



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

07-06-2017

Namiddag

Mercredi

07-06-2017

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! |
| Vuye&Wouters | Vuye&Wouters |
| PP | Parti Populaire |

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

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

INHOUD

Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de nieuwe maatregelen van de regering op het stuk van verkeersveiligheid" (nr. 18551)

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

Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "chauffeurs die een bril dragen" (nr. 18552)

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

Samengevoegde vragen van

- mevrouw Daphné Dumery aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de prijs voor een gepersonaliseerde nummerplaat" (nr. 18581)

- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de gepersonaliseerde nummerplaten" (nr. 18819)

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

Vraag van mevrouw Annick Lambrecht aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het investeringsplan van Infrabel" (nr. 18596)

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

Samengevoegde vragen van

- mevrouw Daphné Dumery aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het alcoholslot en het puntenrijbewijs" (nr. 18603)

- mevrouw Karin Temmerman aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het rijbewijs met punten en de plannen om de

SOMMAIRE

Question de M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les nouvelles mesures du gouvernement en matière de sécurité routière" (n° 18551)

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

Question de M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le port des lunettes au volant" (n° 18552)

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

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 "le prix d'une plaque minéralogique personnalisée" (n° 18581)

- Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les plaques d'immatriculation personnalisées" (n° 18819)

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

Question de Mme Annick Lambrecht au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le plan d'investissement d'Infrabel" (n° 18596)

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

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 "l'alcolock et le permis à points" (n° 18603)

- Mme Karin Temmerman au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le permis à points et les projets destinés à

| | | | |
|---|----|--|----|
| verkeersveiligheid te verhogen" (nr. 18629) | | augmenter la sécurité routière" (n° 18629) | |
| <i>Sprekers:</i> Daphné Dumery, Karin Temmerman, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen | | <i>Orateurs:</i> Daphné Dumery, Karin Temmerman, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges | |
| Vraag van mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het minimumaantal personeelsleden bij de NMBS" (nr. 18618) | 10 | Question de Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'effectif minimal du personnel à la SNCB" (n° 18618) | 10 |
| <i>Sprekers:</i> Gwenaëlle Grovonius, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen | | <i>Orateurs:</i> Gwenaëlle Grovonius, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges | |
| Samengevoegde vragen van | 12 | Questions jointes de | 12 |
| - mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de organisatie van de sociale verkiezingen bij de NMBS en de gevolgen van het arrest van het Grondwettelijk Hof van 18 mei 2017" (nr. 18619) | 12 | - Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'organisation des élections sociales à la SNCB et les conséquences de l'arrêt de la Cour constitutionnelle du 18 mai 2017" (n° 18619) | 12 |
| - mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de uitspraak van het Grondwettelijk Hof met betrekking tot de wet op sociale verkiezingen bij de NMBS" (nr. 18784) | 12 | - Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'arrêt de la Cour constitutionnelle relatif à la loi sur les élections sociales à la SNCB" (n° 18784) | 12 |
| <i>Sprekers:</i> Gwenaëlle Grovonius, Inez De Coninck, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen | | <i>Orateurs:</i> Gwenaëlle Grovonius, Inez De Coninck, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges | |
| Samengevoegde vragen van | 15 | Questions jointes de | 15 |
| - de heer Marco Van Hees aan de eerste minister over "de beslissing van de ministerraad inzake de gegarandeerde dienstverlening" (nr. 18673) | 15 | - M. Marco Van Hees au premier ministre sur "la décision du Conseil des ministres à propos du service garanti" (n° 18673) | 15 |
| - de heer Raoul Hedebouw aan de eerste minister over "de beslissing van de ministerraad inzake de gegarandeerde dienstverlening" (nr. 18674) | 15 | - M. Raoul Hedebouw au premier ministre sur "la décision du Conseil des ministres à propos du service garanti" (n° 18674) | 15 |
| - de heer Raoul Hedebouw aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de beslissing van de ministerraad inzake de gegarandeerde dienstverlening" (nr. 18675) | 15 | - Raoul Hedebouw au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la décision du Conseil des ministres à propos du service garanti" (n° 18675) | 15 |
| - de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de beslissing van de ministerraad inzake de gegarandeerde dienstverlening" (nr. 18676) | 15 | - M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la décision du Conseil des ministres à propos du service garanti" (n° 18676) | 15 |
| - mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister | 15 | - Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la | 15 |

| | | | |
|--|----|---|----|
| van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de minimale dienstverlening" (nr. 18994) | | Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le service minimum" (n° 18994) | |
| <i>Sprekers:</i> Marco Van Hees, Gwenaëlle Grovonius, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen | | <i>Orateurs:</i> Marco Van Hees, Gwenaëlle Grovonius, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges | |
| Samengevoegde vragen van | 17 | Questions jointes de | 17 |
| - de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de angst van jonge aspirant-chauffeurs voor het praktische gedeelte van het rijexamen" (nr. 18553) | 17 | - M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la peur de l'examen pratique du permis de conduire des jeunes conducteurs" (n° 18553) | 17 |
| - de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de onlinerijopleiding" (nr. 18786) | 17 | - M. Gautier Calomne au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'apprentissage de la conduite en ligne" (n° 18786) | 17 |
| <i>Sprekers:</i> Emir Kir, Gautier Calomne, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen | | <i>Orateurs:</i> Emir Kir, Gautier Calomne, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges | |
| Vraag van de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de ombudsdienst bij de NMBS" (nr. 18729) | 18 | 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 "le service médiation de la SNCB" (n° 18729) | 18 |
| <i>Sprekers:</i> Paul-Olivier Delannois, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen | | <i>Orateurs:</i> Paul-Olivier Delannois, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges | |
| Vraag van de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stijging van het aantal ongevallen met elektrische fietsen" (nr. 18787) | 19 | Question de M. Gautier Calomne au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la hausse du nombre d'accidents impliquant des vélos électriques" (n° 18787) | 19 |
| <i>Sprekers:</i> Gautier Calomne, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen | | <i>Orateurs:</i> Gautier Calomne, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges | |
| Samengevoegde vragen van | 20 | Questions jointes de | 20 |
| - de heer Michel de Lamotte aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de trein P8444 naar Visé" (nr. 18799) | 20 | - M. Michel de Lamotte au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le train P8444 à destination de Visé" (n° 18799) | 20 |
| - mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "lijn 8444 in het nieuwe vervoersplan" (nr. 19093) | 20 | - Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la ligne 8444 dans le nouveau plan de transport" (n° 19093) | 20 |
| <i>Sprekers:</i> Michel de Lamotte, Gwenaëlle Grovonius, François Bellot , minister van | | <i>Orateurs:</i> Michel de Lamotte, Gwenaëlle Grovonius, François Bellot , ministre de la | |

| | | | |
|---|----|--|----|
| Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen | | Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges | |
| Vraag van mevrouw Els Van Hoof aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de nieuwe studie voor het GEN-station Haasrode" (nr. 18812) | 23 | Question de Mme Els Van Hoof au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la nouvelle étude consacrée à la gare RER de Haasrode" (n° 18812) | 23 |
| <i>Sprekers: Els Van Hoof, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen | | <i>Orateurs: Els Van Hoof, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges | |
| Vraag van mevrouw Anne Dedry aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "toegenomen vliegbewegingen boven de Noordrand" (nr. 18825) | 24 | Question de Mme Anne Dedry au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'augmentation des vols au-dessus de la périphérie Nord" (n° 18825) | 24 |
| <i>Sprekers: Anne Dedry, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen | | <i>Orateurs: Anne Dedry, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges | |
| Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de hercertificering van de Boeing 757" (nr. 18897) | 25 | Question de Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la recertification du Boeing 757" (n° 18897) | 25 |
| <i>Sprekers: Inez De Coninck, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen | | <i>Orateurs: Inez De Coninck, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges | |
| Vraag van mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de lokalen van de Spoorwegpolitie in Namen" (nr. 18901) | 27 | Question de Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les locaux de la Police des chemins de fer à Namur" (n° 18901) | 27 |
| <i>Sprekers: Gwenaëlle Grovonius, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen | | <i>Orateurs: Gwenaëlle Grovonius, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges | |
| Samengevoegde vragen van | 28 | Questions jointes de | 28 |
| - mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het digitale aanbod van de NMBS" (nr. 18904) | 28 | - Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'offre digitale de la SNCB" (n° 18904) | 28 |
| - de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de digitalisering bij de NMBS" (nr. 18972) | 28 | - 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 numérisation à la SNCB" (n° 18972) | 28 |
| - de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de bedreigde werkgelegenheid bij Ypto nv, een dochteronderneming van de NMBS" (nr. 19075) | 28 | - M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les menaces pour l'emploi chez Ypto S.A., filiale de la SNCB" (n° 19075) | 28 |

| | | | |
|--|----|--|----|
| <p>- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het digitale aanbod van de NMBS" (nr. 19102) <i>Sprekers: Gwenaëlle Grovonius, François Bellot</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p> | 28 | <p>- M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'offre digitale de la SNCB" (n° 19102) <i>Orateurs: Gwenaëlle Grovonius, François Bellot</i>, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p> | 28 |
| <p>Samengevoegde vragen van</p> | 29 | <p>Questions jointes de</p> | 29 |
| <p>- de heer Benoit Hellings aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de landingen op baan 07R van Brussels Airport" (nr. 18885)</p> | 29 | <p>- M. Benoit Hellings au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les atterrissages sur la piste 07R de Brussels Airport" (n° 18885)</p> | 29 |
| <p>- mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de landingen op baan 07L" (nr. 19053) <i>Sprekers: Benoit Hellings, François Bellot</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p> | 29 | <p>- Mme Karine Lalieux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les atterrissages en piste 07L" (n° 19053) <i>Orateurs: Benoit Hellings, François Bellot</i>, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p> | 29 |

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 07 juni 2017

Namiddag

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

du

MERCREDI 07 juin 2017

Après-midi

De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.26 uur en voorgezeten door de heer Jef Van den Bergh.

La réunion publique de commission est ouverte à 14 h 26 sous la présidence de M. Jef Van den Bergh.

01 **Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de nieuwe maatregelen van de regering op het stuk van verkeersveiligheid" (nr. 18551)**

01 **Question de M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les nouvelles mesures du gouvernement en matière de sécurité routière" (n° 18551)**

01.01 **Emir Kir (PS):** Na de buitengewone ministerraad van 14 mei heeft de regering beslist dat het alcoholslot vanaf de tweede helft van 2017 verplicht wordt voor bestuurders met een promille van meer dan 1,8 g/l en voor recidivisten met een promille van meer dan 1,2 g/l. Vluchtmisdrijven na een ongeval met gewonden of doden en rijden zonder rijbewijs of onder invloed zullen zwaarder gestraft worden. In 2018 komt er een fiscale stimulans om motorrijders aan te moedigen om beschermingsuitrusting te kopen.

01.01 **Emir Kir (PS):** Suite au Conseil des ministres extraordinaire du 14 mai, le gouvernement a décidé que, dès le second semestre 2017, l'alcolock pourra être imposé aux conducteurs dépassant un taux d'alcool de 1,8 grammes par litre et aux récidivistes avec un taux de 1,2 grammes. Les délits de fuite après blessure ou décès et la conduite sans permis ou sous influence seront plus sévèrement punis. Un stimulant fiscal incitera les motards à acheter des protections en 2018.

Hoe zullen die maatregelen de verkeersveiligheid verbeteren? Welk budget werd hiervoor geormerkt, meer bepaald voor de federale overheidsdiensten? Wanneer zult u een sensibiliseringscampagne organiseren? In welke straffen wordt er voorzien? Wat wordt het bedrag van de fiscale stimulans?

Comment ces mesures renforceront-elles la sécurité routière? Quel est le budget prévu, notamment pour les services publics fédéraux? Quand organiserez-vous une campagne de sensibilisation? Quelles sont les peines prévues? À combien se chiffrera le stimulant fiscal?

01.02 **Minister François Bellot (Frans):** De maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren, omvatten de bestrijding van rijden onder invloed, de strengere bestraffing van vluchtmisdrijven, van rijden zonder rijbewijs en van recidive. Overtreders moeten ontmoedigd worden om verkeersovertredingen te begaan.

01.02 **François Bellot, ministre (en français):** Les mesures pour améliorer la sécurité routière comprennent la lutte contre l'alcool au volant, la répression accrue des délits de fuite, de la conduite sans permis et de la récidive. Il faut dissuader les contrevenants de commettre des infractions.

Aangezien er bij 25% van de verkeersdoden alcohol in het spel is, zou de verkeersveiligheid verbeteren als de gecontroleerde bestuurders met een hoog alcoholpromillage verplicht zouden worden om met een alcoholslot te rijden. Er is daarvoor geen budget uitgetrokken, omdat de overtreders de kosten uit eigen zak moeten betalen.

In artikel 33 van de wet betreffende de politie over het wegverkeer wordt er geen onderscheid gemaakt tussen een ongeval met materiële schade en een ongeval met lichamelijk letsel of dodelijke afloop. Voortaan zal een vluchtmisdrijf met lichamelijk letsel bestraft worden met een boete van 3.200 tot 40.000 euro en/of een gevangenisstraf van 15 dagen tot 3 jaar, met een verval van het recht tot sturen voor een periode van minstens 3 maanden tot 5 jaar, of levenslang. Een vluchtmisdrijf dat leidt tot een ongeval met dodelijke afloop zal bestraft worden met een boete van 3.200 tot 40.000 euro en een gevangenisstraf van 15 dagen tot 4 jaar, met een verval van het recht tot sturen voor dezelfde periode.

De rechter zal iemand die zonder een rijbewijs rijdt kunnen veroordelen tot een gevangenisstraf van 8 dagen tot 2 jaar en tot een boete van 1.600 tot 16.000 euro.

Het opleggen van een gevangenisstraf aan de overtreders geldt hier als een maatregel ter bescherming van de maatschappij. In geval van recidive kan de overtreder tot vier jaar gevangenisstraf krijgen.

De FOD Mobiliteit zal over het wetsontwerp communiceren nadat het door het Parlement is goedgekeurd.

De fiscale stimuli maken geen deel uit van het wetsontwerp. Na de buitengewone ministerraad van 14 mei werd een werkgroep gevraagd dat punt nader te bestuderen. Ik sta achter dat plan, dat de veiligheid van de motorrijders ten goede moet komen.

De kosten voor de installatie van een alcoholslot liggen in dezelfde grootteorde als de boete. Het wetsontwerp zal vanzelfsprekend nog in onze commissie worden besproken.

01.03 Emir Kir (PS): U hebt niet gezegd of u van plan bent een sensibiliseringscampagne te organiseren.

01.04 Minister François Bellot (Frans): Dergelijke campagnes vallen onder de bevoegdheid van de Gewesten.

L'alcool au volant étant à l'origine de 25 % des tués sur les routes, la sécurité routière s'améliorerait si les conducteurs contrôlés avec un taux important d'alcool étaient obligés de conduire avec des éthylotests anti-démarrage. Les contrevenants devant couvrir les coûts, aucun budget n'est prévu.

L'article 33 de la loi sur la police de la circulation routière ne fait pas de distinction entre un accident avec dégâts matériels et un accident avec lésions corporelles ou issue mortelle. Désormais, un délit de fuite avec lésions corporelles sera puni d'une amende de 3 200 à 40 000 euros et/ou d'une peine de prison de quinze jours à trois ans, avec une déchéance d'au moins trois mois à cinq ans, ou à titre définitif. Un délit de fuite causant un accident avec une issue fatale sera puni par une amende de 3 200 à 40 000 euros et une peine de prison de quinze jours à quatre ans, avec une déchéance du permis de conduire équivalente.

Le juge pourra condamner celui qui conduit sans permis à une peine de prison de huit jours à deux ans et à une amende de 1 600 à 16 000 euros.

La peine de prison pour les contrevenants est une mesure de protection de la société. En cas de récidive, le contrevenant pourrait être condamné à une peine allant jusqu'à quatre ans de prison.

Le SPF Mobilité communiquera sur ce projet de loi dès qu'il aura été approuvé par le Parlement.

La stimulation fiscale ne fait pas partie du projet de loi. Suite au Conseil des ministres extraordinaire du 14 mai, un groupe de travail a été chargé d'approfondir ce sujet. Je soutiens ce projet qui vise à améliorer la sécurité des motocyclistes.

Le coût du placement de l'alcolock de la voiture est équivalent au coût de l'amende appliquée. Le projet de loi fera, bien entendu, l'objet de discussions dans notre commission.

01.03 Emir Kir (PS): Vous n'avez pas dit si vous comptiez organiser une campagne de sensibilisation.

01.04 François Bellot, ministre (en français): Les campagnes sont régionalisées.

01.05 Emir Kir (PS): Maar ze worden opgezet in samenwerking met de federale overheid.

01.06 Minister François Bellot (Frans): Wij voeren regelmatig gesprekken om gezamenlijke campagnes te organiseren.

Het incident is gesloten.

02 Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "chauffeurs die een bril dragen" (nr. 18552)

02.01 Emir Kir (PS): Het BIVV heeft in opdracht van Pearle Opticiens bestudeerd welke impact een beperkte gezichtsscherpte heeft op het rijgedrag. Hoewel 90% van de informatie waarmee we achter het stuur worden geconfronteerd visuele informatie is, geeft 8% van de bestuurders aan dat ze hun bril niet altijd dragen. In sommige Europese landen is het verplicht om over een reservebril of een zonnebril met aangepaste glazen in de wagen te beschikken.

Slechts 43% van de bestuurders zonder perfect zicht heeft aangegeven dat ze een corrigerende zonnebril hebben. In de jongste vijf jaar zijn er gemiddeld 660 ongevallen gebeurd met gewonden die te wijten waren aan een laagstaande zon.

Zal deze studie leiden tot concrete acties? Behoort een sensibiliseringscampagne in samenwerking met de Gewesten tot de mogelijkheden? Welke methodologie werd er aangewend tijdens deze studie? Hoeveel heeft deze studie gekost?

02.02 Minister François Bellot (Frans): Het BIVV heeft een contractueel onderzoek uitgevoerd, dat werd besteld en gefinancierd door Pearle Opticiens. Het BIVV heeft geen toestemming van de klant gekregen om mee te delen hoeveel het onderzoek heeft gekost.

Aanvankelijk was het niet de bedoeling om een concrete beleidsinitiatieven te nemen. Uit de resultaten is gebleken dat het belangrijk is om de bevolking te sensibiliseren voor het belang van een optimaal zicht, maar dat de regelgeving niet hoeft te worden gewijzigd. De Belgische regelgeving in verband met het rijbewijs strookt met de Europese regelgeving.

Het BIVV en Pearle hebben een persbericht verspreid waarin er geadviseerd wordt om een reservebril en een zonnebril met aangepaste glazen

01.05 Emir Kir (PS): Mais elles se font en collaboration avec le fédéral.

01.06 François Bellot, ministre (en français): Nous en discutons régulièrement pour faire des campagnes communes.

L'incident est clos.

02 Question de M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le port des lunettes au volant" (n° 18552)

02.01 Emir Kir (PS): L'IBSR a étudié, pour Pearle Opticiens, l'impact d'une acuité visuelle limitée sur la conduite. Bien que 90 % des informations au volant soient visuelles, 8 % des conducteurs portant des lunettes reconnaissent ne pas toujours les porter. Avoir dans la voiture une paire de lunettes de rechange ou des lunettes de soleil adaptées est obligatoire dans certains pays européens.

Seuls 43 % des conducteurs porteurs d'une correction ont reconnu disposer d'une paire de lunettes de soleil correctrices. Ces cinq dernières années, il y a eu en moyenne 660 accidents avec blessés causés par un soleil bas.

Cette étude sera-t-elle à l'origine d'actions concrètes? Une campagne de sensibilisation, en collaboration avec les Régions, est-elle envisageable? Quelle a été la méthodologie utilisée pour cette étude? Combien a-t-elle coûté?

02.02 François Bellot, ministre (en français): L'IBSR a réalisé une étude contractuelle, commandée et financée par Pearle Opticiens. L'Institut n'a pas reçu l'accord du client pour communiquer le montant.

Initialement, aucune action concrète d'initiative politique n'était prévue mais les résultats ont montré l'importance de sensibiliser sur la nécessité d'avoir une bonne vue, sans pour autant devoir modifier la réglementation. La réglementation belge sur le permis de conduire est en concordance avec la réglementation européenne.

L'IBSR et Pearle ont transmis un communiqué de presse recommandant d'avoir et de porter des lunettes de rechange et des lunettes de soleil

in de wagen te hebben en te dragen. Voor de sensibiliseringscampagnes zijn de Gewesten bevoegd.

In het kader van de online-enquête werden er 1.000 mensen uit het hele land ondervraagd. Van die respondenten werden degenen die in de voorgaande twaalf maanden minstens 3.000 kilometer hadden gereden en bijziend zijn – in totaal 400 bestuurders – gevraagd of ze een bril hebben en wanneer ze die dragen.

Het incident is gesloten.

03 **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw Daphné Dumery aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de prijs voor een gepersonaliseerde nummerplaat" (nr. 18581)
- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de gepersonaliseerde nummerplaten" (nr. 18819)

03.01 **Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): Begin mei zei de minister dat de prijs van een gepersonaliseerde nummerplaat zou worden teruggebracht tot 1.000 euro, na een verhoging eind 2015 naar 2.000 euro. Naar verluidt daalde het aantal aanvragen sinds de prijsverhoging tot 100 à 200 per maand, terwijl er voordien 360 tot 740 aanvragen per maand waren.

Is deze voorgenomen prijsverlaging inmiddels definitief beslist en wat is dan de timing? Hoeveel gepersonaliseerde nummerplaten werden uitgereikt sinds 2013 en met welke opbrengst? Hoeveel aanvragen werden in de voorbije jaren geweigerd en waarom?

03.02 **Minister François Bellot** (*Nederlands*): Ik heb inderdaad beslist tot een prijsverlaging van de gepersonaliseerde kentekenplaten van 2.000 naar 1.000 euro. Wanneer dit ingaat, hangt af van de besluitvormingsprocedure, maar ik verwacht dat dit gebeurt in het najaar. Na de prijsverhoging tot 2.000 euro in november 2015 was er een disproportionele terugval in het aantal afleveringen, met minder inkomsten tot gevolg. Met deze ingreep willen we terug naar het vroegere inkomstenniveau.

We hadden beter bij de aanvang een hoger tarief bepaald en de populairste combinaties tegen die

adaptées. Les Régions sont compétentes pour les campagnes de sensibilisation.

L'enquête *online* portait sur 1 000 personnes à travers le pays. Des questions sur la possession et le port de lunettes ont été posées aux 400 conducteurs de cet échantillon qui ont conduit sur au moins 3 000 kilomètres pendant les douze derniers mois et qui ont une correction de vue de loin.

L'incident est clos.

03 **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 "le prix d'une plaque minéralogique personnalisée" (n° 18581)
- Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les plaques d'immatriculation personnalisées" (n° 18819)

03.01 **Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): Début mai, le ministre annonçait qu'après avoir été porté à deux mille euros fin 2015, le prix d'une plaque d'immatriculation personnalisée serait ramené à mille euros. Il semble que depuis la hausse du tarif, le nombre mensuel de demandes aurait chuté, se situant désormais entre cent et deux cents, alors qu'il oscillait auparavant entre 360 et 740.

La baisse de prix annoncée a-t-elle, entre-temps, été définitivement confirmée et quel est, dans ce cas, le calendrier fixé pour son application? Combien de plaques d'immatriculation personnalisées ont-elles été délivrées depuis 2013 et quel est le montant des recettes enregistrées? Combien de demandes ont-elles été refusées ces dernières années et pour quelles raisons?

03.02 **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): J'ai en effet décidé de faire baisser le prix des plaques minéralogiques personnalisées de 2 000 à 1 000 euros. Le moment de l'entrée en vigueur de cette mesure dépendra du processus décisionnel mais j'espère voir le nouveau tarif appliqué en automne. Le relèvement du tarif à 2 000 euros en novembre 2015 avait entraîné un recul disproportionné des délivrances, entraînant une diminution des recettes. Avec cette mesure, nous entendons revenir au niveau de recettes antérieur.

Nous aurions mieux fait de fixer un tarif plus élevé dès le départ et de proposer les combinaisons les

prijs aangeboden. Nog beschikbare, minder populaire combinaties hadden vervolgens geleidelijk aan kunnen worden afgeleverd tegen lagere prijzen. Het ontwerpbesluit zal worden voorgelegd in een ministerraad en de minister van Begroting moet sowieso ook zijn akkoord geven.

Vermits dit product enkel aangeboden wordt door de directie Inschrijving Voertuigen, die enkel de evolutie van de eigen verkoopscijfers kan raadplegen, kan men niet vergelijken met andere aanbieders. Het blijkt wel om een luxeproduct te gaan, waarbij een prijsverhoging resulteert in een disproportioneel lagere vraag. We gaan ervan uit dat, als we de retributie terugschroeven naar 1.000 euro, de verkoop van deze kentekenplaten meer dan evenredig zal stijgen en uiteindelijk het aantal zal benaderen van de periode vóór november 2015.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 18587 van de heer Van den Bergh wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

04 Vraag van mevrouw Annick Lambrecht aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het investeringsplan van Infrabel" (nr. 18596)

04.01 Annick Lambrecht (sp.a): In het nieuwe investeringsplan van spoornetbeheerder Infrabel wordt beslist om 1 miljard te lenen voor het spoor, waarvan 368 miljoen voor Vlaanderen. De minister zou voor de zomer met minister Weyts bespreken in welke projecten dit wordt geïnvesteerd.

Welke projecten worden naar voren geschoven als beleidsprioriteiten? Zal de minister de nodige investeringen in het derde spoor tussen Brugge en Dudzele bepleiten?

04.02 Minister François Bellot (Nederlands): Ik heb op de vergadering van het ECCM op 6 juni enkele mogelijke oriëntaties meegedeeld. Ik wens echter geen commentaar te geven zolang ik de adviezen van de Gewesten niet heb ontvangen.

Tijdens de commissievergadering van 17 mei werd een aantal vragen hierover omgezet in schriftelijke vragen, het antwoord hierop bezorg ik hierbij. Daar staat in dat Infrabel de middelen voor het op vier sporen brengen van het baanvak Gent-Brugge met 38 miljoen euro heeft verhoogd.

plus populaires à ce prix. Les combinaisons encore disponibles, moins populaires, auraient ensuite pu être délivrées à des prix inférieurs. Le projet d'arrêté sera soumis à un prochain Conseil des ministres et il doit bien entendu obtenir l'aval de la ministre du Budget.

S'agissant d'un produit proposé exclusivement par la Direction pour l'Immatriculation des Véhicules, laquelle ne peut consulter que l'évolution de ses propres statistiques de ventes, toute comparaison avec d'autres fournisseurs est impossible. Il semble pourtant qu'il s'agit d'un produit de luxe, pour lequel une augmentation de tarif se traduit par une baisse disproportionnée de la demande. Nous estimons qu'en ramenant la redevance à mille euros, la vente des plaques d'immatriculation personnalisées va enregistrer une hausse plus que proportionnelle et se rapprochera finalement du nombre de plaques écoulées avant novembre 2015.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 18587 de M. Van den Bergh est transformée en question écrite.

04 Question de Mme Annick Lambrecht au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le plan d'investissement d'Infrabel" (n° 18596)

04.01 Annick Lambrecht (sp.a): Le nouveau plan d'investissement du gestionnaire du rail, Infrabel, fait état d'un emprunt d'un milliard d'euros pour le rail, dont 368 millions seront attribués à la Flandre. Avant l'été, le ministre devrait discuter avec son collègue flamand Ben Weyts des projets retenus pour ces investissements.

Quels sont les projets prioritaires d'un point de vue politique? Le ministre plaidera-t-il en faveur des investissements requis pour la réalisation de la troisième voie entre Bruges et Dudzele?

04.02 François Bellot, ministre (en néerlandais): Le 6 juin, lors de la réunion du CEMM, j'ai suggéré quelques orientations possibles. Je souhaite toutefois m'abstenir de tout commentaire, avant d'avoir reçu les avis des Régions.

Lors de la réunion de la commission du 17 mai, plusieurs questions à ce sujet ont été transformées en questions écrites, auxquelles j'apporte une réponse. Celle-ci stipule qu'Infrabel a ajouté 38 millions d'euros aux moyens prévus pour la mise à quatre voies du tronçon Gand-Bruges.

04.03 Annick Lambrecht (sp.a): Mijn vraag had betrekking op de verbinding Brugge-Dudzele tot aan de zeehaven van Brugge en niet op Gent-Brugge. Kan ik hierover zekerheid krijgen?

04.04 Minister François Bellot (*Frans*): De Gewesten vragen dat de NMBS en Infrabel eerst de lopende projecten afwerken. Voor de overige projecten zullen we rekening houden met de door Vlaanderen, Brussel en Wallonië aangegeven prioriteiten, in een geest van overleg, maar zonder afstand te doen van mijn bevoegdheden aan anderen. De eindbeslissing komt dus toe aan de federale regering.

Het incident is gesloten.

05 Samengevoegde vragen van
 - mevrouw Daphné Dumery aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het alcoholslot en het puntenrijbewijs" (nr. 18603)
 - mevrouw Karin Temmerman aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het rijbewijs met punten en de plannen om de verkeersveiligheid te verhogen" (nr. 18629)

05.01 Daphné Dumery (N-VA): Hoewel politierechters de voorkeur geven aan het rijbewijs met punten, kiest de minister toch voor de invoering van een alcoholslot.

Er wordt een haalbaarheidsstudie uitgevoerd naar het rijbewijs met punten. Heeft de minister ook een studie besteld over het alcoholslot? Zal dat zorgen voor minder ongevallen? Op basis van welke elementen heeft de minister beslist om deze maatregel te nemen? Waarom heeft hij niet gewacht op de resultaten van de studie over het rijbewijs met punten?

05.02 Karin Temmerman (sp.a): Uit recent onderzoek van het BIVV blijkt dat lagere snelheidslimieten een positieve impact op de mobiliteit, de verkeersveiligheid en het milieu zouden hebben en dat het mogelijk is om 's nachts de maximumsnelheid te verhogen tot 140 km/u, maar dat de voordelen daarvan niet opwegen tegen de nadelen.

De minister wil het in niet-ongevalgevoelige zones mogelijk maken om de maximumsnelheid te verhogen naar 130 km/u. Hij verwijst daarvoor naar buurlanden zoals Frankrijk, maar onze verkeersdichtheid en weginfrastructuur zijn niet te

04.03 Annick Lambrecht (sp.a): Ma question ne portait pas sur le tronçon Gand-Bruges, mais sur la liaison Bruges-Dudzele jusqu'au port de Bruges. J'aimerais savoir à quoi m'en tenir à ce sujet.

04.04 François Bellot, ministre (*en français*): Les Régions demandent que la SNCB et Infrabel terminent d'abord les projets en cours. Pour les autres projets, nous tiendrons compte des priorités exprimées par la Flandre, Bruxelles et la Wallonie dans un esprit de concertation, mais sans abandonner mes compétences à d'autres. La décision finale reviendra donc au gouvernement fédéral.

L'incident est clos.

05 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 "l'alcolock et le permis à points" (n° 18603)
 - Mme Karin Temmerman au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le permis à points et les projets destinés à augmenter la sécurité routière" (n° 18629)

05.01 Daphné Dumery (N-VA): Alors que les juges de police préfèrent le permis à points, le ministre opte pour les éthylo-tests antidémarrage.

Une étude de faisabilité sur le permis à points est en cours. Le ministre a-t-il également commandé une étude sur l'éthylo-test antidémarrage? Ce dispositif fera-t-il baisser le nombre d'accidents? Sur la base de quels éléments le ministre a-t-il décidé de prendre cette mesure? Pourquoi n'a-t-il pas attendu les résultats de l'étude sur le permis à points?

05.02 Karin Temmerman (sp.a): Il ressort d'une étude récente de l'IBSR que des limitations de vitesse plus sévères auraient une incidence positive sur la mobilité, la sécurité routière et l'environnement et qu'il est possible de relever à 140 km/h la vitesse maximale autorisée la nuit mais que les avantages d'une telle mesure n'en compensent pas les inconvénients.

Le ministre souhaite permettre le relèvement de la vitesse maximale à 130 km/h hors des zones à concentration d'accidents. Il cite à cette fin l'exemple de pays voisins comme la France, mais la densité de notre trafic et nos infrastructures

vergelijken met onze buurlanden. Bovendien hebben de Belgen een andere mentaliteit en overschrijden ze steevast de limieten.

In Frankrijk is er bovendien wel een rijbewijs met punten. Dat kan volgens het BIVV ook bij ons de verkeersveiligheid verhogen.

De minister staat kritisch tegenover het rijbewijs met punten en wacht een studie af, terwijl er al een studie is uit 2015. Voor het rijbewijs met punten wacht de minister wel op een studie, maar op andere vlakken vindt hij dat niet nodig. Dat is selectief beleid.

Wat is de stand van zaken van het onderzoek naar de invoering van het rijbewijs met punten? Wat is de kans dat het rijbewijs met punten nog in deze regeerperiode in de praktijk wordt omgezet? Heeft de minister naast het alcoholslot nog andere maatregelen voorbereid om de verkeersveiligheid te verhogen, die hij op de superministerraad wil voorstellen?

05.03 Minister **François Bellot** (*Nederlands*): Het BIVV coördineerde van 2003 tot 2008 een proefproject over het alcoholslot. Er bestaat een wetenschappelijke consensus dat het opleggen van een alcoholslot leidt tot een vermindering van 40 tot 95% van de recidiven voor rijden onder invloed in vergelijking met traditionele maatregelen.

Naast een vergelijkende studie over het puntensysteem van enkele Europese landen, onderzoekt mijn administratie samen met het BIVV de haalbaarheid in België. De timing voor de implementatie van het rijbewijs met punten is verbonden aan de resultaten van die studie.

De invoering van een alcoholslot is complementair aan het rijbewijs met punten. Daarom is het niet noodzakelijk om de uitkomst van de evaluatie van het rijbewijs met punten af te wachten.

Daarnaast plan ik ook een zwaardere bestraffing van het rijden zonder rijbewijs, vluchtmisdrijf en de recidive en een aanscherping van de aansprakelijkheid van de houder van de kentekenplaat. Ik stel ook een herziening van de wegcode en experimenten met geautomatiseerde voertuigen voor.

05.04 **Daphné Dumery** (N-VA): Niet alleen Frankrijk en Nederland moeten wij als voorbeeld nemen, ook de politierechters in ons land zijn gidsen omwille van hun ervaring in het aanpakken

routières ne sont pas comparables à celles de nos voisins. De plus, les Belges ont une mentalité différente et enfreignent constamment les limites.

La France dispose en outre d'un permis à points. D'après l'IBSR, un tel permis pourrait aussi contribuer à améliorer la sécurité routière dans notre pays également.

Le ministre se montre critique par rapport au permis à points et dit attendre une étude alors qu'il existe déjà une étude datant de 2015. Lorsqu'il s'agit du permis à points, le ministre attend une étude alors que pour d'autres mesures, il trouve que cela n'est pas nécessaire. Il pratique une politique sélective.

Où en est l'étude relative à l'instauration du permis à points? Quelle est la probabilité que le permis à points se concrétise avant la fin de cette législature? À côté de l'éthylotest antidémarrage, le ministre a-t-il préparé, dans le cadre de l'amélioration de la sécurité routière, d'autres mesures qu'il a l'intention de soumettre au super Conseil des ministres?

05.03 **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): Entre 2003 et 2008, l'IBSR a assuré la coordination d'un projet pilote sur l'éthylotest anti-démarrage. La communauté scientifique s'accorde pour reconnaître que, par rapport aux mesures classiques, le recours à ce dispositif réduit de 40 à 95 % la récidive en matière de conduite sous influence.

Outre une étude comparative du système de permis de conduire à points appliqué dans quelques pays européens, mon cabinet examine, avec l'IBSR, la faisabilité du système en Belgique. Le calendrier de mise en œuvre du permis de conduire à points dépendra des résultats de l'étude précitée.

L'instauration d'un éthylotest anti-démarrage est complémentaire au permis de conduire à points. Il n'est dès lors pas nécessaire d'attendre les résultats de l'évaluation de celui-ci.

Je compte par ailleurs sanctionner plus sévèrement la conduite sans permis, le délit de fuite et la récidive, et renforcer la responsabilité du titulaire de la plaque minéralogique. Je propose également de procéder à une révision du Code de la route et d'expérimenter la conduite de véhicules automatiques.

05.04 **Daphné Dumery** (N-VA): Nous ne devons pas seulement prendre pour exemples la France et les Pays-Bas, les juges de police de notre pays sont également des guides en raison de leur expérience

van recidiven en het verhogen van verkeersveiligheid. Twee jaar geleden hadden wij een hoorzitting met hen en wij zouden ons wetgevend werk daarop moeten baseren. Zij waren het ermee eens dat het alcoholslot recidive helpt voorkomen, maar waren meer voorstander van het rijbewijs met punten. Daarom is het vreemd dat de minister nu voorrang geeft aan het alcoholslot. Mijn fractie bekijkt wat er aan wetgevend werk nog nodig is. Wij zullen ook het alcoholslot steunen, maar verwachten tevens een rijbewijs met punten.

05.05 Karin Temmerman (sp.a): Wij steunen elke maatregel die de verkeersveiligheid bevordert. Ik begrijp niet dat de minister denkt aan een verhoging van de snelheidslimiet – waarvoor hij geen studies nodig heeft – en dan wel aarzelt om het rijbewijs met punten in te voeren. Het BIVV wijst er op dat de verhoging van de snelheidslimiet het risico van ongevallen verhoogt, zorgt voor meer vervuiling en slechts een beperkt effect op de mobiliteit heeft. Er zijn toch duidelijk andere prioriteiten.

Wanneer zal de studie over het rijbewijs met punten afgerond zijn?

05.06 Minister François Bellot (Frans): De studie van het BIVV over het nut van de snelheidsbeperkingen toont aan dat het verkeer veel vlotter verloopt en er 40 verkeersdoden minder zouden vallen bij variabele snelheden als alternatief voor de algemene snelheidsbeperking tot 120 km/u in alle omstandigheden. Uit de studie blijkt ook dat die snelheid op ongevalsongevoelige baanvakken met vlot verkeer kan worden verhoogd tot 130 km/u zonder weerslag op het aantal verkeersdoden. Ik vraag niet om de snelheid overal te verhogen tot 130 km/u. Ik ben er integendeel voorstander van dat men geflitst wordt vanaf 131 km/u.

In Frankrijk werd het rijbewijs met punten ingevoerd, waarna het aantal doden eerst daalde. Maar vandaag blijft 23% van de mensen van wie het rijbewijs werd ingetrokken, rijden en in Engeland is dat zelfs 40%.

We willen het alcoholslot invoeren omdat de Nederlandse studie aantoonde dat de mensen die bij een controle een promille van 1,8 g/l blijken te hebben, in 75% van de gevallen al eerder dronken achter het stuur werden betrapt. Momenteel wordt bij een promille van 1,8 g/l het rijbewijs voor 3 tot 6 maanden ingetrokken en wordt er een boete van 3.000 tot 9.000 euro opgelegd.

De intrekking van het rijbewijs is een sociale sanctie

dans la lutte contre la récidive ainsi que dans l'amélioration de la sécurité routière. Ces personnes ont été auditionnées il y a deux ans et nous devrions légiférer en nous basant sur leurs témoignages. Elles étaient d'accord sur le fait que l'éthylotest antidémarrage contribue à empêcher la récidive mais leur préférence allait au permis à points. C'est pourquoi je trouve curieux que le ministre accorde à présent la priorité à l'éthylotest. Mon groupe examine quel travail législatif il reste à accomplir. Nous soutiendrons l'éthylotest antidémarrage tout en espérant l'instauration d'un permis à points.

05.05 Karin Temmerman (sp.a): Nous soutenons toute mesure favorable à la sécurité routière. Je ne comprends pas que le ministre songe à relever la limitation de vitesse – sans devoir recourir à la moindre étude pour cela – mais hésite à introduire le permis à points. L'IBSR indique que le relèvement de la limitation de vitesse augmente le risque d'accidents, induit une plus grande pollution et n'a qu'un effet positif limité sur la mobilité. Il est clair que d'autres priorités existent.

Quand l'étude relative au permis à point sera-t-elle clôturée?

05.06 François Bellot, ministre (en français): Plutôt que le 120 km/h partout et en toutes circonstances, l'étude de l'IBSR sur la vitesse dit qu'il faut utiliser des vitesses variables pour améliorer la fluidité et diminuer de 40 le nombre de tués. Elle ajoute que, dans les sections fluides et non accidentogènes, on peut passer à 130 km/h sans effet sur le nombre de tués. Je ne demande pas de relever toutes les vitesses à 130 km/h. Par contre, je défends un contrôle dès les 131 km/h.

En France, on a introduit le permis à points et le nombre de tués a d'abord baissé, mais aujourd'hui 23 % des personnes ayant subi un retrait du permis continuent à rouler et ils sont 40 % en Angleterre.

Nous voulons l'éthylotest antidémarrage parce que l'étude néerlandaise montre que les gens contrôlés à 1,8 % ont déjà été contrôlés dans 75 % des cas, ivres au volant. La règle impose à 1,8 le retrait de permis de 3 à 6 mois et une amende de 3 à 9 000 euros.

Le retrait de permis constitue une sanction sociale

en kan tot gevolg hebben dat men zijn baan verliest. Het is geen preventiemaatregel, in tegenstelling tot het alcoholslot. Uit alle Nederlandse studies blijkt dat de toepassing van het alcoholslot er in 90% van de gevallen toe leidt dat mensen niet meer onder invloed achter het stuur kruipen.

Het BIVV werd gevraagd om een benchmarking uit te voeren voor het rijbewijs met punten en een gedragsstudie te finaliseren. Ik zal u de resultaten meedelen zodra ze bekend zijn. U zegt dat ik de maximumsnelheid op alle snelwegen wil optrekken naar 130 km/uur, maar dat klopt niet. Iedereen moet zijn verantwoordelijkheid opnemen. Ik betreur dat bepaalde maatregelen die ik voor andere doelgroepen heb voorgesteld niet werden gevolgd, want dat zou een verschil van 40 verkeersdoden maken in België.

Ik baseer me op studies waarin een maatregel en de effecten ervan worden geobjectiveerd. De maatregelen die naar aanleiding van de thematische ministerraad over veiligheid werden genomen, zijn gericht op kleine groepen weggebruikers die veel zware ongevallen veroorzaken.

Wij zullen tegen het einde van het jaar beschikken over de studie over het rijbewijs met punten.

05.07 Daphné Dumery (N-VA): Verkeersveiligheid is een gevoelig onderwerp. Wij willen allemaal minder verkeersdoden. Het debat overstijgt onze vragen.

Rechters hebben al de mogelijkheid om een alcoholslot op te leggen, maar de minister wil het verplichten. Ik kijk uit naar de studie die de minister bestelde om te oordelen of de maatregelen ervoor zullen zorgen dat er meer alcoholsloten worden opgelegd. Uiteindelijk is het de politierechter die oordeelt.

Het rijbewijs met punten staat in het regeerakkoord. Ik zal de studie afwachten.

Er bestaan studies die aantonen dat het aantal verkeersdoden in Nederland gestegen is door snelheidsverhoging tot 130 km/u. Het verkeer moet vlot verlopen, maar wel op een veilige manier.

05.08 Karin Temmerman (sp.a): Ik heb niets tegen het alcoholslot, maar heb wel bedenkingen bij een snelheidsverhoging tot 130 km/u.

et peut entraîner la perte de son travail. Ce n'est pas de la prévention, contrairement à l'éthylomètre au démarrage. Toutes les études hollandaises montrent que cette pratique fait baisser de 90 % les conducteurs qui prennent le volant en ayant bu.

L'IBSR a été chargée de faire un *benchmarking* sur le permis à points et de finaliser une étude comportementale. Je vous livrerai les résultats une fois connus. Il est faux de dire que je souhaite généraliser le 130 km/heure. Chacun doit prendre ses responsabilités. Je regrette que certaines mesures que j'ai proposées pour d'autres publics cibles n'aient pas été suivies car cela représente 40 morts en Belgique.

Je pars d'études qui objectivent une mesure et ses effets. Les mesures du "gouvernement spécial sécurité" visent des niches d'usagers qui provoquent nombre d'accidents graves.

Nous disposerons de l'étude sur les permis à points en fin d'année.

05.07 Daphné Dumery (N-VA): La sécurité routière constitue une thématique sensible. Nous voulons tous réduire le nombre de tués sur nos routes. Ce débat dépasse le niveau de nos questions.

Les juges ont déjà la possibilité d'imposer un éthylotest antidémarrage, mais le ministre veut rendre obligatoire cette mesure. Je suis impatiente de découvrir les résultats de l'étude commandée par le ministre pour juger si ces mesures augmenteront le nombre d'éthylotests antidémarrage. Il appartient en définitive au juge de police de statuer en la matière.

Le permis à points figure dans l'accord de gouvernement. J'attendrai patiemment les résultats de l'étude.

Certaines études montrent que le nombre de tués sur les routes a augmenté aux Pays-Bas à la suite du relèvement de la vitesse maximale autorisée à 130 km/h. Le trafic doit rester fluide, mais il ne faut pas négliger la sécurité.

05.08 Karin Temmerman (sp.a): Si je ne suis pas opposée à l'éthylotest antidémarrage, je suis assez réservée quant à l'augmentation de la vitesse à

Politierechters verkiezen het rijbewijs met punten. Daarnaast is een alcoholslot ook mogelijk. Elke maatregel die de verkeersveiligheid verhoogt, zal ik steunen.

Ik heb nooit beweerd dat de minister overal een snelheidsverhoging tot 130 km/u wil invoeren. Dat zou alleen 's nachts en op bepaalde trajecten zijn, maar de studie van het BIVV vermeldt wel duidelijk dat de voordelen niet opwegen tegen de nadelen. Er is meer risico van ongevallen, een hogere uitstoot en slechts een zeer beperkte tijds winst. Waarom deze maatregel dan nog invoeren?

We moeten meer inzetten op trajectcontroles. De controlemiddelen moeten worden opgevoerd, zodat automobilisten zich effectief aan de limieten houden. Daar moet men het rijbewijs met punten niet tegenover afwegen.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 18607 van de heer Van den Bergh wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

06 Vraag van mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het minimumaantal personeelsleden bij de NMBS" (nr. 18618)

06.01 Gwenaëlle Grovonius (PS): Op 17 mei 2017 zei u in antwoord op deze vraag dat u niet de tijd had gehad om de gevraagde cijfers te bemachtigen.

Het met de vakbonden gesloten sociaal akkoord stipuleert dat er bij Infrabel en de NMBS een minimale personeelsbezetting in acht genomen moet worden. Dat protocolakkoord zou evenwel niet worden nageleefd. In 2016 is de gemiddelde personeelsbezetting met 1.458 betrekkingen gedaald, d.i. 4,8% van het spoorwegpersoneel. Het schrikbeeld van de vakbond CGSP Cheminots, die vreest dat er tegen 2020 6.000 banen zullen sneuvelen, lijkt bewaarheid te worden.

Kunt u die informatie bevestigen? Vreest u niet dat er te weinig personeel zal zijn om de concrete werking van de Belgische spoorwegen te verzekeren?

06.02 Minister François Bellot (*Frans*): Op basis van elementen die opgenomen zijn in het protocol van sociaal akkoord wordt de personeelsbezetting van het spoor geschat op 31.765 personen op

130 km/h. Les juges de police préfèrent le permis à points, mais l'éthylotest antidémarrage reste une option envisageable. Je soutiendrai chaque mesure susceptible d'augmenter la sécurité routière.

Je n'ai jamais déclaré que le ministre entend porter la vitesse partout à 130 km/heure. Cette mesure se limiterait à la nuit et à certains tronçons. L'étude de l'Institut belge pour la sécurité routière (IBSR) mentionne toutefois clairement que les inconvénients l'emportent sur les avantages: les risques d'accidents et les émissions sont accrus et le gain de temps extrêmement limité. Pourquoi dès lors instaurer ces mesures?

Nous devons miser davantage sur les contrôles de trajet. En outre, les moyens de contrôle doivent être renforcés pour veiller à ce que les automobilistes respectent efficacement les limites. On ne peut mettre en balance cette mesure avec l'introduction du permis de conduire à points.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 18607 de M. Van den Bergh est transformée en question écrite.

06 Question de Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'effectif minimal du personnel à la SNCB" (n° 18618)

06.01 Gwenaëlle Grovonius (PS): Le 17 mai 2017, vous répondiez à cette même question que vous n'aviez pas eu le temps d'obtenir les données chiffrées demandées.

L'accord social intervenu avec les syndicats prévoyait le respect d'un effectif minimal de personnel chez Infrabel et à la SNCB. Or ce protocole d'accord ne serait pas respecté. Pour l'exercice 2016, l'effectif moyen est en baisse de 1 458 postes, soit 4,8 % du personnel des chemins de fer. Les craintes de la CGSP Cheminots concernant la perte de 6 000 emplois d'ici 2020 semblent se confirmer.

Confirmez-vous ces informations? Ne craignez-vous pas un manque d'effectif pour le fonctionnement concret des chemins de fer belges?

06.02 François Bellot, ministre (*en français*): Sur base des éléments figurant dans le protocole d'accord social, l'effectif des chemins de fer au 31 décembre 2018 est estimé à 31 765 personnes

31 december 2018 (Infrabel 11.009 personen, NMBS 19.128 personen, HR 728 personen en ongeveer 900 gedetacheerde werknemers).

(Infrabel 11 009 personnes, SNCB 19 128 personnes, HR 728 personnes et environ 900 détachés).

Het ondernemingsplan en de beheersovereenkomst waren nog niet bekend toen het protocol van sociaal akkoord werd gesloten.

Les plans d'entreprise et contrats de gestion n'étaient pas encore connus lors de la conclusion du protocole d'accord social.

De personeelsbezetting voor de gehele spoorweggroep liep op tot 33.697 personen in 2016 en 31.832 personen in 2017. Momenteel blijven de vennootschappen binnen het kader van het protocol, maar de toekomst is moeilijk te voorspellen. De vennootschappen hebben te kampen met een grotere pensioenuitstroom dan voorzien. Er worden grote wervingscampagnes op poten gezet in samenwerking met HR Rail: jobdays, beurzen, schoolbezoeken, wedstrijden, zichtbaarheid op traditionele en sociale media, de campagne 'Gisteren je droom. Vandaag je job', update van de website, ontwikkeling van een 'treinsimulatie', samenwerking met de VDAB en de Forem, reclameslogans die op de treinstellen worden aangebracht in het kader van de wervingscampagnes, etc.

L'effectif pour l'ensemble du groupe ferroviaire s'élevait à 33 697 personnes pour 2016 et à 31 832 personnes pour 2017. Pour l'instant, les sociétés restent dans le cadre du protocole mais l'évolution future est difficile à prédire. Les sociétés sont confrontées à des départs à la retraite plus importants qu'estimé. De larges campagnes de recrutement sont organisées avec HR Rail: jobdays, salons de l'emploi, visites d'écoles, concours et présence dans les médias sociaux et classiques, campagne "Hier ton rêve, aujourd'hui ton job", actualisation du site internet, développement d'un simulateur de train, collaboration avec le VDAB ou le Forem, "pelliculage" de trains en faveur des campagnes de recrutement, etc.

Infrabel heeft in 2016 467 personen aangeworven en in 2017 al 300, een positieve evolutie die te danken is aan de *job days*.

Infrabel a recruté 467 personnes en 2016 et 300 en 2017, progression que les *job days* expliquent.

De NMBS is van plan om in 2017 472 treinbestuurders en 312 treinbegeleiders aan te werven om de pensioneringen op te vangen en het vervoersplan 2017 te kunnen uitvoeren.

La SNCB prévoit d'engager en 2017 472 conducteurs et 312 accompagnateurs, pour pallier les départs à la pension et assurer le plan de transport 2017.

De NMBS is in 2017 de vierde grootste recruiter van België.

En 2017, le groupe est le 4^e plus gros recruteur du pays.

06.03 Gwenaëlle Grovonius (PS): Uit wat u zegt blijkt dat men moeite heeft met de vooruitzichten qua personeelsaantallen, want de reactie op de talrijke vertrekken komt laat. Dit valt wellicht te verklaren door een gebrek aan politieke wil om iedereen te vervangen.

06.03 Gwenaëlle Grovonius (PS): En vous entendant, on devine une difficulté prévisionnelle. La réponse tardive aux départs nombreux résulte sans doute aussi de la volonté politique de ne pas remplacer tout le monde.

Men verwacht dat er in 2017 784 personen zullen worden aangeworven, maar in 2016 en 2017 zullen 2.000 personen de NMBS hebben verlaten. Het verschil blijft groot.

Pour 2017, on prévoit de 784 recrutements, mais en 2016 et 2017, 2 000 personnes ont quitté la SNCB. L'écart reste important.

De arbeidsomstandigheden en de discussies over de gegarandeerde dienstverlening bemoeilijken de aanwervingen en de discussies over het pensioen hebben mensen aangezet om vroeger op pensioen te gaan. Hierop had men moeten anticiperen.

Les conditions de travail et les discussions sur le service garanti causent problème et la question des pensions a conduit aux départs précipités à la retraite qu'on aurait dû anticiper.

Zeggen dat de gebeurtenissen niet konden worden voorspeld, is al te gemakkelijk.

Il est trop facile de présenter les événements comme imprévisibles.

Politieke beslissingen die op zuiver ideologische principes zijn gebaseerd hebben gevolgen voor het personeel, en daar had men moeten op anticiperen. Ik hoop dat u zich daarvan bewust bent en dat u een globale oplossing zal aanreiken.

Het incident is gesloten.

07 **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de organisatie van de sociale verkiezingen bij de NMBS en de gevolgen van het arrest van het Grondwettelijk Hof van 18 mei 2017" (nr. 18619)
- mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de uitspraak van het Grondwettelijk Hof met betrekking tot de wet op sociale verkiezingen bij de NMBS" (nr. 18784)

07.01 **Gwenaëlle Grovonius (PS):** Met betrekking tot de sociale verkiezingen bij de NMBS verklaarde u hier op 17 mei dat u die dag de vakbonden had ontmoet en dat alles in de gewenste richting evolueerde. Men kan zich vragen stellen over de positieve ontwikkelingen tijdens die ontmoeting, aangezien u de vakbonden toen zou hebben meegedeeld dat u die verkiezingen via elektronische stemming wil doen verlopen.

In zijn arrest van 18 mei 2017 heeft het Grondwettelijk Hof artikel 12 van uw wet van 3 augustus 2016 houdende diverse bepalingen inzake spoorwegen geschorst. Bij de bespreking van die wet laakte ik de onuitvoerbaarheid ervan, gezien de criteria die werden gehanteerd om een vakbond te bevoordelen, en de termijn voor de organisatie van die verkiezingen.

In welk opzicht zijn de zaken tijdens uw ontmoeting met de vakbonden op 17 mei in de gewenste richting geëvolueerd wat de organisatie van de sociale verkiezingen betreft? Hoe zult u de organisatiekosten van die verkiezingen dekken?

Bevestigt u dat u pleit voor de elektronische stemming? Welke mogelijkheden zult u de kandidaten geven om zich op de verschillende werkplekken te gaan voorstellen om campagne te voeren? Hoe zult u gevolg geven aan het arrest van het Grondwettelijk Hof?

Bent u nog altijd van plan om die verkiezingen in 2018 te laten plaatsvinden?

Des décisions politiques prises sur base de principes purement idéologiques ont des conséquences qu'on aurait dû anticiper pour le personnel. Je vous en espère conscient pour y apporter une réponse globale.

L'incident est clos.

07 **Questions jointes de**

- Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'organisation des élections sociales à la SNCB et les conséquences de l'arrêt de la Cour constitutionnelle du 18 mai 2017" (n° 18619)
- Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'arrêt de la Cour constitutionnelle relatif à la loi sur les élections sociales à la SNCB" (n° 18784)

07.01 **Gwenaëlle Grovonius (PS):** À propos des élections sociales à la SNCB, vous déclariez, ici le 17 mai, avoir rencontré les syndicats ce jour-là et que les choses avaient bien évolué. On peut s'interroger sur les évolutions positives lors de cette rencontre puisque vous les auriez informés de votre souhait d'organiser ces élections par voie électronique.

Dans son arrêt du 18 mai 2017, la Cour constitutionnelle a suspendu l'article 12 de votre loi du 3 août 2016 en matière ferroviaire. Lors de la discussion de cette loi, je dénonçais son impraticabilité, vu les critères utilisés pour favoriser un syndicat et le délai pour organiser ces élections.

En quoi les choses avaient-elles bien évolué lors de votre rencontre avec les syndicats le 17 mai quant à l'organisation des élections sociales? Comment couvrerez-vous les coûts d'organisation de ces élections?

Confirmez-vous votre volonté de privilégier un vote par voie électronique? Comment permettrez-vous aux candidats de se présenter sur les différents postes de travail pour "faire campagne"? Quelles suites donnerez-vous à l'arrêt de la Cour constitutionnelle?

Envisagez-vous toujours l'organisation de ces élections en 2018?

07.02 Inez De Coninck (N-VA): Artikel 12 van de wet van 3 augustus 2016 bepaalt dat enkel vakbonden die deel uitmaken van de Nationale Arbeidsraad aan de sociale verkiezingen mogen deelnemen. De onafhankelijke spoorbond OVS betwistte deze uitsluiting en krijgt nu gelijk van het Grondwettelijk Hof. Het is wel enkel artikel 12 dat geschorst is, niet de wet.

Wat zijn de consequenties van deze uitspraak? Worden er legislatieve acties ondernomen? Zo ja, welke?

Als kleinere spoorbonden mogen deelnemen aan sociale verkiezingen, mogen zij dan ook opnieuw stakingsaanzeggingen indienen? Wat is het impact op het terugdringen van de wilde stakingen? Kan het protocolakkoord tegen wilde stakingen nog wettelijk worden verankerd zoals opgenomen in het regeerakkoord?

07.03 Minister François Bellot (Frans): In de commissie vroegen sommige leden zich bezorgd af of het wel mogelijk zou zijn om in 2018 sociale verkiezingen bij de NMBS te organiseren en stelden ze zelfs voor om die verkiezingen uit te stellen tot 2020.

Op 3 mei 2017 heeft de Nationale Paritaire Commissie de aanpassingen aan het vakbondsstatuut voor die verkiezingen goedgekeurd. Dat beschouwde ik als een positieve ontwikkeling.

Het door u bedoelde arrest zet de verkiezingen bij de NMBS niet op losse schroeven; het heeft enkel betrekking op de lijst van de vakbonden die eraan kunnen deelnemen.

(Nederlands) Ik kom nu bij de voorbereiding van de sociale verkiezingen.

(Frans) Sinds de publicatie van de wet in augustus 2016 organiseert HR Rail taskforce-vergaderingen over de verkiezingen en het aantal mandaten. Die vergaderingen hebben geleid tot een aanpassing van het personeelsstatuut en de ARPS-bundel 548 waarin de syndicale verhoudingen geregeld worden.

De komende maanden zal de taskforce de praktische modaliteiten voor de verkiezingen vastleggen. De vakbonden en de spoorbazen zullen nog over de stemwijze en de campagnevoorwaarden moeten onderhandelen.

Volgens HR Rail zal elektronisch of per post stemmen minder kosten dan de stemming op

07.02 Inez De Coninck (N-VA): L'article 12 de la loi du 3 août 2016 prévoit que seuls les syndicats représentés au Conseil National du Travail peuvent participer aux élections sociales. Or, la Cour constitutionnelle a donné raison au SIC, syndicat indépendant pour cheminots, qui contestait cette exclusion. Toutefois, seul l'article 12 est suspendu, et pas la loi.

Quelles seront les conséquences de cet arrêt? Des actions seront-elles entreprises sur le plan législatif? Dans l'affirmative, lesquelles?

Si les plus petits syndicats de cheminots peuvent participer aux élections sociales, ont-elles dès lors à nouveau le droit de déposer des préavis de grève? Quel en sera l'impact sur le recul du nombre de grèves sauvages? Le protocole d'accord contre les grèves sauvages peut-il encore être ancré dans la loi ainsi que le prévoit l'accord de gouvernement?

07.03 François Bellot, ministre (en français): En commission, d'aucuns avaient des craintes quant à l'organisation des élections sociales à la SNCB en 2018 et ont proposé de les postposer à 2020.

Le 3 mai 2017, la Commission paritaire nationale a approuvé les modifications du statut syndical pour ces élections. En cela, les choses avaient bien évolué.

L'arrêt évoqué ne remet pas en cause les élections à la SNCB, mais porte sur la liste des syndicats qui peuvent y participer.

(En néerlandais) J'en viens maintenant à la préparation des élections sociales.

(En français) Depuis la publication de la loi en août 2016, HR Rail organise des réunions *task force* sur les élections et le nombre de mandats. On y a adapté le statut du personnel et le fascicule RGP 548 qui règle les relations syndicales.

Dans les mois à venir, la *task force* mettra sur pied les modalités pratiques de ces élections dont le mode de vote et les conditions de la campagne seront encore à négocier entre syndicats et responsables du rail.

Selon HR Rail, le vote électronique ou postal sera moins coûteux que le vote sur papier. Je me

papier. Ik zal hun keuze respecteren.

Ik benadruk dat de minister zich absoluut niet met de procedure of de onderhandelingen bemoeit en ik daag u uit het tegendeel te bewijzen!

(Nederlands) Het Grondwettelijk Hof schorst artikel 12 in zoverre het strekt tot het invoegen van een artikel 114.1, 3 en 4 in de wet van 23 juli 1926. Verder moet het Grondwettelijk Hof uitspraak doen over het verzoekschrift tot vernietiging van datzelfde artikel 12. Mijn diensten bereiden momenteel een repliekmemorie voor.

Het gevolg hiervan is dat erkende vakbonden het recht niet mag worden ontnomen om kandidatenlijsten voor te dragen. Het blijft de bedoeling om sociale verkiezingen te organiseren in 2018.

07.04 **Gwenaëlle Grovonius** (PS): Tijdens de bespreking van het wetsontwerp hadden we er al op gewezen dat de tekst uit een juridisch oogpunt wankel is en dat het onmogelijk is de sociale verkiezingen binnen de vooropgestelde termijn te organiseren. Ondanks het arrest dat artikel 12 schorst, is men niet van plan het tijdpad voor de organisatie van de sociale verkiezingen te wijzigen. Dat is een slechte beslissing: men zou de tijd moeten nemen om een gepast antwoord te geven op de bezwaren van het Hof en om de sociale verkiezingen zo te organiseren dat er geen nieuwe beroepen worden ingesteld.

Een taskforce blijft nadenken over de praktische uitvoeringsregels: is dat wel nuttig in de gegeven omstandigheden? We weten immers nog niet wie er aan die verkiezingen zal deelnemen en er is geen basistekst.

U zei dat de kwestie van de elektronische stemming door de taskforce moet worden behandeld. Het is nochtans bekend dat u de kwestie met de vakbonden hebt besproken, in de logica die HR Rail verdedigt, namelijk dat dit de goedkoopste optie is. Er is dus duidelijk sprake van een begrotingslogica. In plaats van een bijkomend budget vast te leggen, zodat de sociale verkiezingen in de beste omstandigheden kunnen verlopen, kiest u voor een goedkope schijnvertoning.

Zullen de kandidaten campagne kunnen voeren?

07.05 **Inez De Coninck** (N-VA): Ik noteer dat de verkiezingen zullen doorgaan. Mevrouw Grovonius schijnt het jammer te vinden dat de wet niet volledig is geschorst, maar de socialistische spoorvakbond is in de taskforce wel akkoord gegaan met de

soumettrai à leur choix.

Je précise que le ministre n'intervient absolument ni dans ce processus ni dans la négociation, et je défie de prouver l'inverse!

(En néerlandais) La Cour constitutionnelle suspend l'article 12 en tant qu'il insère un article 114.1, 3 et 4 dans la loi du 23 juillet 1926. Elle doit encore statuer sur la requête en annulation de ce même article 12. Mes services préparent actuellement un mémoire en réplique.

En conséquence de cet arrêt, les organisations syndicales agréées ne peuvent pas être privées du droit de présenter des listes de candidats. L'entreprise a toujours l'intention d'organiser des élections sociales en 2018.

07.04 **Gwenaëlle Grovonius** (PS): Nous avons mis en évidence l'instabilité juridique de ce projet de loi et la difficulté de mettre en œuvre ces élections sociales dans les délais. Malgré l'arrêt qui est intervenu et qui suspend l'article 12, on n'envisage pas de modifier le calendrier d'organisation de ces élections sociales. C'est une mauvaise décision: il faudrait prendre le temps, trouver une réponse adéquate aux objections de la Cour et organiser les élections de façon à éviter de nouveaux recours.

Une *task force* continue à réfléchir aux modalités pratiques: mais si on ignore toujours qui participera à ces élections et en l'absence de texte de base, est-ce opportun?

La question du vote électronique doit être traitée par la *task force*, disiez-vous. On sait pourtant que vous avez abordé cette question avec les syndicats, dans la logique défendue par HR Rail, à savoir que c'est l'option la moins chère. C'est donc une logique budgétaire. Au lieu d'engager un budget additionnel qui permettrait aux élections sociales de se dérouler dans les meilleures conditions, vous préférez une mascarade bon marché.

Les candidats pourront-ils faire campagne?

07.05 **Inez De Coninck** (N-VA): Je prends bonne note de la tenue des élections. Mme Grovonius semble regretter que la suspension ne s'applique pas à la loi dans son ensemble. Pourtant, le syndicat socialiste des cheminots a marqué son

modaliteiten. Dankzij de uitspraak van het Grondwettelijk Hof kan iedereen deelnemen, dat is positief. Het is onthutsend dat er zoveel kritiek komt.

Over de wilde stakingen heb ik niet direct een antwoord gekregen, ik veronderstel dat de nodige acties zullen worden genomen conform het regeerakkoord.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 18638 van de heer Vercamer wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

08 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Marco Van Hees aan de eerste minister over "de beslissing van de ministerraad inzake de gegarandeerde dienstverlening" (nr. 18673)
- de heer Raoul Hedebouw aan de eerste minister over "de beslissing van de ministerraad inzake de gegarandeerde dienstverlening" (nr. 18674)
- de heer Raoul Hedebouw aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de beslissing van de ministerraad inzake de gegarandeerde dienstverlening" (nr. 18675)
- de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de beslissing van de ministerraad inzake de gegarandeerde dienstverlening" (nr. 18676)
- mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de minimale dienstverlening" (nr. 18994)

08.01 **Marco Van Hees** (PTB-GO!): Tot welke problemen zou de invoering van de gegarandeerde dienstverlening leiden? Hebben de ministerraad en de vakbonden daarover gedebatteerd?

Mogen een treinbegeleider en een verkeersleider op andere lijnen werken dan die welke ze kennen? Hoe kunnen de personeelsleden van de NMBS 72 uur van tevoren weten of ze zullen staken als er onderhandelingen lopen? Zullen de regels inzake de rusttijden nageleefd worden? Bestaat er geen gevaar dat sommige reizigers agressief zullen worden als er geen enkele trein rijdt?

08.02 **Gwenaëlle Grovonius** (PS): Kan u naar aanleiding van uw antwoord op mijn vraag van

accord sur les modalités y afférentes au sein de la *task force*. L'arrêt de la Cour constitutionnelle permet à chacun de participer et nous nous en félicitons. Il est ahurissant que cet arrêt soit si critiqué.

Je n'ai pas réellement entendu de réponse à ma question sur les grèves sauvages. Je suppose que les actions qui s'imposent seront prises conformément à l'accord de gouvernement.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 18638 de M. Vercamer est transformée en question écrite.

08 **Questions jointes de**

- M. Marco Van Hees au premier ministre sur "la décision du Conseil des ministres à propos du service garanti" (n° 18673)
- M. Raoul Hedebouw au premier ministre sur "la décision du Conseil des ministres à propos du service garanti" (n° 18674)
- Raoul Hedebouw au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la décision du Conseil des ministres à propos du service garanti" (n° 18675)
- M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la décision du Conseil des ministres à propos du service garanti" (n° 18676)
- Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le service minimum" (n° 18994)

08.01 **Marco Van Hees** (PTB-GO!): Quels sont les problèmes posés par la mise en place du service garanti? Cela a-t-il été discuté en Conseil des ministres ou les syndicats?

Un conducteur ou un chef de circulation est-il autorisé à faire d'autres lignes que celles qu'il connaît? Lorsque les négociations sont en cours, comment un cheminot peut-il savoir, 72 heures à l'avance, s'il fera grève? Les règles de repos seront-elles respectées? Quel est le risque d'agressivité de certains voyageurs si aucun train n'est disponible?

08.02 **Gwenaëlle Grovonius** (PS): Suite à votre réponse à ma question du 17 mai, confirmez-vous

17 mei bevestigen dat alle medewerkers vier dagen op voorhand zullen moeten meedelen of ze al dan niet zullen staken? Zal er een lijst van de onmisbare operationele graden worden opgesteld?

Als een werknemer zijn vakbond op voorhand informeert, is volgens u zijn werkgever daardoor automatisch geïnformeerd? Kan men een handeling die onder de vakbondsvrijheid valt vergelijken met een verplichting die de vrijheid van de werknemers beperkt?

08.03 Minister **François Bellot** (*Frans*): Het voorontwerp van wet dat op 19 mei 2017 groen licht heeft gekregen van de ministerraad voorziet in een vorm van gegarandeerde dienstverlening. Het paritair overleg had nog altijd geen adequaat systeem opgeleverd. Ik heb de vakbondsorganisaties ruimschoots de kans gegeven, maar heb mij uiteindelijk genoodzaakt gezien om zelf een voorstel uit te werken. Er is geen overleg gepland met de vakbondsorganisaties, maar ik heb ze wel persoonlijk op de hoogte gebracht van mijn initiatief.

De personeelsleden die onder de operationele beroeps categorieën vallen, zullen vier dagen vóór de staking een intentieverklaring moeten indienen. Het stakingsrecht is een wettelijk recht. De concrete modaliteiten van de intentieverklaring zullen vastgesteld worden door de raad van bestuur van HR Rail, nadat de stuurgroep advies heeft uitgebracht. Ik heb om dat advies gevraagd, want de voorwaarden met betrekking tot de indiening van de intentieverklaring zouden gevoelig kunnen liggen bij de betrokken personeelsleden.

De uitoefening van het stakingsrecht wordt niet afhankelijk gemaakt van een voorafgaande toestemming. Het stakingsrecht wordt gevrijwaard. Er is nooit sprake van geweest dat er personeelsleden zouden worden gevorderd.

08.04 **Marco Van Hees** (PTB-GO!): Ik heb al vaak gehoord dat de bal bij de vakbonden lag.

Heb ik goed begrepen dat de stuurgroep zich zal buigen over de concrete vragen die ik u heb gesteld? Kan een treinbestuurder bijvoorbeeld op om het even welke lijn rijden?

08.05 Minister **François Bellot** (*Frans*): We zullen niet van de veiligheidsregels afwijken. Een treinbestuurder die voor een bepaalde lijn erkend is, mag niet op een andere rijden, tenzij hij voor meerdere lijnen is opgeleid.

que tous les collaborateurs devront se déclarer quatre jours à l'avance? Une liste des grades opérationnels essentiels sera-t-elle établie?

Considérez-vous la communication préalable d'un travailleur auprès de son propre syndicat comme une communication envers son employeur? Peut-on comparer un acte qui relève de la liberté syndicale à une obligation qui restreint la liberté du travailleur?

08.03 **François Bellot**, ministre (*en français*): L'avant-projet de loi approuvé par le Conseil des ministres le 19 mai 2017 prévoit une forme de service garanti. La concertation paritaire n'avait toujours pas débouché sur un système adéquat. J'ai laissé leurs chances aux organisations syndicales, mais je me suis vu contraint d'élaborer une proposition. Aucune concertation n'est prévue avec les organisations syndicales mais je les ai personnellement informées de mon initiative.

Les membres du personnel des catégories professionnelles opérationnelles devront faire une déclaration quatre jours avant la grève. Le droit de grève est un droit légitime. Les modalités concrètes de la déclaration seront fixées par le conseil d'administration de HR Rail après avis du comité de pilotage. J'ai sollicité cet avis car les conditions de communication de la déclaration d'intention sont susceptibles d'être sensibles.

L'exercice du droit de grève ne dépend pas d'une autorisation préalable. Le droit de grève est préservé. Il n'a jamais été question de réquisition.

08.04 **Marco Van Hees** (PTB-GO!): J'ai souvent entendu que la balle avait été dans le camp des syndicats.

Ai-je bien compris que les questions concrètes que je vous ai posées seront réglées par le comité de pilotage? Par exemple, un conducteur peut-il rouler sur n'importe quelle ligne?

08.05 **François Bellot**, ministre (*en français*): On ne dérogera pas aux règles de sécurité. Un conducteur agréé pour une ligne ne peut pas conduire sur une autre, sauf s'il est formé pour plusieurs lignes.

08.06 Marco Van Hees (PTB-GO!): Zullen er sancties worden opgelegd als een spoorwegbeambte tijdens de 72 uur van mening verandert?

08.07 Minister François Bellot (*Frans*): Het wetsontwerp werd voor advies aan de Raad van State voorgelegd. Wanneer we daarover beschikken, zullen we het wetsontwerp bespreken.

08.08 Gwenaëlle Grovonius (PS): Ik heb geen antwoord gekregen op mijn vraag over de lijst van essentiële operationele graden. U hebt niet verduidelijkt of een mededeling aan een vakbond gelijkstaat aan een mededeling aan de werkgever. U mag dit niet uit het oog verliezen.

08.09 Minister François Bellot (*Frans*): Dat zal ik niet doen.

Het incident is gesloten.

09 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de angst van jonge aspirant-chauffeurs voor het praktische gedeelte van het rijexamen" (nr. 18553)
- de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de onlinerijopleiding" (nr. 18786)

09.01 Emir Kir (PS): Bij de lancering van het platform Smart Drivers heeft het BIVV een enquête gehouden over het rijgedrag bij jongeren. Meer dan vier op tien jongeren vinden dat parkeren de moeilijkste handeling is bij het autorijden. 1 op 15 jonge mannen denkt dat men met 1000 km op de teller een ervaren bestuurder is. Op basis van die vaststellingen lanceert het BIVV via een onlineplatform een gratis app, een gids om het rijbewijs te halen en een gids voor jonge bestuurders.

Wat denkt u hierover? Zullen er andere initiatieven volgen? Zullen die instrumenten worden geëvalueerd? Zo ja, volgens welk tijdschema? Welke middelen worden er hiervoor toegekend?

09.02 Gautier Calomne (MR): Ik ben blij met het door BIVV gelanceerde Smart Drivers-project. Jonge bestuurders zijn vaak betrokken bij verkeersongevallen.

Kunt u ons de statistieken bezorgen van de ernstige

08.06 Marco Van Hees (PTB-GO!): Y aura-t-il des sanctions si un cheminot change d'avis durant les 72 heures?

08.07 François Bellot, ministre (*en français*): Le projet de loi est soumis au Conseil d'État. Quand nous aurons son avis, nous en discuterons.

08.08 Gwenaëlle Grovonius (PS): Je n'ai pas entendu de réponse sur la liste des grades opérationnels essentiels. Vous n'avez pas dit si la communication auprès d'un syndicat équivaut à une communication auprès de l'employeur? Vous devriez y être attentif.

08.09 François Bellot, ministre (*en français*): Je le serai.

L'incident est clos.

09 **Questions jointes de**

- M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la peur de l'examen pratique du permis de conduire des jeunes conducteurs" (n° 18553)
- M. Gautier Calomne au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'apprentissage de la conduite en ligne" (n° 18786)

09.01 Emir Kir (PS): Pour le lancement de la plate-forme Smart Drivers, l'IBSR a mené une enquête sur l'expérience de conduite des jeunes. Plus de quatre sur dix estiment que le plus difficile est de se garer. Un garçon sur quinze estime que rouler 1 000 km donne l'expérience suffisante. Sur la base de ces constats, l'IBSR lance, via une plate-forme en ligne et une application gratuite, un guide pour obtenir son permis et pour les conducteurs novices.

Qu'en pensez-vous? D'autres initiatives sont-elles prévues? Ces outils seront-ils évalués? Si oui, selon quel calendrier? Quels moyens ont-ils été alloués?

09.02 Gautier Calomne (MR): Je me réjouis du projet Smart Drivers lancé par l'IBSR. Les jeunes conducteurs sont fréquemment impliqués dans des accidents de la route.

Pouvez-vous nous communiquer les statistiques

ongevallen in 2015 en 2016 waarbij die groep betrokken was? Wat vindt u van het initiatief van het BIVV? Zal de FOD Mobiliteit nog andere initiatieven nemen? Welke maatregelen worden er genomen om jongeren te sensibiliseren voor de risico's in het wegverkeer?

09.03 Minister **François Bellot** (*Frans*): Smart Drivers is een tool voor de begeleiding van jongeren die hun rijbewijs willen halen en voor het verstrekken van advies aan hun begeleiders. Deze materies vallen onder de bevoegdheid van de Gewesten. De federale overheid heeft hier dus geen middelen voor uitgetrokken en ik wens me niet uit te spreken over deze initiatieven. Het zijn goede initiatieven in de mate dat ze bijdragen aan een goede rijopleiding en de verkeersveiligheid ten goede komen.

Het incident is gesloten.

10 **Vraag van de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de ombudsdienst bij de NMBS" (nr. 18729)**

10.01 **Paul-Olivier Delannois** (PS): De ombudsdienst bij de NMBS is bevoegd voor sociale hulpverlening: hij werkt sociale samenhang in de hand en begeleidt de mensen die in de stations rondhangen naar externe structuren.

Is die dienst in de verschillende stations in ons land aanwezig? Is dat in Doornik het geval?

10.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): Het gaat hier niet om de ombudsdienst, wel om de Corporate Security Service. De NMBS heeft een doelgerichte aanpak voor de sociale problematiek van personen die in de stations rondhangen: ze probeert het fenomeen in goede banen te leiden en de kwetsbare personen onder te brengen bij de bestaande hulpverleningsstructuren. Voor een aantal probleemstations bestaat er een actieplan en een follow-up van de maatregelen. Tot die maatregelen behoren een regelmatig bezoek van de sociaal referent, samenwerking met de politie en de sociale organisaties, regelmatig overleg met onze partners, het inschakelen van het gemeentebestuur, van het parket en van de OCMW's, de dialoog met de 'trouwe klanten' onder de daklozen, de opleiding van de veiligheidsagenten, enz.

In het station Doornik werkt een NMBS-medewerker die als contactpersoon voor Wallonië fungeert. Er werd voor elk Gewest een deskundige

des accidents graves les impliquant en 2015 et en 2016? Que pensez-vous de l'initiative de l'IBSR? Le SPF Mobilité prendra-t-il d'autres initiatives? Quelles sont les mesures pour sensibiliser les jeunes aux risques de la conduite?

09.03 **François Bellot**, ministre (*en français*): Smart Drivers est un outil pour accompagner les jeunes dans leur quête du permis de conduire et donne des conseils utiles à leurs guides. Ces matières relèvent des compétences régionales. L'État fédéral n'a donc alloué aucun moyen et je ne souhaite pas me prononcer sur ces initiatives. Elles sont bonnes chaque fois qu'elles contribuent à une bonne formation et à la sécurité routière.

L'incident est clos.

10 **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 "le service médiation de la SNCB" (n° 18729)**

10.01 **Paul-Olivier Delannois** (PS): Le service de médiation de la SNCB est compétent pour l'aide sociale: il crée du lien et oriente vers des structures extérieures les personnes qui errent dans les gares.

Ce service est-il présent dans les différentes gares du pays? À Tournai?

10.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): Il s'agit du Corporate Security Service. La SNCB a une approche ciblée de la problématique sociale que constitue la présence de personnes en errance dans les gares: elle cherche à canaliser le phénomène et à accrocher le public fragilisé aux dispositifs d'aide existants. Pour certaines gares problématiques, il y a un plan d'actions et un suivi des mesures. Les mesures incluent le passage régulier du référent social, la collaboration avec la police et les organisations sociales, des concertations régulières avec nos partenaires, l'interpellation des autorités communales, du parquet et des CPAS, le dialogue avec les habitués précaires, la formation d'agents de sécurité, etc.

Un collaborateur de la SNCB est basé à Tournai et tient le rôle de personne de contact pour la Wallonie. Un expert a en effet été désigné pour

aangewezen, in het verlengde van het Europese project Hope in Stations van 2009.

Het probleem van de zwervers wordt besproken in de vergaderingen over het koudeplan en in die van het stuurcomité in het kader van de overeenkomst tussen de NMBS en de politie.

10.03 Paul-Olivier Delannois (PS): U zegt dat er een persoon in Doornik aanwezig is, die contacten heeft met de diensten. Ik heb echter de indruk dat er geen informatiedoorstroming is tussen deze persoon en de diensten.

Het incident is gesloten.

11 Vraag van de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stijging van het aantal ongevallen met elektrische fietsen" (nr. 18787)

11.01 Gautier Calomne (MR): In de periode 2015-2016 is het aantal ongevallen met elektrische fietsen met 43% toegenomen. De meeste slachtoffers zijn vijftenzestigplussers.

Wat zijn de cijfers voor de voorbije maanden in 2017? Welke preventie- en sensibiliseringsmaatregelen worden er genomen, eventueel samen met de Gewesten? Zal men zich specifiek richten op de senioren? Zal u een globale strategie uitwerken met betrekking tot gebruikers van elektrische fietsen?

11.02 Minister François Bellot (Frans): Ik beschik niet over de cijfers voor 2017, maar het aantal ongevallen zal wellicht in dezelfde mate toenemen als het aantal aangekochte elektrische fietsen. Verkeerspreventie is een bevoegdheid van de Gewesten. Indien het nodig mocht blijken om specifieke maatregelen te nemen voor een bepaalde doelgroep, dan zal ik daaraan meewerken. Mijn administratie heeft de toepassingsregels gepreciseerd in het koninklijk besluit van 21 juli 2016.

Deze reglementering strekt ertoe het gebruik van elektrische fietsen te promoten als oplossing voor het mobiliteitsprobleem en ter bevordering van de volksgezondheid. Wie met een speed pedelec rijdt moet verplicht een helm dragen. Eventuele bijkomende initiatieven moeten gestoeld zijn op een gedetailleerde analyse, die echter niet beschikbaar is. We hebben inderdaad nog te weinig ervaring met een en ander.

Het incident is gesloten.

chaque région, dans le prolongement du projet européen *Hope in Stations* de 2009.

La problématique des personnes errantes est abordée lors des réunions "Plan grand froid" et lors des réunions du comité de pilotage, dans le cadre de la convention conclue entre la SNCB et la police.

10.03 Paul-Olivier Delannois (PS): Vous dites qu'une personne est basée à Tournai et est bien connue des services: il me semble pourtant qu'aucune information ne remonte de cette façon.

L'incident est clos.

11 Question de M. Gautier Calomne au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la hausse du nombre d'accidents impliquant des vélos électriques" (n° 18787)

11.01 Gautier Calomne (MR): Entre 2015 et 2016, le nombre d'accidents impliquant un vélo électrique a augmenté de 43 %. La plupart des victimes sont âgées de plus de 65 ans.

Quels sont les chiffres pour les mois écoulés de 2017? Quelles mesures de prévention et de sensibilisation sont-elles mises en œuvre, éventuellement avec les Régions? Envisage-t-on de cibler la population plus âgée? Prévoyez-vous une stratégie globale d'encadrement de ce moyen de transport?

11.02 François Bellot, ministre (en français): Je ne dispose pas des chiffres pour 2017 mais le nombre d'accidents augmente probablement dans la même proportion que le nombre d'achats de vélos électriques. La prévention routière relève de la compétence des Régions. S'il s'avérait nécessaire de prendre des mesures spécifiques à une catégorie, j'y participerais. Mon administration a précisé les règles d'application via l'arrêté royal du 21 juillet 2016.

Cette réglementation vise à favoriser l'utilisation de vélos électriques, en tant que solution de mobilité et de santé publique. Le port de casque est obligatoire avec les *speed pedelecs*. Des initiatives supplémentaires doivent se fonder sur une analyse détaillée, laquelle n'est pas disponible: nous manquons de recul.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: De samengevoegde vragen nr. 18790 van de heer Van den Bergh, nr. 18797 van de heer Geerts en nr. 18874 van mevrouw Jadin worden uitgesteld.

12 Samengevoegde vragen van

- de heer Michel de Lamotte aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de trein P8444 naar Visé" (nr. 18799)
- mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "lijn 8444 in het nieuwe vervoersplan" (nr. 19093)

12.01 Michel de Lamotte (cdH): Vanaf 11 december zal de P-trein 8444 Brussel-Wezet 87 minuten later vertrekken (vertrek uit Brussel-Zuid om 17.48 u in plaats van 16.21 u) omdat aan internationale hogesnelheidstreinen prioritaire rijpaden worden toegekend. Daardoor zullen 850 pendelaars met de P 8445 en IC 415 dus langer onderweg zijn: 30 minuten per dag voor de treinreizigers naar Ans, 15 minuten voor de reizigers naar Bressoux/Wezet, en bovendien is de kans groot dat ze staand moeten trainen.

Navetteurs.be start een petitie op om de huidige dienstregeling van de P-trein 8444 in het vervoersplan 2017-2020 te behouden en om de pendelaars met bestemming Ans, Bressoux en Wezet te laten aankomen op een tijdstip dat hun toelaat om werk en gezinsleven te combineren. Zo een dienstregeling houdt rekening met de arbeidstijd van de pendelaars die 38 uur per week moeten werken en doet geen afbreuk aan de reisomstandigheden.

Bevestigt u dat er aan een Duitse ICE-trein een rijpad werd toegekend? Waarom heeft een ICE-trein voorrang gekregen op een trein die 850 pendelaars vervoert? Hebt u de vragen van Navetteurs.be beantwoord? Zo ja, hoe luiden uw antwoorden? Wordt het behoud van de huidige dienstregeling bestudeerd? Zo niet, waarom niet? Zullen de P 8445 en de IC 415 nog 850 reizigers extra in alle comfort en veiligheid kunnen vervoeren?

12.02 Gwenaëlle Grovonius (PS): Infrabel kent in het nieuwe vervoersplan een nieuw rijpad toe aan de IC 2015 van Deutsche Bahn, die in Brussel-Zuid zal vertrekken om 16.25 u in plaats van om 16.16 u. Daardoor moet de NMBS de P 8444 die Brussel verbindt met Ans, Luik, Bressoux en Wezet afschaffen. Die trein zal worden vervangen door

Le **président**: Les questions jointes n^{os} 18790 de M. Van den Bergh, 18797 de M. Geerts et 18874 de Mme Jadin sont reportées.

12 Questions jointes de

- M. Michel de Lamotte au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le train P8444 à destination de Visé" (n° 18799)
- Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la ligne 8444 dans le nouveau plan de transport" (n° 19093)

12.01 Michel de Lamotte (cdH): Dès le 11 décembre, le train P 8444 Bruxelles-Visé partira 87 minutes plus tard (départ de Bruxelles-Midi à 17 h 48 au lieu de 16 h 21) suite à l'attribution des "sillons" qui donnent priorité aux trains à grande vitesse internationaux. Dès lors, 850 navetteurs voyageront sur les trains P 8445 et IC 415 en perdant 30 minutes par jour pour les voyageurs vers Ans, 15 minutes pour les voyageurs vers Bressoux/Visé, et avec le risque élevé de devoir voyager debout.

Navetteurs.be lance une pétition pour maintenir l'horaire actuel du train P 8444 dans le Plan de transport 2017-2020 et faire arriver les navetteurs à Ans, Bressoux et Visé à une heure conciliant vie professionnelle et vie familiale. Ceci respecterait l'amplitude de travail des navetteurs soumis au régime des 38 heures/semaine et ne nuirait pas aux conditions de transport des utilisateurs.

Confirmez-vous que ce sillon a été attribué à un ICE? Quelles raisons ont-elles conduit à privilégier un ICE plutôt qu'un train transportant 850 navetteurs? Avez-vous répondu aux demandes de Navetteurs.be? Si oui, quelle a été votre réponse? Un maintien de l'horaire actuel est-il étudié? Si non, pourquoi? Les trains P 8445 et IC 415 pourront-ils transporter 850 navetteurs en plus dans des conditions de confort et de sécurité optimales?

12.02 Gwenaëlle Grovonius (PS): Dans le nouveau plan de transport, Infrabel accorde un nouveau sillon au train IC 2015 de la Deutsche Bahn, qui partira de Bruxelles-Midi à 16 h 25 au lieu de 16 h 16. Cela obligerait la SNCB à supprimer le P 8444 reliant Bruxelles à Ans, Liège, Bressoux et Visé, lequel serait remplacé par un P8446 qui

een P 8446 die in Brussel-Zuid zal vertrekken om 17.48 u, terwijl de P 8444 om 16.21 u vertrok. Dat zal vervelend zijn voor de reizigers die gewoonlijk die trein namen.

Door nog meer reizigers te dirigeren naar treinen die al erg vol zitten, maakt men het probleem van de overbezetting nog erger. In de IC 415 en de P 8445 zijn zo goed als alle plaatsen reeds bezet. U hebt in een brief aangegeven dat het aantal beschikbare plaatsen in de IC 415 moet worden verhoogd.

Bevestigt u die informatie? Hebt u een reflectie op gang gebracht? Werd er een officieel verzoek ingediend door Deutsche Bahn?

Werden er tellingen uitgevoerd op de lijnen waarop er bijkomende reizigers zullen worden vervoerd? Hoeveel personen ondervinden er hinder van de afschaffing van de trein P 8444? Naar verluidt werd er een petitie gelanceerd. Hebt u die ontvangen? Hoeveel handtekeningen werden er verzameld? Waarom wordt er geen extra trein P 8446 ingelegd of een halte toegevoegd aan het traject van de IC 416 in Ans?

12.03 Minister **François Bellot** (*Frans*): De NMBS deelt mee dat de ICE 215 die momenteel om 16.16 uur vanuit Brussel-Zuid vertrekt, zoals Deutsche Bahn in 2016 gevraagd had vanaf 2017 elk uur om 22 minuten over het hele uur zou vertrekken, net als alle ICE-treinen die tussen Brussel en Duitsland rijden. Volgens de regel voor de toekenning van de rijpaden hebben de hst's voorrang op de hst-lijn. Het rijpad van de trein P 8444 zal dus komen te vervallen.

De NMBS heeft op 26 april 2017 aan Navetteurs.be uitgelegd wat de alternatieven voor de P 8444 zijn. De reizigers met bestemming Luik nemen de IC 415 om 16.27 u in Brussel-Zuid en komen aan in Luik-Guillemins om 17.28 u. De rijtijd is dus vergelijkbaar met die van de P 8444. De reizigers met bestemming Bressoux en Wezet nemen dezelfde trein, maar stappen in Luik-Guillemins over op de L 5366 naar Wezet. Ze moeten 12 minuten wachten op hun aansluiting, waardoor hun reistijd tien minuten langer wordt.

De reizigers met bestemming Ans kunnen de P 8445 om 16.48 u in Brussel-Zuid nemen. Deze trein vertrekt inderdaad later, maar de rijtijd blijft gelijk. Ze kunnen ook de P 8400 om 16.03 u in Brussel-Zuid nemen. De rijtijd van deze trein is een beetje langer, maar het uur van aankomst is nog steeds 17.22 u.

partira de Bruxelles Midi à 17 h 48, au lieu de 16 h 21 pour le P8444. Cela engendrera des désagréments pour les personnes qui prenaient ce train.

Ajouter des passagers à des trains qui circulent aggrave la sur-occupation des trains, les IC 415 et P 8445 étant déjà proche de la saturation. Vous avez indiqué dans un courrier qu'il faut augmenter le nombre de places disponibles de l'IC 415.

Confirmez-vous ces informations? Avez-vous entamé une réflexion? Une demande officielle a-t-elle été faite par la Deutsche Bahn?

Des comptages ont-ils été réalisés sur les lignes qui accueilleront des voyageurs supplémentaires? Combien de personnes sont-elles impactées? Une pétition circulerait. L'avez-vous reçue? Combien de signatures a-t-elle recueilli? Pourquoi ne pas ajouter un train P 8446 ou un arrêt à l'IC 416 à Ans?

12.03 **François Bellot**, ministre (*en français*): La SNCB indique que, comme demandé en 2016 par la Deutsche Bahn, l'ICE 215 qui part actuellement de Bruxelles-Midi à 16 h 16 sera cadencé à l'heure 22 dès 2017, comme tous les ICE circulant entre Bruxelles et l'Allemagne. La règle d'attribution des sillons donne priorité aux trains à grande vitesse sur la LGV. Le sillon utilisé par le train P 8444 sera donc caduc.

La SNCB a expliqué à Navetteurs.be, le 26 avril 2017, les alternatives au P 8444. Les voyageurs pour Liège prennent l'IC 415 à Bruxelles-Midi à 16 h 27 et arrivent à Liège-Guillemins à 17 h 28 avec un temps de parcours similaire à celui du P 8444. Ceux pour Bressoux et Visé prennent le même train mais avec une correspondance en 12 minutes sur le L 5366 Liège-Guillemins-Visé. Leur temps de parcours est allongé de 10 minutes.

Les voyageurs pour Ans peuvent prendre le P 8445 à 16 h 48 à Bruxelles-Midi, sans perte de temps mais il y a effectivement un décalage. Ils peuvent aussi prendre le P 8400 qui part à 16 h 03 de Bruxelles-Midi. Le temps de parcours est un peu plus long, mais l'heure d'arrivée est maintenue à 17 h 22.

De NMBS zal voor de reizigers die hun werkplek niet voor 17 u kunnen verlaten, een trein P 8446 invoeren die om 17.48 u in Brussel-Zuid vertrekt.

De huidige dienstregeling kan niet worden behouden. Bovendien hebben de reizigers en de gemeente Ans gevraagd om de twee P-treinen van Brussel naar Wezet beter te spreiden.

Volgens de NMBS klopt het cijfer van 850 getroffen reizigers niet. In de P 8444 zitten gemiddeld 500 à 650 reizigers, van wie er 200 uitstappen in Ans; zij zullen niet de IC 415, maar de P 8400 of de P 8445 nemen. In de P 8445 zijn er gemiddeld 250 à 300 plaatsen beschikbaar. De NMBS stelt alles in het werk om voldoende plaatsen ter beschikking te stellen in de IC 415.

De petitie werd waarschijnlijk getekend door meer mensen dan het eigenlijke aantal mensen voor wie de beslissing hinder oplevert. Hoe dan ook is de NMBS bereid naar hen te luisteren.

12.04 Michel de Lamotte (cdH): Wat Wezet betreft, weet ik niet of er overleg heeft plaatsgevonden. De reizigers zullen echter sowieso langer onderweg zijn.

Begrijp ik het goed dat er rytuigen zullen worden toegevoegd aan de IC 415, zodat er voldoende zitplaatsen zullen zijn?

12.05 Minister François Bellot (*Frans*): De NMBS wil werk maken van dat punt. Wat Wezet betreft, denk ik dat de bevoegde personen de betrokkenen ter plaatse ontmoet hebben.

De internationale hst-verbindingen hebben voorrang, dat is de Europese regel.

Er werden heel wat treinen toegevoegd, aanpassingen in het vervoersplan zijn dus onvermijdelijk.

12.06 Gwenaëlle Grovonius (PS): Als de officiële aanvraag van Deutsche Bahn vrij raadpleegbaar zou zijn, zou iedereen, ook de vereniging Navetteurs.be, weten dat het internationale treinverkeer voorrang krijgt. Zijn de Europese regels de werkelijke reden voor die aanpassingen of werd de dienstregeling gewijzigd op verzoek van een MR-schepen en andere pendelaars uit Ans die een trein na 17 uur wilden kunnen nemen?

Sommigen hebben het gevoel dat reizigers uit Ans om een trein na 17 uur hebben gevraagd. Hoeveel treinreizigers zijn er vragende partij voor een trein na 17 uur?

Pour les usagers dans l'impossibilité de quitter leur lieu de travail avant 17 h, la SNCB créera un train P 8446 qui quittera Bruxelles-Midi à 17 h 48.

Le maintien de l'horaire actuel n'est pas possible. Un meilleur espacement entre les deux trains P Bruxelles-Visé fait partie de demandes des voyageurs et de la commune d'Ans.

Selon la SNCB, le nombre de 850 voyageurs impactés est inexact. Le P 8444 est occupé en moyenne par 500 à 650 voyageurs dont 200 descendent à Ans et ne prendront pas l'IC 415 mais les P 8400 ou 8445. Le P 8445 compte en moyenne 250 à 300 places disponibles à son bord. La SNCB met tout en œuvre pour avoir des places en suffisance dans l'IC 415.

La pétition est probablement signée par un nombre de personnes plus important que celles réellement impactées par la décision. Quoi qu'il en soit, la SNCB a cherché à les entendre.

12.04 Michel de Lamotte (cdH): Concernant Visé, je ne sais pas s'il y a eu une concertation. Or leur temps de trajet est allongé.

Dois-je comprendre que des voitures seront ajoutées pour augmenter les places dans l'IC 415?

12.05 François Bellot, ministre (*en français*): C'est dans ce sens-là que la SNCB compte travailler. Concernant Visé, je pense que les responsables ont rencontré les personnes sur place.

C'est la règle européenne.

De nombreux trains ont été ajoutés mais on ne peut éviter les adaptations.

12.06 Gwenaëlle Grovonius (PS): Si la demande officielle de la Deutsche Bahn était accessible, tout le monde saurait, y compris l'association Navetteurs.be, que le trafic international est prioritaire. Ces modifications s'inscrivent-elles dans ce cadre ou répondent-elles à une demande d'un échevin MR de Ans et d'autres navetteurs qui souhaitaient avoir un train après 17 heures?

Certains ont le sentiment que des usagers de Ans ont demandé un train après 17 heures. Combien d'usagers sont-ils concernés par cette demande?

Waarom wordt er voor bepaalde reizigers een trein na 17 uur ingelegd, terwijl zij andere treinen kunnen nemen? Men zou de betrokkenen kunnen geruststellen over de redenen voor het aanbrengen van die wijzigingen door een kopie van de officiële aanvraag van de Deutsche Bahn te bezorgen.

12.07 Minister **François Bellot** (*Frans*): De nieuwe treinen werden ingelegd naar aanleiding van de ontvangen verzoeken in het kader van de roadshows. De verzoeken werden aan de hand van nauwkeurig omschreven criteria ingedeeld en objectief geanalyseerd. We leven niet meer in een tijdperk waarin treinen worden ingelegd om iemand een plezier te doen! Ik heb hierin geen inspraak gehad en ik heb geen desbetreffende verzoeken van schepenen van mijn partij ontvangen. De burgemeesters die me hierover wel hebben aangesproken, hebben hetzelfde antwoord gekregen. Het vervoersaanbod moet objectief zijn.

Wat voor mij vooropstaat, is de kwaliteit van de dienstverlening aan de reizigers. Ik stel vast dat er een trein wordt toegevoegd op een tijdstip waarop er geen reizigers waren.

12.08 **Gwenaëlle Grovonius** (PS): Er wordt een trein afgeschaft en vervangen door een andere trein, die helemaal niet op hetzelfde moment rijdt.

Was het maar waar dat de tijd waarin men faveurs vroeg aan een minister met dezelfde politieke kleur voorbij is! Ik heb hier een brief die in maart 2015 door een MR-schepen uit Wezet aan mevrouw Galant werd gestuurd, waarin verzoeken van treinreizigers uit Ans worden doorgegeven.

12.09 Minister **François Bellot** (*Frans*): U zou te kijken staan van de brieven die ik ontvang!

12.10 **Gwenaëlle Grovonius** (PS): Als u het officiële verzoek van Deutsche Bahn voorlegt, zou u een einde kunnen maken aan deze discussie.

Het incident is gesloten.

13 **Vraag van mevrouw Els Van Hoof aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de nieuwe studie voor het GEN-station Haasrode" (nr. 18812)**

13.01 **Els Van Hoof** (CD&V): Tegen het najaar zou een studie over de haalbaarheid van een station in Haasrode klaar zijn. De mogelijkheid van een station in Haasrode moet bekeken worden in het

Pourquoi faire circuler un train après 17 heures pour certains usagers, alors qu'ils peuvent prendre d'autres trains? La demande officielle de la Deutsche Bahn pourrait rassurer sur les motivations de ces modifications.

12.07 **François Bellot**, ministre (*en français*): Les nouveaux trains ont été créés suite aux demandes exprimées par les roadshows. Les demandes ont été classées en fonction de critères précis et analysées objectivement. L'époque où l'on créait un train pour faire plaisir à quelqu'un est révolue! Je ne suis pas intervenu et je n'ai pas été sollicité par des échevins de mon parti. Lorsque j'ai été sollicité par d'autres bourgmestres, je leur ai donné la même réponse. L'offre de transport doit être objective.

Ce qui m'intéresse, c'est la qualité du service aux voyageurs. J'observe qu'on ajoute un train à une heure où il n'y avait personne.

12.08 **Gwenaëlle Grovonius** (PS): On retire un train et on le remplace par un autre, à des horaires différents.

Je voudrais bien que ça soit de la vieille politique! J'ai devant les yeux un courrier adressé en mars 2015 à Mme Galant par un échevin MR de Visé et relayant des demandes d'usagers de Ans.

12.09 **François Bellot**, ministre (*en français*): Vous seriez surprise de voir les courriers que je reçois!

12.10 **Gwenaëlle Grovonius** (PS): En produisant la demande officielle de la Deutsche Bahn, vous pourriez clore le débat.

L'incident est clos.

13 **Question de Mme Els Van Hoof au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la nouvelle étude consacrée à la gare RER de Haasrode" (n° 18812)**

13.01 **Els Van Hoof** (CD&V): L'étude de faisabilité d'une gare à Haasrode devrait être prête pour l'automne. Il convient d'examiner la construction possible de cette gare dans le cadre de la mobilité

kader van de mobiliteit in Oost-Brabant.

dans le Brabant oriental.

Welke concrete punten liggen op tafel om het mobiliteitsvraagstuk in Oost-Brabant aan te pakken? Hoe realistisch is de heropening van de stations van Lovenjoel en Kumtich? Wat bedoelt men met een versterking van de treinverbinding Leuven-Landen?

Quels éléments concrets sont-ils avancés pour remédier au problème de la mobilité dans le Brabant oriental? Dans quelle mesure la réouverture des gares de Lovenjoel et Kumtich est-elle réaliste? Qu'entend-on par renforcement de la liaison ferroviaire Louvain-Landen?

In welke budgetten wordt er voorzien voor het mobiliteitsvraagstuk in Oost-Brabant?

Quels sont les budgets prévus pour résoudre le problème de la mobilité dans le Brabant oriental?

Hoe wordt het station van Leuven opgenomen in het investeringsplan 2020? Welke investeringen zullen er de komende jaren gebeuren? Is er al een stappenplan voor die investeringen? Hoe ziet dat er dan uit? Kan de minister een indicatie geven van de planning en de middelen?

Comment la gare de Louvain s'intègre-t-elle dans le plan d'investissements 2020? Quels investissements y seront-ils réalisés dans les prochaines années? Un plan par étapes a-t-il déjà été élaboré pour ces investissements? Comment se présente-t-il? Le ministre peut-il en dire plus sur le calendrier et les moyens?

13.02 Minister **François Bellot** (*Nederlands*): De NMBS onderzoekt de vraag naar de mobiliteit in het aantrekkingsgebied van Leuven. Er zal bijzondere aandacht worden besteed aan het spooraanbod tussen de oostrand van Vlaams-Brabant en de hoofdstad.

13.02 **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): La SNCB examine la question de la mobilité dans la zone d'attraction de Louvain. L'offre ferroviaire entre la périphérie Est du Brabant flamand et la capitale bénéficiera d'une attention particulière.

De toenemende congestie op de weg naar het station van Leuven zet de aantrekkelijkheid van dit station onder druk. De NMBS bestudeert in de stuurgroep Regionet Leuven hoe de aantrekkelijkheid van het aanbod op spoorlijn 36 tussen Leuven en Tienen kan worden verbeterd.

La congestion croissante de la route qui mène à la gare de Louvain risque de nuire à l'attractivité de cette gare. La SNCB étudie au sein du Comité de pilotage Regionet Leuven la possibilité d'améliorer l'offre de la ligne ferroviaire 36 entre Louvain et Tirlemont.

In het voorstel van meerjareninvesteringsplan voor Leuven werden twee projecten opgenomen, die nu reeds worden uitgevoerd, de bouw van nieuw reizigerssanitair en de afwerking van perrons 1, 2, 3, 1a, 1b, 1c en 1d.

Dans la proposition de plan pluriannuel d'investissement pour Louvain figuraient deux projets qui sont d'ores et déjà exécutés: la construction de nouveaux sanitaires pour les voyageurs et l'achèvement des quais n^{os} 1, 2, 3, 1a, 1b, 1c et 1d.

De NMBS stelt ook de bouw voor van een ondergrondse fietsenstalling onder het Martelarenplein. Deze drie projecten vergen samen een bedrag van 13,3 miljoen euro in de periode 2016-2020.

La SNCB propose également la construction d'un parc à vélos souterrain sous la Martelarenplein. Ces trois projets nécessitent ensemble un montant de 13,3 millions d'euros pour la période 2016-2020.

13.03 **Els Van Hoof** (CD&V): Ik kreeg geen antwoord over de studie over Haasrode en mogelijke stations in Lovenjoel en Kumtich.

13.03 **Els Van Hoof** (CD&V): Je n'ai pas reçu de réponse concernant l'étude relative à Haasrode et aux éventuelles gares de Lovenjoel et de Kumtich.

13.04 Minister **François Bellot** (*Nederlands*): De studie bestudeert ook de alternatieven voor het station van Haasrode.

13.04 **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): L'étude explore également d'autres pistes pour la gare de Haasrode.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

14 **Vraag van mevrouw Anne Dedry aan de**

14 **Question de Mme Anne Dedry au ministre de**

minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "toegenomen vliegbewegingen boven de Noordrand" (nr. 18825)

Voorzitter: mevrouw Inez De Coninck.

14.01 Anne Dedry (Ecolo-Groen): De bewoners van de Noordrand van Brussel nemen sinds april meer vliegbewegingen boven hun woonplaats waar.

Is de minister op de hoogte? Is er een verband met de boetes die vliegtuigmaatschappijen boven het hoofd hangen voor het overtreden van de Brusselse geluidsnormen? Wordt er geëxperimenteerd met andere vliegbewegingen? Zijn deze nieuwe waarnemingen te rijmen met de aanbevelingen van de WHO? Welke stappen zal de minister nemen om de extra overlast voor de bewoners van de Noordrand teniet te doen?

14.02 Minister François Bellot (*Nederlands*): De laatste maanden werd niets gewijzigd aan de vliegprocedures, de infrastructuur of de spreidingsregels. Wel kunnen er seizoensgebonden wijzigingen aan het verkeersvolume worden vastgesteld. In schoolvakanties is er ook steeds een toename van het verkeer. Het aantal vluchten boven de Noordrand is in dezelfde verhouding toegenomen als het totale aantal vluchten. Er is dus geen verschuiving geweest van de ene zone naar de andere.

14.03 Anne Dedry (Ecolo-Groen): Ik zal deze informatie doorspelen aan de actiegroepen.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 18847 van de heer Raskin wordt uitgesteld. Vraag nr. 18881 van mevrouw Inez De Coninck wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

15 Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de hercertificering van de Boeing 757" (nr. 18897)

15.01 Inez De Coninck (N-VA): De Franstalige ombudsman berichtte onlangs dat voor de Boeings 757 van DHL een hercertificering gebeurde, waardoor deze toestellen voortaan de

la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'augmentation des vols au-dessus de la périphérie Nord" (n° 18825)

Présidente: Mme Inez De Coninck.

14.01 Anne Dedry (Ecolo-Groen): Depuis le mois d'avril, les habitants de la périphérie Nord de Bruxelles observent un accroissement du nombre de mouvements d'avions au-dessus de leur domicile.

Le ministre a-t-il connaissance de cette évolution? Est-elle liée aux amendes qu'encourent les compagnies aériennes si elles enfreignent les normes de bruit en vigueur à Bruxelles? Expérimente-t-on de nouveaux mouvements aériens? Ces nouvelles observations sont-elles compatibles avec les recommandations de l'OMS? Quelles mesures le ministre va-t-il prendre en vue de mettre fin à ces nuisances supplémentaires subies par les habitants de la périphérie Nord?

14.02 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): Aucune modification des procédures de vol, de l'infrastructure ou des règles de dispersion des vols n'est intervenue au cours des derniers mois. Des modifications saisonnières du volume des trafics peuvent cependant être constatées. On observe également toujours une hausse du trafic durant les vacances scolaires. Le nombre de vols au-dessus de la périphérie Nord a augmenté dans la même proportion que le nombre total des vols. Aucun déplacement n'a dès lors eu lieu d'une zone vers une autre.

14.03 Anne Dedry (Ecolo-Groen): Je transmettrai cette information aux groupes d'action.

L'incident est clos.

La **présidente**: La question n° 18847 de M. Raskin est reportée. La question n° 18881 de Mme Inez De Coninck est transformée en question écrite.

15 Question de Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la recertification du Boeing 757" (n° 18897)

15.01 Inez De Coninck (N-VA): Le médiateur francophone a récemment annoncé que les Boeing 757 de DHL avaient été soumis à une nouvelle procédure de certification, à la suite de

Ringroute in plaats van de Kanaalroute zouden gebruiken.

Klopt dit? Welke procedure wordt gevolgd voor een hercertificering? Op vraag van wie gebeurde dat en wie staat in voor de goedkeuring? Over hoeveel en welke types toestellen gaat het? Hoeveel vluchten zullen wekelijks gebruikmaken van de Ringroute?

15.02 Minister **François Bellot** (*Nederlands*): De Duitse luchtvaartoverheden hebben in maart 2017 een nieuw geluidscertificaat toegekend aan vijf Boeings 757, waaronder twee van EAT-DHL die in Duitsland zijn ingeschreven. De geluidsniveaus brengen het QC voor die toestellen op 4,2, waardoor zij verplicht gebruik moeten maken van de Ringroute. Dat is een gevolg van een politieke beslissing van 24 januari 2003.

De certificering van toestellen gebeurt door het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA) conform de procedures van de International Civil Aviation Organization (ICAO)-bijlage 16 Environmental Protection en artikel 11 van Europese verordening 216/2008.

Een certificering gebeurt op vraag van de operator. Aangezien het om Duitse toestellen gaat, is de FOD Mobiliteit niet bevoegd.

Eind april meldde de directeur van de ombudsdienst mij dat tussen 1 en 25 april 37 toestellen 's nachts de Charlie-procedure van de Ringroute hebben gevolgd, dus gemiddeld 10 per week. Het zijn dan echter niet stelselmatig dezelfde Duitse toestellen die op Brussel vliegen. Naar gelang van het toestel kan een nachtvlucht verlopen via een van beide routes. Er is ook geen quotum voor de spreiding van de nachtvluchten tussen beide routes. Enkel het maximaal aantal nachtvluchten op jaarbasis wordt opgetekend.

Als een luchtvaartmaatschappij haar vloot zou aanpassen ten voordele van toestellen met een QC van minder dan 4, zouden vluchten verschuiven van de Ringroute naar de Kanaalroute.

15.03 **Inez De Coninck** (N-VA): Waarom heeft DHL-Duitsland de hercertificering gevraagd? Was het om de Brusselse boetes te vermijden?

Het incident is gesloten.

laquelle ces avions n'utiliseraient désormais plus la route du Canal, mais celle du Ring.

Confirmez-vous cette information? Quelle est la procédure appliquée pour la recertification? Qui en fait la demande et qui doit l'approuver? Quels sont les types d'avions concernés et combien sont-ils? Combien de vols emprunteront-ils chaque semaine la route du Ring?

15.02 **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): En mars 2017, les autorités aéronautiques allemandes ont délivré un nouveau certificat de bruit à cinq Boeing 757, dont deux de la compagnie EAT-DHL, immatriculés en Allemagne. Les niveaux sonores portent le QC de ces appareils à 4,2, les obligeant à emprunter la route du Ring. C'est le résultat d'une décision politique du 24 janvier 2003.

La certification des appareils est effectuée par l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne (EASA), conformément aux procédures fixées dans l'annexe 16 Protection de l'Environnement de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et à l'article 11 du règlement européen 216/2008.

Toute certification est effectuée à la demande de l'opérateur. Le SPF Mobilité n'est pas compétent en l'espèce étant donné qu'il s'agit d'appareils allemands.

Le directeur du service de médiation m'a fait savoir fin avril que 37 avions avaient suivi la procédure Charlie sur l'itinéraire du ring pour des vols nocturnes entre le 1^{er} et le 25 avril, c'est-à-dire en moyenne 10 avions par semaine. Les appareils qui desservent Bruxelles ne sont pas systématiquement les mêmes avions allemands. Le choix de faire circuler un avion sur l'un des deux itinéraires de nuit est opéré en fonction des caractéristiques de l'appareil. La répartition des vols nocturnes entre les deux routes ne dépend pas davantage de quotas. Seul le nombre maximum de vols nocturnes par an est pris en considération.

Si une compagnie aérienne modifiait sa flotte de façon à utiliser des appareils d'un QC de moins de 4, certains vols se déplaceraient de l'itinéraire ring à l'itinéraire canal.

15.03 **Inez De Coninck** (N-VA): Pourquoi DHL Allemagne a-t-il sollicité une recertification? Cette demande visait-elle à éviter les amendes à Bruxelles?

L'incident est clos.

De **voorzitter**: Vraag nr. 18898 van de heer Gilkinet wordt uitgesteld.

La **présidente**: La question n° 18898 de M. Gilkinet est reportée.

16 Vraag van mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de lokalen van de Spoorwegpolitie in Namen" (nr. 18901)

16 Question de Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les locaux de la Police des chemins de fer à Namur" (n° 18901)

16.01 Gwenaëlle Grovonius (PS): De Spoorwegpolitie van Namen is al 15 jaar lang gehuisvest in voorlopige lokalen. Sinds een aantal maanden is de airco stuk, en is de situatie er onhoudbaar.

16.01 Gwenaëlle Grovonius (PS): La Police des chemins de fer à Namur occupe des locaux provisoires depuis 15 ans. Le système d'aération-climatisation défectueux les rend invivables depuis quelques mois.

Een recent arbeidsgeneeskundig rapport bevestigt dat de onvrede bij het personeel en de klachten van de vakbonden gegrond zijn.

Un récent rapport de la médecine du travail confirme le ressenti du personnel et les plaintes des syndicats.

Bent u op de hoogte van die situatie? Welke maatregelen zullen er worden genomen om de arbeidsomstandigheden te verbeteren?

Êtes-vous au courant de cette situation? Quelles mesures seront-elles prises pour améliorer ces conditions de travail?

16.02 Minister François Bellot (*Frans*): Een protocolakkoord bepaalt dat de NMBS lokalen ter beschikking moet stellen van de Spoorwegpolitie. De NMBS neemt de inrichting ervan voor haar rekening, met uitzondering van de specifieke uitrusting (veiligheidsdeuren en -ramen en cellen).

16.02 François Bellot, ministre (*en français*): Par protocole d'accord, la SNCB doit mettre à disposition des locaux pour la Police des chemins de fer. Elle prend en charge leurs aménagements sauf les équipements spécifiques (portes et vitres sécurisées et cellules).

In Namen werkt de klimaatregeling met een systeem van koelbalken, dat niet langer voldoet. De klimaatregeling in de lokalen van de Spoorwegpolitie van de volledige oostelijke vleugel wordt geregeld door warmte-, koude- en pulsiegroepen die door de NMBS worden beheerd. De lucht wordt gefilterd in de luchtinlaten en de filters worden door de NMBS onderhouden. De luchtfilters hoeven dus niet lokaal te worden gereinigd.

À Namur, la climatisation est assurée par un système dit de poutres froides qui n'est plus performant. La régulation dans les locaux SPC de toute la partie Est de la dalle est assurée au moyen de groupes chaud/froid et de pulsions, gérés par la SNCB. L'air est filtré au niveau des prises d'air et les filtres sont entretenus par la SNCB. Aucun nettoyage de filtres d'air n'est à effectuer localement.

Sommige lokalen zijn niet met een sensor uitgerust, er werd soms een te hoge temperatuur vastgesteld en er werden ook temperatuurschommelingen opgemerkt, alsook condens op de koelbalken. Op 23 mei heeft de NMBS vastgesteld dat de lamellen met kleefband waren dichtgeplakt, dat er vlak bij een sensor een elektrisch verwarmingstoestel stond en dat er een kast was geplaatst voor een sensor. Dat alles verstoort de werking van de installatie.

Certains des locaux en cause sont dépourvus de sonde; on a constaté une température parfois trop élevée, une disparité des températures et une condensation d'air humide sur les poutres froides. Le 23 mai, la SNCB a constaté des lames d'air obturées par du papier collant, un radiateur électrique près d'une sonde, une sonde derrière une armoire, ce qui perturbe l'installation.

De te nemen maatregelen zullen aan bod komen op een vergadering met de federale politie en de NMBS op 8 juni. In afwachting van de verhuizing van de diensten in april 2018 doet de NMBS er alles aan om de installatie aan te passen en zo de arbeidsomstandigheden voor het personeel te verbeteren.

Les mesures à prendre seront exposées lors d'une réunion entre la police fédérale et la SNCB le 8 juin. En attendant le déménagement des services en avril 2018, la SNCB met tout en œuvre pour adapter les installations afin d'améliorer les conditions de travail du personnel.

Het is aan de gebruiker van de ruimten om zelf en op eigen kosten de taken van de huurder uit te voeren, waaronder het afstoffen en het schoonmaken van de ventilatieroosters.

16.03 Gwenaëlle Grovonius (PS): Als het probleem niet is opgelost, zal ik u daar na de vergadering op 8 juni opnieuw over interpellieren.

Het incident is gesloten.

17 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het digitale aanbod van de NMBS" (nr. 18904)
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de digitalisering bij de NMBS" (nr. 18972)
- de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de bedreigde werkgelegenheid bij Ypto nv, een dochteronderneming van de NMBS" (nr. 19075)
- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het digitale aanbod van de NMBS" (nr. 19102)

17.01 Gwenaëlle Grovonius (PS): De NMBS zou een ongeziene openbare aanbesteding uitgeschreven hebben voor de modernisering van haar IT-tools, voor een bedrag van 190 tot 227 miljoen euro voor de komende zeven jaar.

Wat zijn de voorziene uitgaven? Over welk soort producten gaat het? Hoe kan men, in de huidige context van een strak begrotingsbeleid, verkocht krijgen dat de prioriteit gegeven wordt aan de digitalisering?

17.02 Minister François Bellot (Frans): De NMBS verklaart dat ze een aanbesteding heeft uitgeschreven voor de ontwikkeling en het onderhoud van de applicaties. De bestaande applicaties dienen te blijven evolueren, er moet echter rekening worden gehouden met de veroudering van de IT-systemen en gegevenscentra. De NMBS verwacht dat er een oplossing zal zijn tegen september 2018. De keuze hangt af van de aanbestedingsprocedure, met inbegrip van de ticketing.

Il appartient à l'occupant d'assurer à ses frais et par ses services les tâches incombant au locataire, dont le dépoussiérage et le nettoyage des grilles de ventilation.

16.03 Gwenaëlle Grovonius (PS): Je reviendrai vers vous après la réunion du 8 juin si le problème demeure.

L'incident est clos.

17 Questions jointes de

- Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'offre digitale de la SNCB" (n° 18904)
- 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 numérisation à la SNCB" (n° 18972)
- M. Marco Van Hees au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les menaces pour l'emploi chez Ypto S.A., filiale de la SNCB" (n° 19075)
- M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'offre digitale de la SNCB" (n° 19102)

17.01 Gwenaëlle Grovonius (PS): La SNCB aurait lancé un marché sans précédent de modernisation de ses outils informatiques – 190 à 277 millions d'euros pour les sept prochaines années.

Quelles sont les dépenses prévues? Pour quels types de produits? Dans le contexte actuel de rigueur budgétaire, comment expliquer qu'on donne une telle priorité au numérique?

17.02 François Bellot, ministre (en français): La SNCB m'informe qu'elle a lancé un marché visant le développement et la maintenance applicative. Il est nécessaire de faire évoluer les applications existantes compte tenu, notamment, du vieillissement des infrastructures IT et des centres de données. La SNCB attend une solution pour septembre 2018. Le choix dépendra de la procédure lancée, qui comprend le *ticketing*.

Er is geen ontkomen aan de digitale revolutie, de NMBS mag die trein niet missen, en het maakt ook deel uit van het ondernemingsplan van de NMBS. Het initiatief valt binnen de budgettaire grenzen die werden bepaald door de regering en tot doel hebben de huidige kosten te verlagen door een beter beheer van de bestaande en toekomstige applicaties. De SNCF bijvoorbeeld trekt daar in de loop van de komende drie jaar 900 miljoen euro voor uit.

De verbetering van de werkprocessen bij de NMBS en van de gebruikerservaring vereisen een verregaandere digitalisering, die op professionele leest geschoeid en financieel haalbaar moet zijn.

Het incident is gesloten.

18 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Benoit Hellings** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de landingen op baan 07R van Brussels Airport" (nr. 18885)
- mevrouw **Karine Lalieux** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de landingen op baan 07L" (nr. 19053)

18.01 **Benoit Hellings** (Ecolo-Groen): Elk van de drie banen op Brussels Airport kan in beide richtingen gebruikt worden. De vliegtuigen landen meestal op baan 25L en 25R. Bij noordoostenwind landen de vliegtuigen op baan 01, of op baan 07L als er te veel wind staat.

Sinds 22 maart 2017 werden er evenwel veel landingen uitgevoerd op baan 07R. Er was geen sprake van een capaciteitsprobleem. Wanneer die baan gebruikt wordt, ondervinden 337.936 bewoners geluidsoverlast, tegenover 54.986 bewoners bij gebruik van baan 01. De milieu-impact is in dat geval ook groter.

Waarom werden de piloten verzocht om te landen op baan 07R in plaats van baan 07L of baan 01?

18.02 Minister **François Bellot** (*Frans*): Volgens Belgocontrol werd baan 07R gebruikt als landingsbaan op 22 maart vanaf 18.47 u tot 1.28 u de volgende dag, op 25 maart vanaf 23 u tot 5 u de volgende dag, op 29 april vanaf 20.45 u tot 6.30 u de volgende dag en op 26 mei vanaf 20.58 u tot 5.30 u de volgende dag wegens de weersomstandigheden en/of omdat andere banen

La révolution digitale est indispensable et fait partie du plan d'entreprise de la SNCB. L'initiative s'inscrit dans les balises budgétaires définies par le gouvernement et a pour objectif de réduire les coûts actuels tout en assurant une gestion plus optimale des applications existantes et futures. Notons que la SNCF débloquera 900 millions en la matière au cours des trois prochaines années.

L'amélioration des processus, des métiers de la SNCB et de l'expérience client passeront par une digitalisation accrue et financièrement soutenable.

L'incident est clos.

18 **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 "les atterrissages sur la piste 07R de Brussels Airport" (n° 18885)
- Mme **Karine Lalieux** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les atterrissages en piste 07L" (n° 19053)

18.01 **Benoit Hellings** (Ecolo-Groen): Chacune des trois pistes de Brussels Airport est utilisable dans les deux sens. Le plus souvent, les avions atterrissent sur les pistes 25 gauche et 25 droite. Si le vent vient du nord-est, les avions atterrissent sur la piste 01 – ou sur la piste 07 gauche si le vent est trop fort.

Depuis le 22 mars 2017, on a pourtant observé de nombreux atterrissages sur la piste 07 droite. Il ne s'agissait pas d'un problème de capacité. Le bruit causé a un impact sur 337 936 habitants, contre 54 986 pour la piste 01. L'impact environnemental est aussi plus élevé.

Pourquoi donc les avions ont-ils été invités à atterrir sur la piste 07 droite plutôt que sur la 07 gauche ou la 01?

18.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): Selon Belgocontrol, la piste 07R a été utilisée pour les atterrissages du 22 mars à 18 h 47 au 23 mars à 01 h 28, du 25 mars à 23 h au 26 mars à 5 h, du 29 avril à 20 h 45 au 30 avril à 06 h 30 et du 26 mai à 20 h 58 au 27 mai à 05 h 30, en raison des conditions météorologiques et/ou de l'indisponibilité des autres pistes.

niet beschikbaar waren.

De luchtverkeersleider beslist welke banen er worden gebruikt. Bij oostenwind of in geval van de onbeschikbaarheid van banen worden de banen 07 gebruikt. Baan 07L wordt gebruikt voor landingen overdag en mogen momenteel slechts worden gebruikt bij goede zichtbaarheid. Tussen zonsondergang en zonsopgang moet baan 07R worden gebruikt. De capaciteit van deze baan is echter zeer beperkt bij gebrek aan taxiways.

18.03 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): De bewoners stellen vast dat het noordwesten van Brussel veel vaker overvlogen wordt door landende vliegtuigen. De banen 07L en R mogen enkel gebruikt worden als het niet anders kan. Men moet nagaan of Belgocontrol de windnormen toepast – de audit zal dat uitwijzen – en voorkomen dat de vliegroutes gewijzigd worden waardoor de banen 07L en R veel vaker gebruikt zouden mogen worden.

Tot nu toe hebt u inderdaad voorkomen dat die mogelijkheid in de AIP werd gepubliceerd.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.02 uur.

Le choix opérationnel des pistes est fait par le contrôleur aérien. Par vent d'est ou en cas d'indisponibilité, les pistes 07 sont mises en service. La piste 07L est utilisée pour les atterrissages de jour et ne peut actuellement être utilisée qu'avec une bonne visibilité. Entre le coucher et le lever du soleil, la piste 07R doit être utilisée, avec une capacité très réduite en raison de l'absence de taxiway.

18.03 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): Les riverains constatent une augmentation substantielle du survol du nord-ouest de Bruxelles en atterrissage. Les pistes 07 L et R ne peuvent être utilisées qu'en dernier recours. Il faut vérifier que Belgocontrol applique les normes de vent – l'audit nous le dira – et éviter une modification des routes permettant un usage courant des 07 L et R.

Jusqu'à présent, vous avez évité que cette possibilité soit publiée aux AIP.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 17 h 02.