laurent Devin (PS):** In Wallonië krijgen veranderingen van bestemming voorrang op nieuwe bestemmingen.

De **voorzitter:** In het Brusselse recht worden deze woningen niet als sociale woningen beschouwd, er is dus geen verandering mogelijk, maar er kunnen uitzonderingen gemaakt worden. Net zomin als andere instellingen kan Infrabel in de winter mensen uit hun huis zetten.

*Het incident is gesloten.*

**12** **Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het rijbewijs met punten" (nr. 14378)**

**12.01** **Laurent Devin (PS):** Momenteel werken 28 Europese lidstaten met een puntenrijbewijs. In België zijn de meningen daarover verdeeld bij de bevolking, het BIVV en Touring Verzekeringen. Touring vindt het een blind systeem terwijl het BIVV van oordeel is dat het de verkeersveiligheid bevordert. Naar verluidt bestuderen de FOD Mobiliteit en Vervoer en het BIVV de kosten-batenverhouding van dat systeem.

Op welke methodologische criteria is die studie gestoeld? Wanneer kunnen we over de resultaten ervan beschikken? Wilt u het puntenrijbewijs invoeren? Zo ja, wanneer?

**12.02** **Minister François Bellot (Frans):** Ik heb de administratie en het BIVV belast met een onderzoek naar de doeltreffendheid en de haalbaarheid van het puntenrijbewijs. De operationele financiële kosten in andere landen zullen onder de loep worden genomen. Het onderzoek zal tien maanden in beslag nemen, de resultaten worden eind 2017 verwacht.

Mocht het puntenrijbewijs worden ingevoerd, dan zou dat gebeuren in het kader van de wet

Infrabel s'est engagé à respecter la période de non-expulsion alors qu'elle n'y est pas tenue légalement car il ne s'agit pas de logements sociaux au sens strict du terme.

HR Rail a mis en place un service d'accompagnement aux occupants cheminots et a pris contact avec chaque personne concernée pour les aider dans leurs démarches de relogement. Toutes les pistes sont envisagées en coopération avec la ministre bruxelloise du Logement.

**11.03** **Laurent Devin (PS):** En Wallonie, les mutations ont priorité sur les nouvelles affectations.

La **présidente:** Dans le droit bruxellois, ce n'est pas considéré comme des logements sociaux, il n'y a donc pas de mutation possible mais des exceptions sont possibles. Infrabel ne peut, pas plus qu'un autre organisme, procéder à des expulsions en hiver.

*L'incident est clos.*

**12** **Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le permis à points" (n° 14378)**

**12.01** **Laurent Devin (PS):** À l'heure actuelle, 28 États de l'Union Européenne ont un permis à points. En Belgique, ce système fait débat dans la population, à l'IBSR et chez les assurances Touring. Touring considère qu'il s'agit d'un système aveugle. À l'inverse, pour l'IBSR, cela augmente la sécurité routière. Le SPF Mobilité et l'IBSR étudieraient le rapport coûts/bénéfices de ce système.

Sur quels critères méthodologiques l'étude se base-t-elle? Quand disposerons-nous des résultats? Souhaitez-vous instaurer le permis à point? Si oui, quand?

**12.02** **François Bellot, ministre (en français):** J'ai demandé à l'administration et à l'IBSR de mener une étude sur l'efficacité et la faisabilité du permis à points. Les coûts financiers opérationnels d'autres pays vont être examinés. La recherche durera dix mois. Les résultats sont attendus fin 2017.

Si le permis à points devait être instauré, il le serait dans la loi relative à la police de la sécurisation

betreffende de politie over het wegverkeer.

Daar het systeem voorziet in de bestraffing van recidive zouden de regels op het stuk van recidive en vervallenverklaring moeten worden herzien. Ook de procedureregels zouden een impact ondervinden. Bovendien zou er een regelgevend kader moeten worden ontwikkeld.

Ik kan u geen precieze data meedelen zolang ik niet over de resultaten van de studie beschik.

*Het incident is gesloten.*

**13** Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het aantal verkeersdoden op de Belgische wegen" (nr. 14379)

**13.01** Laurent Devin (PS): In 2015 kwamen er 732 mensen om in een verkeersongeval, tegenover 727 in 2014. Hun aantal is in Wallonië met 6,9% gestegen en is zowel in Brussel als in Vlaanderen gedaald. In 2015 verloren er 100 motorrijders het leven, tegenover 85 in 2014.

Welke nieuwe maatregelen zult op korte en middellange termijn nemen om het aantal verkeersdoden terug te dringen, meer bepaald onder de motorrijders?

**13.02** Minister François Bellot (*Frans*): Ik verwijs naar mijn antwoord van 11 mei. Mijn administratie bekijkt prioritair vijf maatregelen: de beperking van de alcoholimiet voor onervaren autobestuurders tot 0,2 gram per liter bloed, de meer systematische installatie van een alcoholslot voor recidivisten, het doorrekenen van de kosten voor alternatieve straffen aan de overtreders, beter gecoördineerde en meer doelgerichte controles op fraude, en de creatie van een overlegplatform voor ongevalpreventie.

Er lopen verschillende projecten: de oprichting van een databank van de onmiddellijke inningen om recidivisten te kunnen opsporen, de koppeling van de databanken van de FOD Mobiliteit en Vervoer en de FOD Justitie om de bestuurders wier rijbewijs werd ingetrokken te identificeren, de steun voor de nieuwe technologieën die voertuigen veiliger maken, de modernisering van het verkeersreglement en het systematische gebruik van ANPR-camera's die nummerplaten herkennen en aan de hand waarvan kan worden nagegaan of het voertuig verzekerd en technisch in orde is.

We werken aan een ontwerp in verband met een

routière.

S'agissant d'un système de sanction de la récidive, les règles applicables à la récidive et à la déchéance devraient être revues. Les règles de procédure subiraient également un impact, et un cadre réglementaire devrait être établi.

Il n'est pas possible de se prononcer sur une échéance sans avoir les résultats de l'étude.

*L'incident est clos.*

**13** Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le nombre de tués sur les routes belges" (n° 14379)

**13.01** Laurent Devin (PS): 732 personnes sont décédées dans un accident de la route en 2015 contre 727 en 2014. Le nombre a augmenté de 6,9 % en Wallonie et a baissé tant à Bruxelles qu'en Flandre. 100 motards ont perdu la vie en 2015, 85 en 2014.

Quelles nouvelles mesures comptez-vous mettre en œuvre à court et moyen termes pour réduire le nombre de tués sur nos routes, et plus spécifiquement les motards?

**13.02** François Bellot, ministre (*en français*): Je me réfère à ma réponse du 11 mai. Mon administration examine en priorité cinq mesures: la limitation du taux maximal d'alcool dans le sang à 0,2 g/l pour les conducteurs inexpérimentés, le recours plus systématique pour les récidivistes à Alcolock, la répartition des coûts liés aux peines alternatives sur les contrevenants, des contrôles mieux coordonnés et plus ciblés des fraudes et la création d'une plate-forme de concertation pour la prévention.

Divers projets sont en cours: la création d'une banque de données des perceptions immédiates pour identifier les récidivistes, la liaison des banques de données du SPF Mobilité et Transport et de la Justice pour identifier les conducteurs déçus du droit de conduire, le soutien aux nouvelles technologies permettant aux véhicules d'être plus sûrs, la modernisation du code de la route, la systématisation de l'usage de caméras ANPR qui reconnaissent les plaques d'immatriculation et permettent de vérifier si le véhicule est assuré et en ordre techniquement.

Nous élaborons un projet d'institut d'encadrement

instituut voor de omkadering van het onderzoek naar verkeersongevallen, teneinde de oorzaken te kunnen vaststellen en de risico's te beperken.

Die projecten worden in samenwerking met de Gewesten en de betrokken sectoren uitgevoerd.

*Het incident is gesloten.*

**14** Vraag van de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de structurele maatregelen voor het reinigen van de sporen in het station Doornik" (nr. 14393)

**14.01** Paul-Olivier Delannois (PS): Sinds de bevoegdheid van Infrabel naar de NMBS werd overgedragen, bevinden de sporen in het station Doornik zich in slechte staat.

Midden september – of anderhalve maand na de publicatie van een artikel ter zake in de media – werd het onkruid verwijderd. Vorig jaar moest ik mij ook tot mevrouw Galant richten om ervoor te zorgen dat de NMBS het afval langs de rails verwijderde.

De NMBS voert eenmalige acties uit in reactie op een politieke interpellatie of een persartikel, maar komt niet op de proppen met structurele en doeltreffende oplossingen.

Zult u actie ondernemen om ervoor te zorgen dat de sporen in het station Doornik vaker worden schoongemaakt en onderhouden? Kunt u structurele oplossingen voorstellen?

**14.02** Minister François Bellot (*Frans*): Sinds de spoorweghervorming, waarbij de betrokken teams en middelen werden overgeheveld naar de NMBS, is die laatste exclusief bevoegd voor het prikken van de sporen. Maar deze werken kunnen pas worden uitgevoerd na de wijziging van een koninklijk besluit.

Het personeel van de NMBS moet een veiligheidsfunctie krijgen, zodat het na een vereiste opleiding de voor de seinhuizen van Infrabel geldende procedures kan uitvoeren.

Het aangepaste koninklijk besluit zou tegen het einde van dit jaar van kracht moeten zijn.

Infrabel is bevoegd voor de onkruidbehandeling en gebruikt hiervoor sinds 2008 een onkruidverdelgingstrein met automatische onkruiddetectie. Deze trein behandelt 10.000 kilometer sporen tijdens zijn halfjaarlijkse rondes. In de eerste fase, van april tot juni, worden

de la recherche sur les accidents de la circulation pour en définir les causes et permettre d'en réduire les risques.

Ces projets sont menés en collaboration avec les Régions et les secteurs concernés.

*L'incident est clos.*

**14** Question de M. Paul-Olivier Delannois au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les mesures structurelles pour le nettoyage des voies en gare de Tournai" (n° 14393)

**14.01** Paul-Olivier Delannois (PS): Depuis le transfert de compétence d'Infrabel vers la SNCB, les voies en gare de Tournai se trouvent dans un état déplorable.

À la mi-septembre – soit un mois et demi après un article dans la presse sur le sujet –, on a taillé les mauvaises herbes. De même, l'an dernier, il a fallu que j'intervienne auprès de Mme Galant pour que la SNCB retire les déchets jonchant les rails.

Pour des actions *one shot* survenant après une interpellation politique ou un article de presse, la SNCB réagit, mais pour trouver une solution structurelle et efficace, elle reste amorphe.

Comment comptez-vous agir pour que les voies en gare de Tournai soient nettoyées et entretenues plus souvent? Avez-vous des solutions structurelles à proposer?

**14.02** François Bellot, ministre (*en français*): Le piquage des voies est une prérogative exclusive de la SNCB depuis la réforme ferroviaire, les équipes et les moyens à ce alloués lui ayant été transférés. Mais, pour permettre ces travaux, la modification d'un arrêté royal s'impose.

Le personnel de la SNCB doit recevoir une fonction de sécurité lui permettant d'assumer, après une formation requise, les procédures de rigueur pour les cabines de signalisation d'Infrabel.

L'adaptation de l'arrêté royal devrait être effective pour la fin de cette année.

Le traitement de la végétation relève d'Infrabel qui utilise depuis 2008 un train de désherbage avec un détecteur automatique de végétation. En deux tournées par an, ce train traite 10 000 kilomètres de voies. D'avril à juin, la première phase comprend trente-sept parcours le long des voies principales.

zevenendertig trajecten langs de grootste sporen behandeld. In de tweede fase, van eind augustus tot eind september, worden de behandelingen die bij de eerste ronde geen succes hadden herhaald en worden vooral de zones met moeilijk te verdelgen onkruid behandeld.

**14.03 Paul-Olivier Delannois (PS):** Ik wacht het koninklijk besluit af en ik dank u dat u het afvalprobleem tackelt.

U zegt verder dat de onkruidtrein twee keer per jaar passeert, maar het probleem varieert van station tot station en wordt soms ook veroorzaakt door bepaalde personen.

*Het incident is gesloten.*

**15 Samengevoegde vragen van**

- de heer **Benoit Hellings** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vermeden botsing tussen twee vliegtuigen op Brussels Airport op 5 oktober 2016" (nr. 14390)
- mevrouw **Anne Dedry** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de niet-effectieve controles op de vliegroutes" (nr. 14484)
- de heer **Bert Wollants** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de aanbevelingen van de ombudsdienst voor de Luchthaven Brussel-Nationaal in verband met het preferentieel baangebruik" (nr. 14486)
- de heer **Veli Yüksel** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vliegwet" (nr. 14491)
- de heer **Hans Bonte** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de langverwachte vliegwet" (nr. 14679)

**15.01 Benoit Hellings (Ecolo-Groen):** Het scheelde maar een haartje of een vliegtuig van Lufthansa en een vliegtuig van Aer Lingus waren op 5 oktober jongstleden op Brussels Airport met elkaar in botsing gekomen. De piloot van het vliegtuig van Lufthansa zou de instructies van Belgocontrol genegeerd hebben. De crash kon vermeden worden nadat de piloot van Aer Lingus de instructie kreeg om gas te geven en weer te stijgen.

La seconde, de fin août à fin septembre, refait les parcours infructueux en première campagne et se concentre sur les zones où les plantes sont tenaces.

**14.03 Paul-Olivier Delannois (PS):** J'attends cet arrêté royal et vous remercie de régler le problème des déchets.

Pour le reste, il y aura deux passages par an, dites-vous. Mais le problème varie selon les gares et est parfois du à certaines personnes.

*L'incident est clos.*

**15 Questions jointes de**

- **M. Benoit Hellings** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la collision évitée entre deux avions à l'aéroport de Bruxelles-National le 5 octobre 2016" (n° 14390)
- **Mme Anne Dedry** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'inefficacité du contrôle des routes aériennes" (n° 14484)
- **M. Bert Wollants** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les recommandations du service de médiation pour l'aéroport de Bruxelles-National en ce qui concerne l'utilisation préférentielle des pistes" (n° 14486)
- **M. Veli Yüksel** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la loi sur les procédures de vol" (n° 14491)
- **M. Hans Bonte** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la loi tant attendue sur les procédures de vol" (n° 14679)

**15.01 Benoit Hellings (Ecolo-Groen):** Un avion Lufthansa et un autre de la compagnie Aer Lingus ont failli se percuter sur le tarmac de l'aéroport de Bruxelles-National, le 5 octobre dernier. Le pilote de l'avion Lufthansa aurait ignoré les instructions de Belgocontrol. La catastrophe a été évitée après que le pilote de l'avion Aer Lingus ait reçu l'instruction de remettre les gaz pour reprendre de l'altitude.

Dat incident vestigt de aandacht wederom op het gebruik van baan 01. Volgens de Ombudsdienst voor de luchthaven Brussel-Nationaal was er geen reden om baan 01 en baan 07 te gebruiken. Ondertussen werd er informatie gepubliceerd die ons in staat stelde om alle gesprekken tussen de verkeerstoren en de piloten te beluisteren. De luchtverkeersleider deelde de piloot in kwestie mee dat de windsnelheid 6 knopen bedroeg bij een hoek van 70 graden en dat het gebruik van de baan verantwoord was. U zult die informatie moeten bevestigen. U hebt het DGLV een audit gevraagd in verband met het baangebruik tussen 3 en 10 oktober.

Kunt u ons die auditresultaten bezorgen? Hoe hard waaide het op het moment van het incident en uit welke richting kwam de wind? Kunt u de informatie ter ondersteuning van het gebruik van baan 01 bevestigen? Werden de windnormen overschreden? Zult u het DGLV om een audit vragen in verband met de toepassing van de windnormen door Belgocontrol in het algemeen? Overweegt u om een audit te laten uitvoeren in verband met de Ombudsman voor de luchthaven Brussel-Nationaal?

**15.02 Veli Yüksel (CD&V):** Op 5 oktober werd nipt een botsing tussen twee passagiersvliegtuigen vermeden op Brussels Airport. De autonome cel voor onderzoek van luchtvaartongevallen onderzoekt het voorval. Zijn daar al conclusies uit voortgekomen?

Er is dringend nood aan een vliegwet die juridische zekerheid brengt voor ons luchtverkeer. Vliegtuigmaatschappijen die de federale regels naleven, krijgen boetes vanuit het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Wanneer komt er een wetsontwerp? Wat heeft het overleg met de Gewesten opgeleverd? Hoe kunnen luchtvaartmaatschappijen zich verweren tegen de boetes? Wat is de economische impact van deze situatie op Brussels Airport?

De minister heeft een onderzoek gevraagd aan het DGLV om na te gaan of het baangebruik op de luchthaven tussen 3 en 10 oktober conform de verplichtingen verliep. Heeft die audit al iets opgeleverd?

**15.03 Minister François Bellot (Frans):** Met betrekking tot de geluidshinder hebben de vorige methoden niets opgelost. Ik zal nagaan welke mogelijke oplossingen er zijn voor de zeven componenten.

Cet incident remet en lumière la question de l'utilisation de la piste 01. Selon le service de Médiation de l'aéroport, l'usage des pistes 01 et 07 n'était pas justifié. Entre-temps, une information a été publiée nous permettant d'accéder à toutes les conversations entre la tour de contrôle et les pilotes. Le contrôleur aérien a indiqué au pilote en question que le vent est de 6 nœuds à 70 degrés, et que, dès lors, la piste était justifiée. Vous devrez confirmer cette information. Vous avez demandé un audit à la DGTA sur le choix des pistes entre le 3 et 10 octobre.

Pourrions-nous disposer de cet audit? Quelles étaient la vitesse et la direction du vent au moment de l'incident? Pouvez-vous confirmer l'information qui justifiait l'usage 01? Les normes de vent étaient-elles dépassées? Comptez-vous demander un audit de la DGTA sur l'application des normes de vent par Belgocontrol en général? Envisagez-vous un audit sur le médiateur de l'aéroport?

**15.02 Veli Yüksel (CD&V):** Le 5 octobre, une collision entre deux avions a été évitée de justesse à l'aéroport de Bruxelles. La cellule autonome d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation analyse les faits. A-t-elle déjà tiré des conclusions à cet égard?

Il est urgent d'élaborer une loi sur les procédures de vol pour doter notre trafic aérien de la sécurité nécessaire. Les compagnies aériennes qui respectent la réglementation fédérale se voient infliger des amendes par la Région de Bruxelles-Capitale. Quand un projet de loi sera-t-il déposé? Quelle a été l'issue de la concertation avec les Régions? Comment les compagnies aériennes peuvent-elles se défendre contre de telles amendes? Quelles sont les répercussions économiques de cette situation sur l'aéroport?

Le ministre a demandé que la DGTA mène une enquête pour vérifier si l'utilisation des pistes de l'aéroport entre le 3 et le 10 octobre s'est déroulée conformément aux obligations en vigueur. L'audit a-t-il déjà abouti à quelque chose?

**15.03 François Bellot, ministre (en français):** Concernant les nuisances sonores, les précédentes méthodes n'ont apporté aucune solution. Je vais analyser les pistes de solution pour les sept composantes identifiées.

Er zal worden nagedacht over de oprichting van een onafhankelijke autoriteit en de toegevoegde waarde van een wet.

We werken aan een lijst van maatregelen. Het zou voorbarig zijn om erover te spreken vóór de toekomstige besprekingen met de federale overheid en de deelgebieden.

Mijn prioriteit blijft de voortzetting van een constructieve dialoog met de betrokken actoren.

*(Nederlands)* De resultaten van het onderzoek van het DGLV naar het baangebruik tussen 3 en 10 oktober worden begin november verwacht.

*(Frans)* Wat het incident van 5 oktober betreft, werd de informatie aan de autonome cel voor onderzoek van luchtvaartongevallen en -incidenten overgemaakt. Deze cel werkt op een onafhankelijke manier en zal de FOD Mobiliteit een rapport verzenden.

Een van uw collega's heeft in zijn vraag aangegeven dat hij wist dat de piloot een fout had gemaakt. Ik weet niet hoe hij dat heeft vernomen. Nu weten we hoe het zit omdat we de opnames kunnen beluisteren.

*(Nederlands)* Het rapport dat ik van de bemiddelaars heb gekregen, bevat een analyse van de klachten over het gebruik van baan 1. Ik heb hierover ook veel e-mails van buurtbewoners ontvangen.

*(Frans)* De ombudsdienst werd opgericht bij het koninklijk besluit van 15 maart 2002 en is onder meer bevoegd voor het verzamelen van informatie om de oorzaken van de klachten aan te pakken en het behandelen van de suggesties van de buurtbewoners. De onafhankelijkheid van die dienst is cruciaal.

**15.04 Benoit Hellings** (Ecolo-Groen): We zullen het rapport van het DGLV aandachtig lezen. De ombudsdienst zou correcte informatie moeten verspreiden, wat volgens de pers niet altijd het geval is.

Die transparantie zal u helpen om te gaan met het gekrakeel tussen de verenigingen van omwonenden. De langetermijnoplossing is de afschaffing van de nachtvluchten.

**15.05 Veli Yüksel** (CD&V): Ik hoop dat de minister een versnelling hoger schakelt, zodat de vliegwet er snel komt.

La création d'une autorité indépendante sera envisagée tout comme la valeur ajoutée d'une loi.

Nous travaillons à une liste de mesures. Il serait prématuré d'en parler avant les discussions à venir avec les autorités fédérales et fédérées.

Ma priorité reste le maintien d'un dialogue constructif avec les acteurs concernés.

*(En néerlandais)* Les résultats de l'enquête relative à l'utilisation des pistes, menée entre le 3 et le 10 octobre par la DGTA, sont attendus d'ici début novembre.

*(En français)* Concernant l'incident du 5 octobre, l'information a été transmise à l'Autorité indépendante d'enquête des incidents et des accidents. Cette cellule fonctionne de manière indépendante et remettra un rapport au SPF Mobilité.

Un de vos collègues m'a affirmé lors de sa question savoir que le pilote avait commis une erreur. Je ne sais pas comment il l'avait appris. Maintenant, nous sommes au courant, car nous pouvons écouter les bandes.

*(En néerlandais)* Le rapport transmis par les médiateurs inclut une analyse des plaintes recueillies au sujet de l'utilisation de la piste 1. J'ai, en outre, reçu bon nombre de courriels de la part des riverains à ce propos.

*(En français)* Le service de médiation a été créé par l'arrêté royal du 15 mars 2002 et sa compétence s'étend à la collecte d'informations pour traiter les causes des plaintes et au traitement des suggestions des riverains. L'indépendance de ce service est primordiale.

**15.04 Benoit Hellings** (Ecolo-Groen): On lira attentivement le rapport de la DGTA. Il faudrait que le médiateur diffuse des informations correctes, ce qui n'est pas toujours le cas selon la presse.

Cette transparence vous aidera à gérer le tiraillement entre les associations de riverains. La solution à long terme est la suppression des vols de nuit.

**15.05 Veli Yüksel** (CD&V): J'espère que le ministre passera à la vitesse supérieure de manière à faire adopter sans tarder la loi sur les procédures

de vol.

Ik begrijp dat we niet op de resultaten van het onderzoek naar de bijna-botsing kunnen vooruitlopen, maar misschien kan de minister een timing geven. Wanneer wordt het onderzoek afgerond?

*Het incident is gesloten.*

**16** Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stiptheidscijfers bij het Belgische spoor" (nr. 14394)

**16.01** Laurent Devin (PS): In 2016 had een op de tien treinen heel wat vertraging en werden er maandelijks gemiddeld 5.127 treinen geschrapt.

Met welke maatregelen wilt u de stiptheid van het Belgische spoor verbeteren? Hoe is die stiptheid geëvolueerd sinds 2010? Hoeveel treinen werden er sinds 2014 maandelijks geschrapt?

**16.02** Minister François Bellot (*Frans*): Infrabel hecht veel belang aan stiptheid en heeft specifieke maatregelen genomen: de maandelijkse vergadering van het interne 'inputcomité' dat de incidenten bestudeert en de vereiste correctieve maatregelen treft; de nauwe samenwerking met de NMBS via de maandelijkse vergaderingen van het stiptheidsoverlegplatform, dat de problemen op het net optekent; de vergaderingen van het comité 'rex' (leren uit ervaring) waarop de gevoelige incidenten worden geanalyseerd of incidenten die tot een vertraging van ten minste 1.000 minuten hebben geleid; de gezamenlijke werkgroepen NMBS/Infrabel voor de lijnen en plaatsen waar de stiptheid het meest te wensen overlaat; de toepassing van seizoensmaatregelen als reactie op hittegolven, op adhesieproblemen in de winter. En ten slotte maatregelen om de gevolgen van de door derden gepleegde feiten te beperken, zoals trespassing, kabeldiefstal, zelfmoorden, ongevallen aan spooroverwegen. In overleg met de betrokken actoren realiseert Infrabel sensibiliseringscampagnes, plaatst het hoge omheiningen, regelt het cameratoezicht op gevoelige plaatsen enzovoort.

De NMBS verleent voorrang aan alle materiële en infrastructurele acties die het aantal incidenten moeten verminderen. In 2016 concentreert ze zich op de naleving van de dienstregeling bij het verlaten van het station van vertrek om de regelmatigheid van het verkeer te bevorderen.

Je comprends que l'on ne puisse pas préjuger des résultats de l'enquête relative à la collision évitée de justesse, mais peut-être le ministre peut-il nous fournir un calendrier. Quand cette enquête sera-t-elle clôturée?

*L'incident est clos.*

**16** Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les chiffres de ponctualité du rail belge" (n° 14394)

**16.01** Laurent Devin (PS): Un train sur dix était largement en retard en 2016 et, en moyenne, 5 127 trains étaient supprimés par mois.

Quelles mesures mettez-vous en œuvre pour améliorer la ponctualité sur le rail belge? Quelle est l'évolution de la ponctualité depuis 2010? Combien de trains ont-ils été supprimés par mois depuis 2014?

**16.02** François Bellot, ministre (*en français*): Infrabel se soucie fort de la ponctualité et a pris des mesures spécifiques: les réunions mensuelles d'un comité interne dit "input" pour examiner les incidents et y apporter des mesures correctives; la collaboration étroite avec la SNCB via les réunions mensuelles de la PEP (Plate-forme Entente-Ponctualité), qui liste les problèmes survenus sur le réseau; les réunions du comité "rex" (retour d'expérience) où sont analysés les incidents sensibles ou ayant provoqué un volume de retard de 1 000 minutes de retard minimum; les groupes de travail communs SNCB/Infrabel pour les lignes et endroits où la ponctualité est la moins bonne; la mise en place de mesures saisonnières pour réagir à la canicule, aux problèmes d'adhérence en hiver; des mesures enfin pour limiter les conséquences de causes tierces telles que le *trespassing*, le vol de câbles, les suicides, les accidents aux passages à niveau. En concertation avec les acteurs concernés, Infrabel opère des campagnes de sensibilisation, pose des clôtures dissuasives, surveille par caméras les endroits sensibles, etc.

La SNCB donne la priorité à toutes les actions ayant pour objet la réduction du nombre d'incidents, au niveau du matériel et de l'infrastructure. En 2016, elle se concentre sur le respect de l'horaire à la sortie de la gare d'origine, afin de favoriser la régularité du trafic.



Ik zal u de stiptheidscijfers zonder neutralisatie voor de periode 2010-2015 bezorgen, alsook de gegevens per maand over de afgeschafte treinen sinds 2014.

De stiptheid is van 85,7% in 2010 gestegen naar 90,9% in 2015, maar zal in 2016 weer wegzakken, voornamelijk door de sociale acties en de veiligheidsmaatregelen na de aanslagen. Dezelfde trend geldt voor de afgeschafte treinen: dat waren er 30.510 in 2014, 22.657 in 2015 en dit jaar al 33.036.

**16.03 Laurent Devin (PS):** Er is iedere maand een significante stijging, maar er zijn niet elke maand sociale acties geweest. Het tweede semester van 2016 zal als toetssteen kunnen dienen.

*Het incident is gesloten.*

**17 Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de openstelling van het aandeelhouderschap van de NMBS" (nr. 14395)**

**17.01 Laurent Devin (PS):** De heer De Croo heeft er onlangs op gewezen dat de NMBS een privépartner moet zoeken om een kwaliteitsvolle dienstverlening aan te bieden en om de capaciteit van de treinen te verhogen.

Zal de federale regering een dergelijke partner voor de NMBS zoeken? Hoe zullen de opdrachten van openbare dienst dan vervuld worden?

**17.02 Minister François Bellot (Frans):** Ik ben niet van plan om het wettelijke kader inzake het aandeelhouderschap van Infrabel en de NMBS te wijzigen. Een beroep op privékapitaal is niet aan de orde. De NMBS en Infrabel moeten net hun dienstverlening verbeteren om zich staande te houden in een geliberaliseerd spoorweglandschap. De Europese Commissie zal in 2022 de performantiecriteriën van de NMBS beoordelen en als er aan de voorwaarden wordt voldaan, kunnen de opdrachten van openbare dienst exclusief in handen van de NMBS blijven.

*Het incident is gesloten.*

**18 Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het dragen van de veiligheidsgordel voor kinderen op weg naar school" (nr. 14396)**

Je vous remettrai les chiffres de la ponctualité sans neutralisation entre 2010 et 2015, et des trains supprimés par mois depuis 2014.

De 85,7 % en 2010, la ponctualité est passée à 90,9 % en 2015 mais elle se dégradera pour 2016, principalement en raison des mouvements sociaux et des mesures de sécurité liées aux attentats. De même, 30 510 trains ont été supprimés en 2014, 22 657 en 2015 et déjà 33 036 cette année.

**16.03 Laurent Devin (PS):** Il y a une augmentation significative chaque mois, mais il n'y a pas eu chaque mois des mouvements sociaux. Le deuxième semestre 2016 permettra de vérifier.

*L'incident est clos.*

**17 Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'ouverture de l'actionariat de la SNCB" (n° 14395)**

**17.01 Laurent Devin (PS):** M. De Croo a rappelé récemment la nécessité pour la SNCB de rechercher un partenariat privé pour assurer un service de qualité et augmenter la capacité des trains.

Le gouvernement fédéral va-t-il chercher un tel partenaire à la SNCB? Comment assurer alors les missions de service public?

**17.02 François Bellot, ministre (en français):** Je n'ai pas l'intention d'apporter des changements au cadre législatif sur l'actionariat d'Infrabel et de la SNCB. L'appel au capital privé n'est pas à l'ordre du jour. En revanche, la SNCB et Infrabel doivent améliorer leur service pour se maintenir dans un paysage ferroviaire libéralisé. La Commission européenne évaluera en 2022 les critères de performance de la SNCB et si les conditions sont remplies, les missions de service public pourront être maintenues exclusivement au sein de la SNCB.

*L'incident est clos.*

**18 Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le port de la ceinture des enfants sur le chemin de l'école" (n° 14396)**

**18.01** **Laurent Devin** (PS): Het BIVV heeft aangetoond dat slechts 29% van de kinderen goed is vastgemaakt in de wagen waarmee ze naar school worden gebracht. Dat is onrustwekkend, omdat vier op de tien ongevallen met kinderen zich op weg van of naar school voordoen. Tussen 2010 en 2012 zijn er vijftien kinderen op weg van of naar school overleden, d.i. 40% van de kinderen die in een verkeersongeval stierven.

Zult u op korte en middellange termijn maatregelen nemen om de veiligheid van schoolkinderen op weg van of naar school te verbeteren? Zo ja, over welke maatregelen gaat het? Zal er een sensibiliseringscampagne voor ouders en kinderen worden gelanceerd?

**18.02** Minister **François Bellot** (*Frans*): Ik verwijs naar het antwoord dat ik op 12 juli op vraag nr. 13117 heb gegeven.

De Gewesten zijn bevoegd voor communicatie en sensibilisering, maar op de website van het BIVV kunnen er brochures geraadpleegd worden over de juiste manier om kinderen vast te maken in de auto. Filmpjes op die site tonen hoe een kind correct wordt vastgemaakt. Het zou een goede zaak zijn dat dat in de scholen ook getoond wordt.

Het dragen van de gordel en het gebruik van kinderbeveiligingssystemen zijn permanente aandachtspunten bij politiecontroles.

In 2015 werden er 78.781 inbreuken in verband met gordels en kinderzitjes vastgesteld. Sinds 1 maart 2013 werden de inbreuken op het stuk van kinderbeveiligingssystemen verschoven van de 1<sup>ste</sup> naar de 3<sup>de</sup> graad, omdat dergelijke overtredingen de gebruikers rechtstreeks in gevaar brengen.

**18.03** **Laurent Devin** (PS): Ik dank u voor deze nuttige opfrissing.

*Het incident is gesloten.*

**19** **Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de aanvallen tussen de reizigers op de trein" (nr. 14397)**

**19.01** **Laurent Devin** (PS): In 2015 werden er 641 klachten wegens geweld tussen treinreizigers geregistreerd bij de NMBS. Klachten die bij de politiediensten werden ingediend zijn hier niet inbegrepen. Deze daden van agressie zijn dikwijls te wijten aan het tekort aan plaatsen, hufferigheid

**18.01** **Laurent Devin** (PS): L'IBSR a montré que seuls 29 % des enfants étaient bien attachés dans la voiture qui les conduit à l'école. C'est inquiétant car quatre enfants sur dix sont accidentés sur ce trajet. De 2010 et 2012, quinze enfants sont morts sur le chemin de l'école, soit 40 % des enfants tués en Belgique dans un accident de la route.

Comptez-vous mettre en œuvre à court et à moyen terme des mesures pour améliorer la sécurité des écoliers sur le chemin de l'école? Si oui, quelles sont ces mesures? Une campagne de sensibilisation à destination des parents et des élèves est-elle prévue?

**18.02** **François Bellot**, ministre (*en français*): Je me réfère à la réponse donnée le 12 juillet à la question n° 13117.

Communication et sensibilisation sont de la compétence des Régions, mais des brochures sur la manière d'attacher les enfants peuvent être consultées sur le site web de l'IBSR. Des films y montrent comment attacher un enfant correctement. Il serait bon que les écoles projettent aussi ces images.

Le port de la ceinture et l'utilisation des dispositifs de retenue des enfants sont des points d'attention permanents lors des contrôles policiers.

En 2015, 78 781 infractions "ceintures et sièges d'enfants" ont été constatées. Depuis le 1<sup>er</sup> mars 2013, les infractions aux dispositifs de retenues pour enfants sont passées du 1<sup>er</sup> au 3<sup>e</sup> degré car elles sont un danger direct pour les usagers.

**18.03** **Laurent Devin** (PS): Merci pour ce rappel utile.

*L'incident est clos.*

**19** **Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les agressions entre les voyageurs dans les trains" (n° 14397)**

**19.01** **Laurent Devin** (PS): En 2015, on a dénombré 641 plaintes auprès de la SNCB pour actes de violence entre passagers. Les plaintes à la police ne sont pas comptées. Ces agressions sont souvent liées au manque de places, aux incivilités et aux retards.

en treinvertragingen.

Welke maatregelen worden er genomen om geweld tussen treinreizigers te voorkomen? Welke initiatieven zal de minister nemen om het aantal feiten terug te dringen?

**19.02** Minister **François Bellot** (*Frans*): Securail voorziet in een versterkte aanwezigheid in de eerste en de laatste treinen, alsook in de risicotreinen. Het noodnummer 0800 30 230 wordt overal geafficheerd.

De nieuwe treinen zullen met een camerabewakingssysteem uitgerust worden, wat potentiële daders moet afschrikken en kan dienen voor de repressie.

De repressie van agressie blijft een taak van de lokale politiediensten.

*Het incident is gesloten.*

**20** Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het risicogedrag op de rand van de spoorwegen" (nr. 14398)

**20.01** Laurent Devin (PS): Op zeven maanden tijd waren er 474 meldingen van risicogedrag nabij de sporen.

Zult u maatregelen treffen om de betrokkenen bewust te maken van en te wijzen op de gevaren?

**20.02** Minister **François Bellot** (*Frans*): Uit de enquête van Infrabel blijkt dat hoofdzakelijk mannen tussen 18 en 34 jaar dergelijk gedrag vertonen en dat ze dit vooral doen om tijd te winnen.

Infrabel heeft in 2009, 2014, 2015 en 2016 meerdere sensibiliseringscampagnes voor het grote publiek gelanceerd onder de vorm van affiches in de stations en/of spots op Facebook, YouTube of de televisie. Deze kunnen nog steeds op de website worden bekeken.

Infrabel stelt jaarlijks meerdere sites open voor het grote publiek in het kader van de "Open Bedrijvendag" en organiseert bij die gelegenheid sensibiliseringsanimaties voor kinderen van 6 tot 10 jaar.

In augustus 2016 heeft Infrabel een sensibiliseringsactie gerealiseerd op het

Que met-on en place pour prévenir ces violences entre navetteurs? Quelles mesures mettrez-vous en œuvre pour réduire leur nombre?

**19.02** **François Bellot**, ministre (*en français*): Securail renforce sa présence dans les premiers et derniers trains et dans les trains à risque. Le numéro d'urgence 0800 30 230 est également affiché dans toutes les infrastructures ferroviaires.

Les nouveaux trains seront équipés d'un système de caméras de surveillance dans un but de dissuasion et de répression.

La répression des agressions reste du ressort des services de police locale.

*L'incident est clos.*

**20** Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les comportements à risques aux abords du chemin de fer" (n° 14398)

**20.01** Laurent Devin (PS): En sept mois, 474 signalements de comportements à risque ont été enregistrés aux abords des rails de chemins de fer.

Comptez-vous mettre en œuvre des mesures pour conscientiser et sensibiliser ces personnes?

**20.02** **François Bellot**, ministre (*en français*): D'après l'enquête d'Infrabel, ce sont principalement des hommes de 18 à 34 ans qui ont ces comportements, la principale raison étant le gain de temps.

Infrabel a lancé en 2009, 2014, 2015 et 2016 plusieurs campagnes de sensibilisation grand public sous forme d'affiches dans les gares et/ou de spots diffusés via Facebook, Youtube ou à la télévision. Elles peuvent être revues sur le site Internet.

Infrabel participe chaque année à la "Journée découverte entreprise" en ouvrant plusieurs sites au grand public. Des animations de sensibilisation y sont prévues pour les enfants de 6 à 10 ans.

En août 2016, pendant le festival Pukkelpop, Infrabel a mené une action de sensibilisation à

muziekfestival Pukkelpop in Kiewit. En deze oefening wordt in 2017 herhaald op andere festivals.

Infrabel deelt jaarlijks zijn Grote Schoolkalender met veiligheidstips uit in de lagere scholen. Dit jaar stelt Infrabel twee didactische spelen ter beschikking van de leerkrachten en organiseert een creatieve wedstrijd om de sensibilisering voor gevaarlijk gedrag in de klas of thuis in de kijker te plaatsen.

Infrabel geeft in middelbare scholen die daarom vragen of waarvan de leerlingen risicogedrag vertonen een 'sensibiliseringsles' van 50 minuten.

Er worden ook specifieke acties opgezet ter preventie of in reactie op een lokale situatie wanneer er zich veel ongevallen voordoen.

*Het incident is gesloten.*

**21** Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de reclameborden bij de NMBS" (nr. 14399)

**21.01** Laurent Devin (PS): Het hof van beroep te Brussel heeft een arrest gewezen waardoor de NMBS werd verplicht om alle reclameborden uit de stations weg te halen, met inbegrip van de digitale schermen, en stelde daarmee het bedrijf JCDecaux in het gelijk.

Zullen de aanplakborden worden verwijderd? Het bedrijf JCDecaux verklaarde dat het enkel wilde dat de overheidsopdracht werd opengesteld. Werden er onderhandelingen gevoerd tussen de NMBS, haar partners en JCDecaux?

**21.02** Minister François Bellot (*Frans*): In 1992 heeft de NMBS Publifer het exclusieve recht verleend om dertig jaar lang te adverteren op het Belgische spoorwegdomein. In 2012 diende JCDecaux een vordering in voor de rechtbank van koophandel te Brussel om de wettelijkheid van die concessie aan te vechten, wat verworpen werd. Het hof van beroep te Brussel is ingegaan op de vraag van JCDecaux en heeft gelast dat de reclameconcessie moet worden stopgezet en dat de reclame-inhoud binnen 8 maanden uit de dragers moet worden verwijderd. De NMBS zal zich daarnaar schikken.

De NMBS gaat na hoe er gevolg moet worden

Kiewit. En 2017, d'autres festivals seront concernés.

Infrabel distribue chaque année aux écoles primaires son grand calendrier des écoliers, dans lequel sont repris des conseils de sécurité. Cette année, Infrabel met à disposition des enseignants deux jeux didactiques et organise un concours créatif encourageant à approfondir la sensibilisation contre les comportements dangereux, en classe ou à la maison.

Infrabel présente aux écoles secondaires qui la contactent, ou dont des élèves adoptent des comportements à risque, une "leçon" de sensibilisation de 50 minutes.

Des actions spécifiques sont également menées en prévention ou réaction à un phénomène local quand de nombreux incidents ont lieu.

*L'incident est clos.*

**21** Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les panneaux publicitaires de la SNCB" (n° 14399)

**21.01** Laurent Devin (PS): La cour d'appel de Bruxelles a rendu un arrêt obligeant la SNCB à retirer ses panneaux publicitaires dans toutes ses gares, y compris les écrans digitaux, donnant raison à la société JCDecaux.

Les panneaux d'affichage seront-ils démontés? La société Decaux a déclaré qu'elle voulait seulement que le marché public soit ouvert. Y a-t-il eu des négociations entre la SNCB, ses partenaires et Decaux?

**21.02** François Bellot, ministre (*en français*): En 1992, la SNCB a concédé à Publifer le droit exclusif d'exploiter la publicité sur le domaine ferroviaire belge pour trente ans. En 2012, JCDecaux a introduit une action devant le tribunal de commerce de Bruxelles pour contester la légalité de cette concession, qui a été rejetée. La cour d'appel de Bruxelles a accueilli la demande de Decaux et a ordonné la cessation de la concession publicitaire et l'affichage en blanc des dispositifs publicitaires dans un délai de 8 mois. La SNCB s'y conformera.

La SNCB examine les suites à réserver à l'arrêt de

gegeven aan het arrest van het hof van beroep om de voortzetting van de reclameactiviteit te waarborgen.

Ze kan het arrest op meerdere manieren uitvoeren aangezien de stopzetting van de uitvoering van de bestaande concessieovereenkomst als enige maatregel wordt opgelegd.

Het is te vroeg om informatie te geven over de maatregelen die de NMBS wil nemen. Alles zal gebeuren met inachtneming van de wetgeving en de belangen van de groep.

*Het incident is gesloten.*

**22** **Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de integratie van Securail in de federale politie" (nr. 14400)**

**22.01** **Laurent Devin** (PS): We hebben u reeds vragen gesteld over de geplande integratie van de veiligheidsagenten van de NMBS (Securail) in de federale politie. U had een alternatieve oplossing voorgesteld, namelijk om Securail onder het tijdelijke operationele bevel van de politie in te zetten voor duidelijk omschreven opdrachten in de context van de terreurbestrijding. Parallel hiermee zouden de agenten van Securail en het politiepersoneel dezelfde radiofrequentie gebruiken voor bepaalde taken. U speelde met het idee om de opdrachten die Securail in de grote stations uitvoert, van de rest van het grondgebied te scheiden omdat hun opdracht aansluit bij deze van de politie.

Hoe ver staan de onderhandelingen met de minister van Binnenlandse Zaken over die voorstellen? Bevestigt u dat de integratie van de Securail in de federale politie van de baan is en dat Securail als volwaardige en specifieke dienst blijft bestaan?

**22.02** **Minister François Bellot** (*Frans*): De besprekingen zijn nog niet afgerond en ik bevestig mijn voornemen om de verankering van Securail bij de spoorwegen te behouden.

*Het incident is gesloten.*

**23** **Samengevoegde vragen van**  
 - de heer Veli Yüksel aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de defecte roltrap in het station Gent-Dampoort" (nr. 14445)  
 - mevrouw Karin Temmerman aan de minister

la cour d'appel pour garantir la poursuite de l'activité publicitaire.

Elle dispose de plusieurs options pour exécuter l'arrêt, la seule mesure ordonnée étant la cessation de l'exécution de la convention de concession existante.

Il convient de ne pas encore divulguer d'information sur les mesures que la SNCB souhaite prendre. Chaque démarche se fera dans le respect de la législation et des intérêts du groupe.

*L'incident est clos.*

**22** **Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'intégration de Securail à la police fédérale" (n° 14400)**

**22.01** **Laurent Devin** (PS): Nous vous avons déjà interrogé sur le projet d'intégration des agents de sécurité de la SNCB (Securail) au sein de la police fédérale. Vous aviez proposé une solution alternative à l'intégration. Il s'agirait, pour des missions bien définies dans le contexte du terrorisme, de placer Securail sous le commandement opérationnel temporaire de la police. En complémentarité, les agents de Securail et le personnel de police pourraient utiliser la même fréquence radio pour certaines missions. Vous aviez envisagé de séparer les missions de securail "grandes gares" de tout le reste du territoire, puisque leur mission est proche de celle de la police.

Où en sont les négociations avec le ministre de l'Intérieur concernant ces propositions? Confirmez-vous qu'il n'y aura pas d'intégration de Securail au sein de la police fédérale et que le service gardera bien sa spécificité?

**22.02** **François Bellot**, ministre (*en français*): Les discussions sont toujours en cours et je confirme ma volonté de maintenir l'ancrage ferroviaire de Securail.

*L'incident est clos.*

**23** **Questions jointes de**  
 - M. Veli Yüksel au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'escalator défectueux à la gare de Gand-Dampoort" (n° 14445)  
 - Mme Karin Temmerman au ministre de la

van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het onderhoud in het station Gent-Dampoort" (nr. 14513)

- de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het onderhoud van de roltrap en de lift van het station Gent-Dampoort" (nr. 14686)

**23.01 Veli Yüksel** (CD&V): De enige beschikbare roltrap in het station Gent-Dampoort is al geruime tijd buiten gebruik, zodat de minder mobiele reiziger aangewezen is op de lift naar de perrons.

Waarom duurt het zo lang voor de roltrap hersteld wordt?

**23.02 Karin Temmerman** (sp.a): In het station Gent-Dampoort is de roltrap al meerdere maanden defect. Er is nog wel een oude goederenlift, maar die blokkeert regelmatig. Op die momenten kunnen minder mobiele mensen de trein niet nemen. Bovendien is het toilet niet open op zondag.

Waarom werd de roltrap nog niet hersteld? Is de sluiting van het toilet op zondag opgenomen in de concessieovereenkomst? Hoe is de situatie in andere stations?

**23.03 Minister François Bellot** (*Nederlands*): De lift in Gent-Dampoort dateert van 1974 en de roltrap van 1973. Daardoor zijn bepaalde onderdelen minder courant te vinden. Er is een onderhoudscontract afgesloten met KONE, maar zij kunnen op korte termijn niet aan bepaalde onderdelen geraken. Zodra de onderdelen beschikbaar zijn, zal de roltrap worden hersteld.

Er werd een aankoopdossier opgestart om de roltrap te vervangen door een nieuwe.

De vernieuwing van het station kan ten vroegste vanaf 2026 starten. Wel zijn in het voorstel van het meerjareninvesteringsplan 2016-2020 verschillende onderhoudsbeurten en investeringen in Gent-Dampoort gepland, waaronder het vervangen van de roltrappen.

Van de 14 stations waar het sanitair door een derde exploitant wordt uitgebaat, is het enkel in het station Brussel-Luxemburg tijdens het weekend niet toegankelijk. Dit is het gevolg van het lage aantal reizigers in het weekend.

Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'entretien de la gare de Gand-Dampoort" (n° 14513)

- M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'entretien de l'escalier roulant et de l'ascenseur à la gare de Gand-Dampoort" (n° 14686)

**23.01 Veli Yüksel** (CD&V): Le seul escalier mécanique dont est équipée la gare de Gent-Dampoort est en panne depuis un certain temps déjà, de telle sorte que les voyageurs à mobilité réduite dépendent des ascenseurs donnant accès aux quais.

Pourquoi la réparation de l'escalier mécanique tarde-t-elle tant?

**23.02 Karin Temmerman** (sp.a): L'escalier roulant de la gare de Gent-Dampoort est en panne depuis plusieurs mois. La gare dispose toutefois d'un vieux monte-charges mais il se bloque régulièrement. Les personnes à mobilité réduite ne peuvent alors prendre le train. De plus, les toilettes ne sont pas ouvertes le dimanche.

Pourquoi cet escalier mécanique n'a-t-il pas encore été réparé? La fermeture des toilettes le dimanche figure-t-elle dans le contrat de concession? Quelle est la situation dans les autres gares?

**23.03 François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): Comme l'ascenseur de la gare de Gent-Dampoort date de 1974 et l'escalier mécanique de 1973, certaines pièces sont quasi introuvables. Un contrat de maintenance est conclu avec la société KONE qui ne pourra cependant pas se procurer ces pièces rapidement. Dès qu'elles seront disponibles, l'escalier mécanique sera réparé.

Un dossier d'achat a été lancé pour remplacer l'ancien escalier mécanique par un nouveau.

Les travaux de rénovation de la gare pourront débuter au plus tôt à partir de 2026. Concernant Gent-Dampoort, la proposition de plan pluriannuel d'investissement 2016-2020 prévoit une série de maintenances et d'investissements, en ce compris le remplacement des escaliers mécaniques.

Sur les 14 gares où l'exploitation des sanitaires est assurée par un troisième exploitant, seule la gare de Bruxelles-Luxembourg n'est pas accessible durant le week-end et ce, en raison du faible nombre de voyageurs durant le week-end.

De openingsregeling van het sanitair dat het voorwerp uitmaakt van een dienstovereenkomst, is in die overeenkomst opgenomen, maar wordt aan de lokale toestand aangepast.

**23.04 Veli Yüksel** (CD&V): Voor minder mobiele mensen is dit een probleem. Firma's waaraan opdrachten worden toegewezen, moeten op korte termijn ook in wisselstukken kunnen voorzien.

**23.05 Karin Temmerman** (sp.a): Wij zijn niet echt tevreden met het antwoord. Ik begrijp dat het heel oude roltrappen zijn. Kan de minister druk zetten om de roltrappen sneller te herstellen? Zes maanden is totaal onverantwoord.

De toiletten zouden dus eigenlijk wel geopend moeten zijn op zondag?

*(Frans)* U zei dat er enkel een probleem met het openstellen van de toiletten op zondag was in het station Brussel-Luxemburg. In Gent zouden de toiletten dus toegankelijk moeten zijn.

**23.06 Minister François Bellot** (*Nederlands*): De dienstverlener mag zelf kiezen of ze de toiletten op zondag opent.

**23.07 Karin Temmerman** (sp.a): Dat zou moeten veranderen. Gent-Dampoort is een vrij groot station. De toiletten moeten ook op zondag open zijn.

**23.08 Minister François Bellot** (*Nederlands*): De verplichte opening op zondag werd niet in het contract opgenomen.

**23.09 Karin Temmerman** (sp.a): Dat zou in de concessieovereenkomsten moeten staan.

*Het incident is gesloten.*

De **voorzitter**: Vragen nrs 14493 van de heer Demon en 14528 van mevrouw Cassart-Mailleux worden omgezet in schriftelijke vragen.

**24 Vraag van mevrouw Véronique Caprasse aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de homologatieproblemen op lijn 165" (nr. 14532)**

**24.01 Véronique Caprasse** (DéFI): In het verleden hebt u ons verzekerd dat de homologatie van het rollend materieel van de Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL) voor de verbindingen tussen

Les heures d'ouverture des sanitaires sont mentionnées dans un contrat de services dont elles sont l'objet, moyennant toutefois des adaptations à la situation locale.

**23.04 Veli Yüksel** (CD&V): Un problème se pose pour les personnes moins valides. Des firmes qui se sont vu attribuer des marchés devront également pouvoir être en mesure de fournir des pièces de rechange à bref délai.

**23.05 Karin Temmerman** (sp.a): Cette réponse est loin de nous satisfaire. Je comprends que ces escaliers mécaniques sont extrêmement vétustes. Le ministre pourrait-il insister pour qu'on les fasse réparer plus rapidement? Un délai de six mois me paraît totalement injustifié.

Les toilettes devraient donc être accessibles le dimanche?

*(En français)* Vous aviez dit qu'il y avait un problème uniquement à la gare de Bruxelles-Luxembourg pour l'ouverture des toilettes le dimanche. Donc, à Gand, elles devraient être accessibles.

**23.06 François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): Le prestataire est libre d'ouvrir ou non les toilettes le dimanche.

**23.07 Karin Temmerman** (sp.a): Cela devrait changer. La gare de Gent-Dampoort est relativement grande. Les toilettes doivent également être ouvertes le dimanche.

**23.08 François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): Le contrat ne prévoit pas l'ouverture obligatoire des toilettes le dimanche.

**23.09 Karin Temmerman** (sp.a): Cette disposition devrait figurer dans les contrats de concession.

*L'incident est clos.*

La **présidente**: Les questions n<sup>os</sup> 14493 de M. Demon et 14528 de Mme Cassart-Mailleux sont transformées en questions écrites.

**24 Question de Mme Véronique Caprasse au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les problèmes d'homologation sur la ligne 165" (n° 14532)**

**24.01 Véronique Caprasse** (DéFI): Par le passé, vous nous aviez assuré que l'homologation du matériel des Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL) pour les liaisons entre Virton et Luxembourg

Virton en Luxemburg eind juni 2016 in kalk en cement zou zijn en dat de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen (DVIS) dat had bevestigd.

Sinds 6 juni 2016 beschikken de CFL niet meer over voldoende treinstellen zonder ETCS om treinen tussen Virton en Rodange te laten rijden. Naar verluidt moet Infrabel echter nog steeds de vereiste toestemming verlenen opdat de CFL-treinen opnieuw zouden mogen rijden.

Die situatie is hinderlijk voor veel treinreizigers en hypothekeert de toekomst van die lijn. Volgens de meest recente informatie zou men tot 12 december moeten wachten.

Kunt u die informatie bevestigen? Zo ja, wanneer zullen de CFL-treinen met die homologatie kunnen rijden?

**24.02** Minister **François Bellot** (*Frans*): Ik sta permanent in contact met de heer Borsus, die bevoegd is voor de DVIS. Die dienst reikt de homologatie uit voor het CFL-materieel waarmee de treinen op het Belgische spoorwegnet mogen rijden.

Aangezien het een probleem betreft met Luxemburgs rollend materieel dat op de Belgische en Luxemburgse spoorlijnen toegelaten moet worden, is het niet meteen de NMBS die naar een oplossing moet zoeken.

Er zijn geen bijzondere problemen voor het treinverkeer op lijn 165 van Luxemburg naar België, maar in de andere richting wel.

Ik heb vernomen dat de Luxemburgse motorstellen van de 2200-serie die met ETCS niveau 1 en TBL1+ uitgerust zijn van Luxemburg naar België kunnen rijden en in België kunnen rijden, maar dat ze niet vanuit ons land op het CFL-net kunnen terugkeren.

De problemen zouden te maken hebben met de bestanden in de overgangsbakken op het Luxemburgse spoorlijnnet. Het gaat dus om CFL-materieel dat niet op het CFL-net kan rijden. Er zijn al sinds lang contacten tussen de Belgische en de Luxemburgse infrastructuurbeheerder, die bevestigen dat ze het doel om tegen eind 2016 ETCS op het grensbaanvak in gebruik te nemen, willen halen.

In afwachting daarvan zullen de vervangingsbussen van de CFL blijven rijden. Die situatie legt geen hypotheek op de toekomst van lijn 165.

devait être en ordre fin juin 2016 et que ceci vous avait été confirmé par le Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer (SSCIF).

Depuis le 6 juin 2016, les CFL ne disposent plus de suffisamment de rames non équipées de l'ETCS pour exploiter les trains entre Virton et Rodange. Or, il me revient qu'Infrabel doit toujours délivrer l'autorisation permettant aux trains CFL de circuler à nouveau.

Cette situation met dans l'embarras de nombreux voyageurs et hypothèque l'avenir de cette ligne. Selon une dernière information, on devrait attendre le 12 décembre.

Confirmez-vous cette information? Dans l'affirmative, quand les trains CFL pourront-ils circuler munis de cette homologation?

**24.02** **François Bellot**, ministre (*en français*): Je suis en contact permanent avec M. Borsus, en charge du SSCIF. Ce service est chargé de délivrer l'homologation du matériel CFL qui lui permet de circuler sur le réseau belge.

Il s'agit d'un problème relatif à la circulation du matériel luxembourgeois sur les réseaux belge et luxembourgeois, la SNCB n'est pas directement concernée par les solutions à rechercher.

Si la circulation sur la ligne 165, dans le sens Luxembourg-Belgique, ne pose aucun problème particulier, il n'en va pas de même lorsqu'il circule dans l'autre sens.

Il me revient que les automotrices luxembourgeoises de la série 2200 équipées de l'ETCS niveau 1 et de TBL1+, qui peuvent passer du Luxembourg en Belgique et rouler en Belgique, ne sont pas autorisées à rentrer à nouveau sur le réseau des CFL.

Les problèmes seraient liés aux fichiers chargés dans les balises de transition sur le réseau luxembourgeois. Il s'agit d'un problème de circulation du matériel CFL sur le réseau CFL. Des contacts ont été pris depuis longtemps entre les gestionnaires d'infrastructure belge et luxembourgeois. Ceux-ci confirment leur volonté d'atteindre l'objectif de mise en service ETCS du tronçon-frontière fin 2016.

En attendant, les bus de substitution des CFL continueront à circuler. Cette situation n'hypothèque en rien l'avenir de la ligne 165.



**24.03** **Véronique Caprasse** (DéFI): De reizigers zullen blij zijn dat ze van die lijn gebruik kunnen blijven maken. Wij zullen in december weten of er een oplossing werd gevonden.

*Het incident is gesloten.*

**25** **Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de controles op sociale dumping in de transportsector" (nr. 14552)**

**25.01** **Wouter Raskin** (N-VA): Het plan voor eerlijke concurrentie in de transportsector bepaalt onder meer dat voertuigen van minder dan 3,5 ton meer moeten worden gecontroleerd. De inspectiediensten van de FOD Mobiliteit blijken bij de controle echter geen onderscheid te maken tussen minder of meer dan 3,5 ton.

Kan de minister de inspectiediensten vragen om die opsplitsing voortaan wel te maken?

**25.02** **Minister François Bellot** (*Nederlands*): Momenteel is een onderscheid tussen controles op voertuigen van minder en meer dan 3,5 ton niet mogelijk. De FOD Mobiliteit en haar inspectiediensten buigen zich over de uitvoering van het plan voor eerlijke concurrentie en deze opsplitsing van gegevens maakt daarvan deel uit.

**25.03** **Wouter Raskin** (N-VA): Actiepunt 6 van het plan verwijst naar doelgerichte controles op voertuigen van minder dan 3,5 ton. Zolang die splitsing niet mogelijk is, kunnen wij niet concluderen dat dit actiepunt is uitgevoerd. Hopelijk zal dit wel kunnen op korte termijn.

*Het incident is gesloten.*

De **voorzitter**: Vragen nrs 14651 en 14652 van de heer Van den Bergh worden omgezet in schriftelijke vragen.

**26** **Vraag van de heer Tim Vandenput aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het verhogen van het aanbod van de dienstverlening op lijn 161" (nr. 14698)**

**26.01** **Tim Vandenput** (Open Vld): De werken voor de implementatie van het GEN op lijn 161 tussen

**24.03** **Véronique Caprasse** (DéFI): Les voyageurs seront heureux de continuer à bénéficier de cette ligne. On attendra décembre pour savoir si une solution est trouvée.

*L'incident est clos.*

**25** **Question de M. Wouter Raskin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les contrôles en matière de dumping social dans le secteur du transport" (n° 14552)**

**25.01** **Wouter Raskin** (N-VA): Le plan pour une concurrence loyale dans le secteur du transport prévoit notamment une augmentation du nombre de contrôles relatifs aux véhicules de moins de 3,5 tonnes. Il s'avère cependant qu'aucune distinction n'est prévue entre les véhicules de plus ou de moins de 3,5 tonnes dans les statistiques des services d'inspection du SPF Mobilité.

Le ministre pourrait-il demander aux services de contrôle d'opérer dorénavant cette distinction?

**25.02** **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): Actuellement, aucune distinction n'est possible entre les contrôles effectués sur des véhicules de moins de 3,5 tonnes et ceux qui concernent des camions plus lourds. Le SPF Mobilité et ses services d'inspection examinent la manière de mettre en œuvre le plan pour une concurrence loyale et cette distinction entre les données fait partie de l'exercice.

**25.03** **Wouter Raskin** (N-VA): Le point d'action n° 6 du plan concerne les contrôles ciblés relatifs aux véhicules de moins de 3,5 tonnes. Nous ne pourrions pas vérifier si ce point d'action a été concrétisé tant que cette distinction ne pourra pas être opérée. Espérons qu'elle puisse l'être à court terme.

*L'incident est clos.*

La **présidente**: Les questions n<sup>os</sup> 14651 et 14652 de M. Van den Bergh sont transformées en questions écrites.

**26** **Question de M. Tim Vandenput au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'augmentation de l'offre de services sur la ligne 161" (n° 14698)**

**26.01** **Tim Vandenput** (Open Vld): Les travaux d'aménagement du RER sur la ligne 161 entre

Ottignies-Louvain-la-Neuve en Brussel-Luxemburg zijn bijna uitgevoerd. Het is steeds de bedoeling geweest om vier treinen per uur op deze lijn te laten rijden. Infrabel onderzoekt of het mogelijk is om enkel op een deel van het traject vier sporen aan te leggen, zodat de IC-treinen door kunnen rijden, terwijl de lokale treinen op de twee andere sporen de kleine stations kunnen bedienen. Op die manier kan het aanbod op korte termijn drastisch verhoogd worden.

Heeft Infrabel deze studie al afgerond? Wat is het voorgestelde traject? Wat is de kostprijs? Wat is de timing?

Wordt ook voor spoorlijn 124 een zelfde oplossing onderzocht?

*Voorzitter: de heer Jef Van den Bergh.*

**26.02** Minister **François Bellot** (Nederlands): Momenteel staat de volledige uitbreiding van de lijn naar drie sporen ingeschreven. Er zou daarbij prioriteit gegeven kunnen worden aan bepaalde baanvakken. De werken om beide baanvakken op vier sporen te brengen worden geraamd op minstens 150 miljoen euro en het zou minstens acht jaar duren om de baanvakken tot vier sporen uit te breiden.

Een gedeeltelijke uitbreiding van lijn 124 tot vier sporen werd overwogen. Ik verwijs daarvoor naar mijn antwoord op schriftelijke vraag nr. 1578.

**26.03** **Tim Vandenput** (Open Vld): Ik ben zeer verheugd dat we al zo ver staan en dat het traject Watermaal-Bakenbos wordt onderzocht. Het zou een doorbraak zijn voor zowel Vlaams- als Waals-Brabant.

*Het incident is gesloten.*

**27** **Vraag van mevrouw Daphné Dumery aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het bevoegdheidsconflict met betrekking tot de vakbekwaamheid en nascholing" (nr. 14624)**

**27.01** **Daphné Dumery** (N-VA): Sinds de zesde staats hervorming is de rijopleiding een gewestelijke bevoegdheid, met inbegrip van de nascholing en de vakbekwaamheid voor de rijbewijzen C en D. De overdracht van dossiers, kennis en informaticatoepassingen vanuit het federale niveau verliep echter allesbehalve vlot. Bovendien gebeurt dit zonder de transfer van de nodige middelen en

Ottignies-Louvain-la-Neuve et Bruxelles-Luxembourg touchent pratiquement à leur fin. L'objectif est toujours de prévoir une cadence de quatre trains par heure sur cette ligne. Infrabel examine si, pour un tronçon seulement, une mise à quatre voies est possible pour permettre la circulation des trains IC, tandis que les trains locaux pourraient desservir les plus petites gares sur les deux autres voies. La desserte à court terme pourrait ainsi être sensiblement augmentée.

Infrabel a-t-il déjà finalisé cette étude? Quel est le trajet proposé? Quel sera le coût de l'opération? Quel est le calendrier prévu?

Une solution similaire est-elle également à l'examen pour la ligne 124?

*Président: M. Jef Van den Bergh.*

**26.02** **François Bellot**, ministre (en néerlandais): Le projet prévoit actuellement le passage complet de la ligne à trois voies. Certains tronçons pourraient être réalisés en priorité. Le coût total du passage des deux tronçons à quatre voies est estimé à au moins 150 millions d'euros et ces travaux s'étendraient sur minimum huit ans.

Une extension partielle de la ligne n° 124 à quatre voies a été envisagée. Je vous renvoie à ce propos à ma réponse à la question écrite n° 1578.

**26.03** **Tim Vandenput** (Open Vld): Je suis particulièrement ravi de constater que le projet avance à grand pas et que l'option du parcours Watermael-Bakenbos a été examinée. Il s'agirait d'une réelle avancée pour les Brabant flamand et wallon.

*L'incident est clos.*

**27** **Question de Mme Daphné Dumery au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le conflit de compétence relatif à l'aptitude professionnelle et la formation continue" (n° 14624)**

**27.01** **Daphné Dumery** (N-VA): Depuis la sixième réforme de l'État, la formation à la conduite relève de la compétence des Régions. Cette formation inclut également la formation continue et l'aptitude professionnelle des conducteurs de véhicules des catégories C et D. La transmission des dossiers, des connaissances et des applications informatiques du niveau fédéral vers les Régions

personeelsleden. Voor de erkenning van lesgevers en de goedkeuring van opleidingsmodules lopen de wachttijden daardoor behoorlijk op, wat zorgt voor economische schade.

Klopt het dat de minister een vernietigingsprocedure heeft ingesteld tegen het besluit van de Vlaamse Regering om de bevoegdheden conform de zesde staatshervorming in Vlaamse regelgeving om te zetten? Zal het Gewest binnenkort eindelijk het vereiste personeel en de nodige middelen krijgen?

**27.02** Minister **François Bellot** (*Nederlands*): Momenteel lopen er verschillende juridische geschillen over deze bevoegdheden. Er is een verzoekschrift tot nietigverklaring ingediend bij de Raad van State op 23 oktober 2015 tegen het besluit van de Vlaamse regering van 10 juli 2015.

De federale overheid is van oordeel dat bepaalde artikelen uit dat besluit betrekking hebben op federaal gebleven bevoegdheden, zoals de technische voorschriften van voertuigen, vakbekwaamheid en toegang tot de markt in het goederen- en reizigersvervoer, terwijl het Vlaams Gewest deze als gewestelijke bevoegdheden beschouwt. Specifiek voor de vakbekwaamheid, de toegang tot Cronos en de erkenning van de opleidingscentra heeft het Overlegcomité op 28 oktober 2015, onder voorbehoud van een tegengestelde beslissing van de Raad van State, de bevoegdheid van de Gewesten ter zake erkend.

De FOD Mobiliteit en Vervoer heeft zich hiernaar geschikt, maar geeft tegelijk ook aan dat tot nu toe noch het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, noch het Waals Gewest zelf aanvragen voor de vakbekwaamheid heeft behandeld. De FOD wacht dus het verslag van de auditeur van de Raad van State af. In het raam van de zesde staatshervorming werden inmiddels alle personeelsleden en middelen overgeheveld naar de Gewesten. Een verdere transfer zal niet meer gebeuren.

*Het incident is gesloten.*

**28** **Vraag van mevrouw Daphné Dumery aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de ingebrekestelling van de Dienst voor Inschrijving van Voertuigen" (nr. 14629)**

s'est toutefois révélée une entreprise ardue. En outre, les moyens financiers et humains nécessaires n'ont pas été transférés. De ce fait, les délais d'attente pour la reconnaissance des chargés de cours et l'approbation des modules de formation augmentent considérablement, ce qui entraîne un préjudice économique.

Est-il exact que le ministre a introduit une procédure en annulation contre la décision du Gouvernement flamand de transposer les compétences dans la réglementation flamande, conformément à la sixième réforme de l'État? La Région obtiendra-t-elle enfin bientôt les moyens humains et financiers nécessaires?

**27.02** **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): Ces compétences font actuellement l'objet de plusieurs litiges juridiques. Une requête en annulation de l'arrêté du gouvernement flamand du 10 juillet 2015 a été introduite le 23 octobre 2015 auprès du Conseil d'État.

Contrairement à la Région flamande, le gouvernement fédéral juge que certains articles de cet arrêté concernent des compétences demeurées fédérales, telles que les prescriptions techniques relatives aux véhicules, l'aptitude professionnelle et l'accès au marché du transport des marchandises et des personnes. En ce qui concerne plus particulièrement l'aptitude professionnelle, l'accès à CRONOS et l'agrément des centres de formation, le Comité de concertation a reconnu en date du 28 octobre 2015 la compétence des Régions en la matière, sous réserve d'une décision contraire du Conseil d'État.

Le SPF Mobiliteit et Transports s'est conformé à la nouvelle règle tout en indiquant que jusqu'à présent, ni la Région de Bruxelles-Capitale ni la Région wallonne n'ont traité elles-mêmes les demandes d'obtention de l'aptitude professionnelle. Le SPF attend donc le rapport de l'auditeur du Conseil d'État. La sixième réforme de l'État a transféré aux Régions l'ensemble du personnel et des moyens. Il n'y aura pas de transfert ultérieur.

*L'incident est clos.*

**28** **Question de Mme Daphné Dumery au ministre de la Mobiliteit, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la mise en demeure de la Direction pour l'immatriculation des Véhicules" (n° 14629)**

**28.01 Daphné Dumery (N-VA):** Er zijn problemen met de centrale databank en de gegevensuitwisseling van de DIV. De informatietoever vanuit de FOD Mobiliteit zou problematisch verlopen. Het gebrekkig functioneren van de databank leidt tot valse positieve en/of valse negatieve registraties in het ANPR-netwerk. Dit zorgt voor heel wat frustratie en extra werk. In 2014 zijn er in een audit nochtans aanbevelingen gedaan voor een betere werking van de DIV.

Klopt het dat de groepering van erkende ondernemingen voor autokeuring en rijbewijs (GOCA) de FOD in gebreke heeft gesteld? Wat werd er intussen ondernomen? Wanneer zullen we een volledig werkende databank hebben?

**28.02 Minister François Bellot (Nederlands):** De belangengroepering heeft de FOD Mobiliteit en Vervoer inderdaad in gebreke gesteld via het schrijven van 27 november 2015. De FOD en GOCA overlegden op 15 januari 2016 over de dagelijkse datastroom tussen de FOD en GOCA, problemen inzake het afronden van homologatiedossiers en het uitwisselen van de gegevens van geaccidenteerde voertuigen. Er werd ook een technische werkgroep opgericht, die drie keer samenkwam en zijn eindverslag indiende op 26 februari 2016. In het eindverslag werden de reeds ondernomen acties opgelijst en concrete voorstellen geformuleerd. De implementatie van de voorstellen heeft geleid tot een kwaliteitsverbetering van de gegevens in de DIV-databank. Om de kwaliteit te handhaven wordt de gegevensuitwisseling met GOCA permanent opgevolgd.

**28.03 Daphné Dumery (N-VA):** Er zou al een kwaliteitsverbetering zijn, maar ze is zeker nog niet optimaal. Ik ben daar onlangs over aangesproken.

*Het incident is gesloten.*

**29 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de fietsstrategie van de NMBS" (nr. 14706)**

**29.01 Jef Van den Bergh (CD&V):** In het voorjaar van 2016 keurden we een resolutie goed om de combinatie fiets en trein te stimuleren. Blue-bike kan daarbij een belangrijke rol spelen. De

**28.01 Daphné Dumery (N-VA):** La banque de données centrale et l'échange d'informations à la DIV ne fonctionnent pas de manière optimale. L'apport d'informations par le SPF Mobilité poserait problème. Le mauvais fonctionnement de la banque de données produit de faux enregistrements positifs et/ou négatifs dans le réseau ANPR. Ces différents problèmes génèrent d'énormes frustrations et du travail supplémentaire. Or en 2014, des recommandations en vue d'un meilleur fonctionnement de la DIV avaient été formulées au terme d'un audit.

Est-il exact que le SPF Mobilité a reçu une mise en demeure de la part du Groupement des sociétés agréées de contrôle automobile et du permis de conduire (GOCA)? Quelles ont été les mesures prises en attendant? Quand pourrons-nous compter sur une banque de données parfaitement opérationnelle?

**28.02 François Bellot, ministre (en néerlandais):** Le SPF Mobilité et Transports a effectivement été mis en demeure par le groupement d'intérêts par la voie d'un courrier daté du 27 novembre 2015. Le SPF et le GOCA se sont concertés le 15 janvier 2016 afin d'évoquer le flux quotidien de données entre les deux entités, les problèmes relatifs à la finalisation de dossiers d'homologation et l'échange d'informations relatives aux véhicules accidentés. Un groupe de travail technique a également été créé. Il s'est réuni à trois reprises et a soumis son rapport final le 26 février 2016. Ce dernier dresse la liste des actions déjà entreprises et des propositions concrètes formulées. La mise en œuvre des propositions a permis une amélioration du contenu de la banque de données de la DIV. L'échange d'informations avec le GOCA fait l'objet d'un suivi permanent afin de maintenir cette qualité.

**28.03 Daphné Dumery (N-VA):** Il semblerait que la qualité des données se soit déjà améliorée, mais elle n'est toujours pas optimale. J'ai récemment été interpellée à ce sujet.

*L'incident est clos.*

**29 Question 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 "la stratégie relative aux vélos de la SNCB" (n° 14706)**

**29.01 Jef Van den Bergh (CD&V):** Au printemps de 2016, nous avons adopté une résolution visant à promouvoir la combinaison bicyclette et train. Le système Blue-bike peut jouer un rôle important

doelstelling is om tegen 2017 te groeien naar 30.000 gebruikers en 300.000 ritten per jaar in Vlaanderen. In vergelijking met Nederland en rekening houdend met een verschil in fietscultuur en bevolkingsaantal, moet België uiteindelijk 750.000 ritten kunnen halen.

Uit onderzoek blijkt dat 30% van de Bleu-bike-ritten aan nieuwe treinritten gekoppeld zijn. Hoe groter dus het netwerk van blauwe fietsen, hoe meer potentiële treinreizigers ook.

Berichten als zou de ondersteuning aan dit netwerk vanuit de NMBS worden afgebouwd, baren ons zorgen.

Wat is de fietsstrategie van de NMBS? Welke maatregelen worden genomen om het fietsgebruik bij de treinreizigers te stimuleren? Hoeveel heeft de NMBS de voorbije vijf jaar in Blue-bike geïnvesteerd? Hebben B-Parking en Blue-mobility de ambitie om verder in Blue-bike te investeren? Moet de NMBS in de beheerscontracten niet verplicht worden om verder te investeren in deelfietsssystemen?

Hoe evalueert de minister de werking en de ondersteuning van de Nederlandse OV-fiets? Welke aspecten wil de NMBS overnemen?

**29.02** Minister **François Bellot** (*Nederlands*): De NMBS zet in op het uitwerken van een geïntegreerd openbaar vervoer met een intermodaal aanbod. De uitgangspunten van de fietsstrategie zijn: aandacht voor de capaciteit en het comfort van de fietsstalling, ruimte voor alle fietstypes, participatie van gemeenten en steden, bijkomende dienstverlening aan de reizigers en het verder uitbouwen van de samenwerking met B-Parking.

Momenteel worden er verspreid over de 48 verhuurlocaties ongeveer 1.300 Blue-bikes ter beschikking gesteld. In 2010 werd 661.000 euro geïnvesteerd voor de aankoop van de fietsen, de ontwikkeling van software en de aankoop van handscanners. Dit bedrag werd in de vorm van huurgeld terugbetaald. Nadien volgde nog een investering van 902.000 euro voor de installatie van sleutelautomaten. Na 2013 werd 587.000 euro ter beschikking gesteld voor bijkomende

dans ce cadre. L'objectif est que le nombre d'utilisateurs grimpe à 30 000 et le nombre de trajets à 300 000 par an en Flandre d'ici 2017. Si nous voulons prendre les Pays-Bas comme point de comparaison, compte tenu des différences entre nos deux pays sur le plan de la culture de la bicyclette et de l'importance de la population, la Belgique devrait finalement pouvoir enregistrer 750 000 trajets à bicyclette.

Il ressort d'une enquête que 30 % des trajets *Blue-bike* sont liés à de nouveaux trajets en train. Ainsi, plus le réseau de vélos bleus est important, plus le nombre de voyageurs potentiels augmente.

Les informations selon lesquelles la SNCB cesserait de soutenir ce réseau nous inquiètent.

Quelle stratégie la SNCB développe-t-elle concernant l'usage du vélo? Quelles mesures prend-elle pour encourager l'utilisation du vélo par ses usagers? Combien la SNCB a-t-elle investi dans Blue-bike ces cinq dernières années? B-Parking et Blue-mobility ambitionnent-ils de poursuivre leurs investissements dans Blue-bike? La SNCB ne devrait-elle pas être tenue, dans le cadre de ses contrats de gestion, de poursuivre ses investissements dans les systèmes de vélo partagé?

Comment le ministre évalue-t-il le fonctionnement du système *OV-fiets* néerlandais et l'aide dont il bénéficie? Desquels de ces éléments la SNCB compte-t-elle s'inspirer?

**29.02** **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): La SNCB mise sur le développement de transports publics intégrés par le biais d'une offre intermodale. Les principes de départ de la stratégie relative aux bicyclettes sont les suivants: l'attention portée à la capacité et au confort des parkings pour vélos, de l'espace pour tous les types de bicyclettes, la participation des villes et des communes, des services supplémentaires pour les voyageurs et le développement plus avant de la coopération avec B-Parking.

Pour l'heure, environ 1 300 vélos Blue-bikes sont mis à la disposition des voyageurs dans 48 points de location. En 2010, 661 000 euros ont été investis dans l'achat de bicyclettes, le développement de logiciels et l'achat de scanners manuels. Ce montant a été remboursé sous la forme de loyers. Ensuite, un investissement de 902 000 euros a aussi été réalisé pour l'installation de distributeurs de clés. Après 2013, 587 000 euros ont été dégagés pour la création de nouveaux points de

Blue-bike-uitleenpunten en de vergroting van de capaciteit van bestaande punten.

Sinds 2015 is B-Parking de hoofdaandeelhouder van Blue-bike. Deze dochteronderneming van de NMBS staat ook in voor het beheer en de exploitatie van de parkings voor auto's, fietsen en motorrijwielen, de opvolging en het beheer van de fietspunten, het fietsdelen, studiewerk en het exploiteren van de parkings.

**29.03 Jef Van den Bergh** (CD&V): De minister heeft niet al mijn vragen beantwoord.

**29.04 Minister François Bellot** (*Nederlands*): Het fietsgebruik op de verschillende locaties wordt regelmatig geëvalueerd, zodat op dalingen en stijgingen vlot kan worden ingespeeld. Ook de Lijn en de Société régionale wallonne du Transport (SRWT) zijn aandeelhouders van Blue-mobility. De uitbreiding van Blue-bike is dan ook niet beperkt tot de treinstations.

In Nederland zijn het de gemeenten die investeren in het deelfietsensysteem en de NS die de operationele werking verzekert.

**29.05 Jef Van den Bergh** (CD&V): De NMBS moet blijven investeren in Blue-bike en niet alleen in fietsenstallingen. Als er geen goed na-traject is voor een treinrit, dan kan een deelfiets een goede oplossing zijn om de aantrekkelijkheid van treinen of bussen te verhogen.

Ik hoop dus dat de geruchten – en de minister is daar niet op ingegaan – dat er niet meer geïnvesteerd zal worden in Blue-mobility, niet kloppen.

*Het incident is gesloten.*

### **30 Samengevoegde vragen van**

- de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de invoering van het mobiliteitsbudget" (nr. 14618)
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het mobiliteitsbudget" (nr. 14696)

**30.01 David Geerts** (sp.a): Vorige week raakte het

location Blue-bike et pour l'élargissement de la capacité des points existants.

B-Parking est l'actionnaire majoritaire de Blue-bike depuis 2015. Cette filiale de la SNCB assure en outre la gestion et l'exploitation des emplacements de stationnement pour voitures, vélos et motocycles, le suivi et la gestion des points vélo, des vélos partagés, des études et de l'exploitation des emplacements de stationnement.

**29.03 Jef Van den Bergh** (CD&V): Le ministre n'a pas répondu à toutes mes questions.

**29.04 François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): L'utilisation des vélos sur les différents sites fait l'objet d'une évaluation régulière et il est donc possible de réagir prestement aux hausses et baisses d'utilisation. De Lijn et la Société régionale wallonne du Transport (SRWT) sont également actionnaires de Blue-mobility et l'extension de Blue-bike ne se cantonne dès lors pas aux gares ferroviaires.

Aux Pays-Bas, ce sont les communes qui investissent dans le système de vélos partagés et l'exploitation est assurée par la société néerlandaise des chemins de fer (NS).

**29.05 Jef Van den Bergh** (CD&V): La SNCB doit continuer à investir dans Blue-bike et pas uniquement dans des emplacements de stationnement pour vélos. Le vélo partagé peut constituer une excellente option proposée au voyageur pour poursuivre son trajet au terme de son parcours et accroître ainsi l'attrait des déplacements en train ou en bus.

J'espère dès lors que les rumeurs, sur lesquelles le ministre n'est pas revenu, annonçant la fin des investissements dans Blue-mobility sont infondées.

*L'incident est clos.*

### **30 Questions jointes de**

- M. Stefaan Van Hecke au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'instauration du budget mobilité" (n° 14618)
- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le budget mobilité" (n° 14696)

**30.01 David Geerts** (sp.a): La proposition de

regeringsvoorstel voor het mobiliteitsbudget bekend. Meteen rees de vraag of het voorstel wel een modal shift beoogt, dan wel een goedkope vorm van loonsverhoging is en aldus een gat in de sociale zekerheid zal slaan.

Welk systeem van mobiliteitsbudget wil de regering uitwerken? Hoe wil ze een modal shift afdwingen? Is de NMBS op de hoogte van de impact? Welke maatregelen komen er om mensen zonder bedrijfswagen naar de trein te leiden? Wat vindt de minister van het Zwitserse systeem met netwerkkaarten?

**30.02** Minister **François Bellot** (*Nederlands*): Samen met de ministers van Werkgelegenheid, Sociale Zaken en Financiën werk ik aan een kader waarbij werknemers, mits het akkoord van hun werkgever, hun bedrijfswagen – al dan niet met tankkaart – kunnen omzetten in een mobiliteitstoelage of een verhoging van het nettoloon.

Dit is slechts een eerste stap op de weg naar een toekomstig mobiliteitsbudget. De regering wil het wettelijk kader van alle woon-werkverplaatsingen harmoniseren en vereenvoudigen, zodat elke werknemer op termijn zijn verplaatsingsmodus kan kiezen.

Omdat tegelijk de capaciteit van het openbaar vervoer moet worden versterkt, werkt de NMBS aan een ambitieus vervoersplan voor december 2016 en overleg ik met de Gewesten over verscheidene initiatieven die de modal shift in de hand moeten werken, zoals een mobiliteitsdienst waardoor reizigers het meest efficiënte traject voor hun verplaatsing kunnen achterhalen en een geïntegreerde kaartverkoop voor alle vervoersmodi.

**30.03** **David Geerts** (sp.a): Het mobiliteitsbudget is zeer ingewikkeld. Er zijn geen kant-en-klare voorstellen. We zullen de voorstellen van de regering nauwgezet blijven onderzoeken.

*Het incident is gesloten.*

De **voorzitter**: Vraag nr. 14257 van de heer Geerts zat al in de vorige vraag vervat en vervalt dus. Vraag nr. 14701 van de heer Geerts wordt omgezet

budget élaborée par le gouvernement en matière de mobilité est connue depuis la semaine passée. La question s'est immédiatement posée de savoir si cette proposition visait réellement un transfert modal ou s'il s'agissait plutôt d'une forme bon marché de hausse des salaires qui allait grignoter la sécurité sociale.

Quel système de budget de mobilité le gouvernement entend-il mettre en place? Comment va-t-il forcer un transfert modal? La SNCB a-t-elle connaissance de l'incidence de ces initiatives? Quelles mesures seront prises pour encourager les citoyens qui ne disposent pas d'une voiture de société à prendre le train? Quelle est la position du ministre par rapport au système suisse de cartes de réseau?

**30.02** **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): Je m'emploie avec les ministres de l'Emploi, des Affaires sociales et des Finances à élaborer un cadre permettant aux travailleurs de convertir leur véhicule de société – qu'il soit ou non lié à une carte de carburant – en une prime de mobilité ou une augmentation du salaire net moyennant l'accord de l'employeur.

Il ne s'agit que d'une première étape dans le processus de création du futur budget mobilité. Le gouvernement souhaite harmoniser et simplifier le cadre légal de tous les déplacements domicile-lieu de travail de manière à ce qu'à terme, chaque travailleur puisse opter pour le mode de déplacement de son choix.

Parce qu'en même temps, il convient de consolider la capacité des transports en commun, la SNCB s'est attelée à la mise sur pied d'un plan de transport pour décembre 2016 et j'organiserai une concertation avec les Régions au sujet de diverses initiatives qui devront faciliter la mise en place du *modal shift*, telles qu'un service mobilité qui permettra aux voyageurs de trouver le trajet le plus efficace pour leurs déplacements ainsi qu'une billettique intégrée pour tous les modes de transports.

**30.03** **David Geerts** (sp.a): Le budget mobilité est particulièrement complexe. Il n'existe pas de propositions prêtes à l'emploi. Nous continuerons à examiner attentivement les propositions du gouvernement.

*L'incident est clos.*

Le **président**: La question n° 14257 de M. Geerts était déjà intégrée dans la question précédente et est dès lors sans objet. La question n° 14701 de

in een schriftelijke vraag.

**31** Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het taalevenwicht in het kader van de aanstelling van de nieuwe CEO van de NMBS" (nr. 14685)

**31.01** David Geerts (sp.a): Er moet volgens de wet van 21 maart 1991 een taalevenwicht zijn tussen de CEO van de NMBS en de CEO van Infrabel en hun respectieve voorzitters van de raad van bestuur. Als de CEO's niet gelijktijdig aangesteld worden, is er een beperking door die wetsbepaling. De CEO van Infrabel is op dit moment een Franstalige, zodat de CEO van de NMBS een Nederlandstalige moet zijn. Indien er een andere beslissing genomen wordt, zou het contract eenzijdig verbroken worden.

Heeft men het headhuntersbureau gevraagd om de kandidaten effectief te rangschikken of om een aantal kandidaten te selecteren, zonder rangschikking? Is de minister voorbereid op juridische procedures bij onvoldoende motivering?

**31.02** Minister François Bellot (Nederlands): Het was de bedoeling van de regering en bijgevolg de opdracht die aan het wervingskantoor werd gegeven om een lijst met de beste kandidaten voor de functie op te stellen. De geschikte personen moesten niet worden gerangschikt. Niemand werd op basis van zijn taal uitgesloten. De keuze is momenteel nog niet gemotiveerd.

*Het incident is gesloten.*

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.31 uur.*

M. Geerts est transformée en question écrite.

**31** 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 parité linguistique dans le cadre de la désignation du nouveau CEO de la SNCB" (n° 14685)

**31.01** David Geerts (sp.a): Conformément à la loi du 21 mars 1991, il doit exister un équilibre linguistique entre le CEO de la SNCB et celui d'Infrabel et leurs présidents respectifs au sein du conseil d'administration. Si les CEO ne sont pas désignés en même temps, cette disposition légale impose une restriction. Le CEO actuel d'Infrabel est francophone, ce qui implique que le CEO de la SNCB doit être néerlandophone. Si une autre décision est prise, le contrat devra être rompu unilatéralement.

A-t-on demandé au chasseur de tête de classer effectivement les candidats ou de sélectionner un certain nombre de candidats sans les classer? Le ministre est-il préparé à s'engager dans des procédures juridiques en cas de motivation insuffisante?

**31.02** François Bellot, ministre (en néerlandais): Le gouvernement avait l'intention d'établir une liste des candidats les plus adéquats au regard de la fonction, ce que le bureau de recrutement a dès lors été chargé de faire. Il n'était pas nécessaire d'établir un classement de ces candidats. Aucune exclusion n'a été formulée sur la base d'un critère linguistique. Le choix n'est pas encore motivé pour l'instant.

*L'incident est clos.*

*La réunion publique de commission est levée à 17 h 31.*