



BELGISCHE KAMER VAN  
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRESENTANTS  
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

**Dinsdag**

**19-12-2017**

**Namiddag**

**Mardi**

**19-12-2017**

**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 <sup>e</sup> zittingsperiode + basissnummer en volgnummer	DOC 54 0000/000	Document parlementaire de la 54 <sup>e</sup> législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden	QRVA	Questions et Réponses écrites
CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag	CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral
CRABV	Beknopt Verslag	CRABV	Compte Rendu Analytique
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 beige kleurig papier)	MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

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

## INHOUD

Vraag van de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de weigering van de NMBS en Infrabel om hun gegevens te delen met reizigersverenigingen" (nr. 21829)

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

Samengevoegde vragen van 2

- de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het geblokkeerde dossier van het MIP" (nr. 22060)

- de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de investeringen in het station Turnhout" (nr. 22072)

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

Samengevoegde vragen van 4

- de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het toenemende aantal treinbestuurders die ontslag nemen" (nr. 21828)

- mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het afkopen van de recuperatieverlofdagen van het spoorwegpersoneel" (nr. 22220)

- mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het personeelsreductieplan van de NMBS" (nr. 22268)

- mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de personeelsinkrimping bij de NMBS" (nr. 22471)

- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale

## SOMMAIRE

Question de M. Marcel Cheron au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la non-ouverture des données SNCB et Infrabel aux associations de navetteurs" (n° 21829)

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

Questions jointes de 2

- M. Marcel Cheron au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le blocage du PPI" (n° 22060)

- M. Stefaan Van Hecke au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les investissements à la gare de Turnhout" (n° 22072)

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

Questions jointes de 4

- M. Marcel Cheron au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les démissions des conducteurs de la SNCB" (n° 21828)

- Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le rachat des jours de récupération des cheminots" (n° 22220)

- Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le plan de réduction du personnel de la SNCB" (n° 22268)

- Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la diminution du personnel de la SNCB" (n° 22471)

- M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale

Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de aanwervingscampagnes van Infrabel" (nr. 22472)		des Chemins de fer Belges, sur "les campagnes de recrutement d'Infrabel" (n° 22472)	
- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de werkgelegenheid bij de NMBS" (nr. 22474)	4	- M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'emploi à la SNCB" (n° 22474)	4
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het tekort aan personeel bij de NMBS en Infrabel" (nr. 22662)	4	- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la pénurie de personnel à la SNCB et chez Infrabel" (n° 22662)	4
- de heer Raoul Hedebouw aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het uitbetalen van kredietdagen aan het personeel van de NMBS" (nr. 22680)	4	- M. Raoul Hedebouw au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le paiement de jours de crédit au personnel de la SNCB" (n° 22680)	4
- de heer Raoul Hedebouw aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de plannen om het personeel bij de NMBS te reduceren" (nr. 22681)	4	- M. Raoul Hedebouw au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les projets de réduction du personnel à la SNCB" (n° 22681)	4
- de heer Raoul Hedebouw aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het tekort aan treinbestuurders" (nr. 22682) <i>Sprekers: Marcel Cheron, Gwenaëlle Grovonijs, Inez De Coninck, Laurent Devin, Jef Van den Bergh, Raoul Hedebouw, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	4	- M. Raoul Hedebouw au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la pénurie de conducteurs de train" (n° 22682) <i>Orateurs: Marcel Cheron, Gwenaëlle Grovonijs, Inez De Coninck, Laurent Devin, Jef Van den Bergh, Raoul Hedebouw, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	4
Vraag van mevrouw Karin Temmerman aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het overgaan tot de verkoop van de werfgronden van Infrabel aan het station van Drongen" (nr. 21924) <i>Sprekers: Karin Temmerman, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	11	Question de Mme Karin Temmerman au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la mise en vente des terrains de chantier d'Infrabel à la gare de Drongen" (n° 21924) <i>Orateurs: Karin Temmerman, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	11
Vraag van de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de investeringen in het station Turnhout" (nr. 22072) <i>Sprekers: Stefaan Van Hecke, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	11	Question de M. Stefaan Van Hecke au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les investissements à la gare de Turnhout" (n° 22072) <i>Orateurs: Stefaan Van Hecke, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	11
Samengevoegde vragen van	12	Questions jointes de	12
- de heer Marcel Cheron aan de minister van	12	- M. Marcel Cheron au ministre de la Mobilité,	12

Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de inrichting van een beveiligde fietsenstalling aan de stations Rixensart en Genval" (nr. 22079)		chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'installation d'un parking vélo sécurisé en gares de Rixensart et Genval" (n° 22079)	
- de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de tarieven van de fietsenstalling aan het station Nijvel" (nr. 22080)	12	- M. Marcel Cheron au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les tarifs du parking vélo à la gare de Nivelles" (n° 22080)	12
<i>Sprekers: Marcel Cheron, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</i>		<i>Orateurs: Marcel Cheron, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</i>	
Vraag van de heer Gilles Foret aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het gebruik van open data op het stuk van mobiliteit" (nr. 22103)	13	Question de M. Gilles Foret au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le développement de 'l'open data' dans le domaine de la mobilité" (n° 22103)	13
<i>Sprekers: Gilles Foret, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</i>		<i>Orateurs: Gilles Foret, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</i>	
Samengevoegde vragen van	14	Questions jointes de	14
- de heer Gilles Foret aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de plannen van Eurostar en van DB voor een hst-verbinding tussen Frankfurt en Londen" (nr. 22126)	14	- M. Gilles Foret au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les liaisons entre Francfort et Londres par Eurostar et la DB" (n° 22126)	14
- de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de beveiliging van de perrons van de internationale treinstations" (nr. 22388)	15	- M. Gautier Calomne au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la sécurisation des quais des gares internationales de la SNCB" (n° 22388)	15
<i>Sprekers: Gilles Foret, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</i>		<i>Orateurs: Gilles Foret, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</i>	
Samengevoegde interpellatie en vragen van	15	Interpellation et questions jointes de	15
- de heer Georges Dallemagne tot de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen over "de vluchten boven Brussel" (nr. 239)	15	- M. Georges Dallemagne au ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges sur "le survol de Bruxelles" (n° 239)	15
- mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vluchten boven Brussel" (nr. 22143)	15	- Mme Karine Lalieux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le survol de Bruxelles" (n° 22143)	15
- de heer Eric Van Rompuy aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het vliegverkeer over Brussel en de Vlaamse rand rond Brussel" (nr. 22209)	15	- M. Eric Van Rompuy au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le survol de Bruxelles et de la périphérie flamande de Bruxelles" (n° 22209)	15

<p>- heer Benoit Hellings aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de reactie van de regering op het vonnis van de Brusselse rechtbank van eerste aanleg waarbij de Belgische Staat ertoe veroordeeld wordt het besluit van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest over de geluidsnormen te doen naleven" (nr. 22656)</p> <p><i>Sprekers: Georges Dallemagne, Benoit Hellings, Karine Lalieux, François Bellot</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	15	<p>- M. Benoit Hellings au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la réponse du gouvernement au jugement du tribunal de première instance de Bruxelles condamnant l'État belge à faire cesser les violations de l'arrêté bruit de la Région de Bruxelles-Capitale" (n° 22656)</p> <p><i>Orateurs: Georges Dallemagne, Benoit Hellings, Karine Lalieux, François Bellot</i>, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	15
<i>Moties</i>	21	<i>Motions</i>	21
Samengevoegde vragen van	22	Questions jointes de	22
<p>- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de afschaffing van overwegen" (nr. 22179)</p>	22	<p>- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la suppression de passages à niveau" (n° 22179)</p>	22
<p>- mevrouw Stéphanie Thoron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de sensibiliseringsacties van Infrabel in basis- en middelbare scholen" (nr. 22640)</p>	22	<p>- Mme Stéphanie Thoron au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les actions de sensibilisation d'Infrabel dans les écoles primaires et secondaires" (n° 22640)</p>	22
<p>- de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toename van het aantal gevallen van spoorlopen" (nr. 22665)</p>	22	<p>- M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'augmentation du phénomène de 'trespassing'" (n° 22665)</p>	22
<p>- de heer Raoul Hedebouw aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "spoorlopen" (nr. 22679)</p> <p><i>Sprekers: Jef Van den Bergh, Emir Kir, Raoul Hedebouw, François Bellot</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	22	<p>- M. Raoul Hedebouw au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les intrusions sur les voies" (n° 22679)</p> <p><i>Orateurs: Jef Van den Bergh, Emir Kir, Raoul Hedebouw, François Bellot</i>, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	22
Samengevoegde vragen van	25	Questions jointes de	25
<p>- de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de sluiting van de wachtzaal in het station Schulen" (nr. 22191)</p>	25	<p>- M. Stefaan Van Hecke au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la fermeture de la salle d'attente de la gare de Schulen" (n° 22191)</p>	25
<p>- de heer Raoul Hedebouw aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de sluiting van het wachtlokaal in Schulen" (nr. 22678)</p> <p><i>Sprekers: Stefaan Van Hecke, Raoul Hedebouw, François Bellot</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de</p>	25	<p>- M. Raoul Hedebouw au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la fermeture de la salle d'attente à Schulen" (n° 22678)</p> <p><i>Orateurs: Stefaan Van Hecke, Raoul Hedebouw, François Bellot</i>, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la</p>	25

Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Samengevoegde vragen van	26	Questions jointes de	26
- de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "verklisystemen van politiecontroles" (nr. 22353)	26	- M. Stefaan Van Hecke au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les systèmes de délation des contrôles de police" (n° 22353)	26
- de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de verklikkers van radar- en politiecontroles" (nr. 22373)	26	- M. Gautier Calomne au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les avertisseurs de radars et de contrôles de police" (n° 22373)	26
<i>Sprekers:</i> <b>Stefaan Van Hecke, François Bellot</b> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> <b>Stefaan Van Hecke, François Bellot</b> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van mevrouw Sybille de Coster-Bauchau aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het gebruik van de busstroken door de Villo!-dienstwagens" (nr. 22287)	28	Question de Mme Sybille de Coster-Bauchau au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'usage des bandes de bus par les véhicules de services de Villo!" (n° 22287)	28
<i>Sprekers:</i> <b>Sybille de Coster-Bauchau, François Bellot</b> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> <b>Sybille de Coster-Bauchau, François Bellot</b> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van mevrouw Sybille de Coster-Bauchau aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de samenwerking met navigatieproviders" (nr. 22302)	29	Question de Mme Sybille de Coster-Bauchau au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la collaboration avec les applications d'aide à la conduite" (n° 22302)	29
<i>Sprekers:</i> <b>Sybille de Coster-Bauchau, François Bellot</b> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> <b>Sybille de Coster-Bauchau, François Bellot</b> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van mevrouw Isabelle Galant aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stijgende verkoop van elektrische voertuigen" (nr. 22356)	30	Question de Mme Isabelle Galant au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la hausse des ventes de voitures électriques" (n° 22356)	30
<i>Sprekers:</i> <b>Isabelle Galant, François Bellot</b> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> <b>Isabelle Galant, François Bellot</b> , ministre de la 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 staat van het Leuvense station" (nr. 22379)	31	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 "l'état de la gare de Louvain" (n° 22379)	31
<i>Sprekers:</i> <b>Els Van Hoof, François Bellot</b> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> <b>Els Van Hoof, François Bellot</b> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van	32	Question de M. Emir Kir au ministre de la Mobilité,	32

Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de middenvakrijders op de snelwegen" (nr. 22672)		chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les centristes sur les autoroutes" (n° 22672)	
<i>Sprekers:</i> <b>Emir Kir, François Bellot</b> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> <b>Emir Kir, François Bellot</b> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Samengevoegde vragen van	33	Questions jointes de	33
- mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het sneeuwvrij maken van de perrons" (nr. 22536)	33	- Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le déneigement des quais" (n° 22536)	33
- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "sneeuw en ijzel op de perrons" (nr. 22549)	33	- Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les quais enneigés et verglacés" (n° 22549)	33
<i>Sprekers:</i> <b>Inez De Coninck, François Bellot</b> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> <b>Inez De Coninck, François Bellot</b> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het gebruik van dashcams in politievoertuigen" (nr. 22540)	35	Question de M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'utilisation des 'dash cams' dans les voitures de police" (n° 22540)	35
<i>Sprekers:</i> <b>Emir Kir, François Bellot</b> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> <b>Emir Kir, François Bellot</b> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toename van het aantal overtredingen wegens rijden onder invloed van drugs" (nr. 22541)	35	Question de M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la hausse du nombre d'infractions pour conduite sous l'influence de la drogue" (n° 22541)	35
<i>Sprekers:</i> <b>Emir Kir, François Bellot</b> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> <b>Emir Kir, François Bellot</b> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Samengevoegde vragen van	36	Questions jointes de	36
- mevrouw Daphné Dumery aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het inhaalverbod voor vrachtwagens bij neerslag" (nr. 22544)	36	- Mme Daphné Dumery au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'interdiction de dépasser pour les camions en cas de précipitations" (n° 22544)	36
- de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het verstrengen van de rijregels voor vrachtwagens" (nr. 22675)	36	- M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le durcissement des règles pour les poids lourds en matière de conduite" (n° 22675)	36
<i>Sprekers:</i> <b>Emir Kir, François Bellot</b> , minister		<i>Orateurs:</i> <b>Emir Kir, François Bellot</b> , ministre	



- van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
- Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de samenwerking met het Brussels Gewest bij de invoering van een nieuwe unieke portaalsite voor klachten over geluidsoverlast" (nr. 22663) 37
- Question de M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la collaboration avec la Région bruxelloise dans la mise en œuvre d'un nouveau portail d'accès unique pour les plaintes relatives au bruit" (n° 22663) 37
- Sprekers: Emir Kir, François Bellot*, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- Orateurs: Emir Kir, François Bellot*, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
- Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de controles in treinen naar aanleiding van recente incidenten" (nr. 22664) 38
- 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 contrôles dans les trains à la suite de récents incidents" (n° 22664) 38
- Sprekers: Emir Kir, François Bellot*, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- Orateurs: Emir Kir, François Bellot*, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
- Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de nieuwe infoschermen in de S-treinen van de NMBS" (nr. 22666) 39
- 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 nouveaux écrans d'information dans les trains S de la SNCB " (n° 22666) 39
- Sprekers: Emir Kir, François Bellot*, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- Orateurs: Emir Kir, François Bellot*, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
- Vraag van de heer Veli Yüksel aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het station Gent-Sint-Pieters" (nr. 22667) 40
- Question de M. Veli Yüksel au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la gare de Gand-Saint-Pierre" (n° 22667) 40
- Sprekers: Veli Yüksel, François Bellot*, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- Orateurs: Veli Yüksel, François Bellot*, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
- Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het gebruik van slimme brillen bij spoedinterventies" (nr. 22671) 41
- Question de M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'utilisation des lunettes intelligentes pour les interventions d'urgence" (n° 22671) 41
- Sprekers: Emir Kir, François Bellot*, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- Orateurs: Emir Kir, François Bellot*, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
- Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de verkoop van nummerplaten in België in de maand november" (nr. 22673) 42
- Question de M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la vente de plaques d'immatriculation en novembre en Belgique" (n° 22673) 42
- Sprekers: Emir Kir, François Bellot*, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- Orateurs: Emir Kir, François Bellot*, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

## Spoorwegen

- |   |    |   |    |
|---|----|---|----|
| <p>Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het einde van de straffeloosheid voor scooters en voertuigen waarvoor er geen rijbewijs nodig is" (nr. 22674)</p> <p><i>Sprekers:</i> <b>Emir Kir, François Bellot</b>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p> | 43 | <p>Question de M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la fin de l'impunité des scooters et des voitures sans permis" (n° 22674)</p> <p><i>Orateurs:</i> <b>Emir Kir, François Bellot</b>, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p> | 43 |
| <p>Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de door Touring bepleite aanpassing van de maximumsnelheden" (nr. 22676)</p> <p><i>Sprekers:</i> <b>Emir Kir, François Bellot</b>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>                                      | 44 | <p>Question de M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'adaptation par Touring des vitesses maximales" (n° 22676)</p> <p><i>Orateurs:</i> <b>Emir Kir, François Bellot</b>, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>               | 44 |

COMMISSIE VOOR DE  
INFRASTRUCTUUR, HET  
VERKEER EN DE  
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

DINSDAG 19 DECEMBER 2017

Namiddag

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

du

MARDI 19 DECEMBRE 2017

Après-midi

De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.15 uur en voorgezeten door mevrouw Gwenaëlle Grovonius.

La réunion publique de commission est ouverte à 14 h 15 sous la présidence de Mme Gwenaëlle Grovonius.

**01** Vraag van de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de weigering van de NMBS en Infrabel om hun gegevens te delen met reizigersverenigingen" (nr. 21829)

**01** Question de M. Marcel Cheron au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la non-ouverture des données SNCB et Infrabel aux associations de navetteurs" (n° 21829)

**01.01** Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Op 9 november publiceerden de reizigersverenigingen TreinTramBus en Navetteurs.be hun stiptheidscijfers voor de grote spoorlijnen. Ze hanteren daarvoor een eigen methode, want de officiële maandelijkse cijfers worden te veel samengevoegd en stemmen niet overeen met het aanvoelen van de reizigers. Bovendien hebben de NMBS en Infrabel altijd geweigerd hun gedetailleerde cijfers ter beschikking te stellen, onlangs het schriftelijke verzoek in die zin van toenmalig minister Galant in 2015 en het uwe in 2016.

**01.01** Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Le 9 novembre, les associations de navetteurs TreinTramBus et Navetteurs.be ont publié leurs statistiques de ponctualité pour les grandes lignes de trains. Elles utilisent leur propre méthodologie car les publications mensuelles officielles sont trop agrégées et ne correspondent pas au ressenti des voyageurs. De plus, la SNCB et Infrabel ont toujours refusé de mettre à disposition leurs chiffres détaillés, malgré les demandes écrites de la ministre Galant en 2015 et la vôtre en 2016.

Waarom weigeren de NMBS en Infrabel samen te werken met de verenigingen en hun gegevens te delen? Wat zijn hun bedoelingen? Hoe interpreteert u die afwijzing van de verzoeken van de toezichthoudende ministers?

Pourquoi la SNCB et Infrabel refusent-elles de collaborer avec les associations et de partager leurs données? Quelles sont leurs intentions? Comment interprétez-vous cette fin de non-recevoir face aux demandes directes du ministre de tutelle?

**01.02** Minister François Bellot (*Frans*): Stiptheid is een topprioriteit voor de reizigers. Die prioriteit moet in de praktijk vertaald worden door de NMBS en Infrabel, voor wie de stiptheid een maatschappelijke prioriteit is. Ik heb de twee CEO's eraan herinnerd dat ik met vaststellingen geen genoeg meer kon nemen en dat ik resultaten en sterke maatregelen

**01.02** François Bellot, ministre (*en français*): La ponctualité constitue une priorité absolue pour le voyageur. Cette priorité doit être déclinée en pratique au sein de la SNCB et d'Infrabel, pour lesquelles la ponctualité est une priorité sociétale. J'ai rappelé aux deux CEO que je ne pouvais plus me contenter de constats mais que j'attendais des

verwachte. Ik volg aandachtig de werkzaamheden van de reizigersverenigingen. Ik heb ze onlangs ontvangen. De komende weken zullen alle managers van de NMBS en Infrabel in het kader van de roadshow die daartoe georganiseerd wordt, herinnerd worden aan hun verplichtingen met betrekking tot de stiptheid.

Infrabel en de NMBS beschouwen de reizigersverenigingen als belangrijke partners. Tijdens rondetafels worden de stiptheidscijfers geanalyseerd en worden de berekeningsmethoden uit het beheerscontract toegelicht. Tijdens andere rondetafels worden de incidenten verklaard die de stiptheid beïnvloeden (kabeldiefstal, sporenlopen, enz.). De verenigingen zullen hun bevindingen begin 2018 voorstellen en we zullen de kwestie van de gegevensuitwisseling aankaarten.

Ik heb beide bedrijven erop gewezen dat ik verwacht dat er, naast de andere belangrijke luiken van veiligheid en communicatie, een echte strategie ontwikkeld wordt om de stiptheid te verbeteren.

**01.03 Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): Ik twijfel er niet aan dat u veel belang hecht aan de stiptheid. U heeft voorgesteld lijnmanagers aan te stellen, die de toestand moeten verbeteren.

Dat de NMBS en Infrabel nu bereid zijn om samen te werken met de verenigingen is nieuw en veelbelovend.

In se gaat het hier echter om de toegang tot de onbewerkte gegevens. Het is immers gemakkelijk om een grafiek te doen liegen. Ik hoop dat de spoorbedrijven zullen inzien dat het in hun eigen belang is om de onbewerkte gegevens ter beschikking te stellen.

*Het incident is gesloten.*

#### **02 Samengevoegde vragen van**

- de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het geblokkeerde dossier van het MIP" (nr. 22060)
- de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de investeringen in het station Turnhout" (nr. 22072)

*Voorzitter: de heer Jef Van den Bergh.*

**02.01 Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): Het MIP vormt een zeer strategische kwestie in het kader

résultats et des actions fortes. Je suis avec attention les travaux des associations de navetteurs. Je les ai reçues récemment. Dans les prochaines semaines, tous les cadres de la SNCB et d'Infrabel seront rappelés à leurs obligations relatives à la ponctualité, dans le cadre du *roadshow* organisé à cette fin.

Infrabel et la SNCB considèrent les associations de voyageurs comme des partenaires de premier ordre. Lors de tables rondes, les chiffres de ponctualité sont analysés et les méthodes de calcul définies dans le contrat de gestion sont expliquées. D'autres tables rondes expliquent les phénomènes qui influencent la ponctualité (vol de câbles, *trespassing*, etc.). Les associations présenteront leurs constats en début d'année et on abordera la question de la collaboration en matière de données.

J'ai rappelé aux deux entreprises que j'attends une vraie stratégie pour améliorer la ponctualité, à côté des autres volets importants que sont la sécurité et la communication.

**01.03 Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): Je suis sûr que vous vous souciez de la ponctualité. Vous avez proposé des managers de ligne qui doivent apporter une amélioration.

Je me réjouis d'entendre que la SNCB et Infrabel sont d'accord de collaborer avec les associations. C'est nouveau et prometteur.

Mais il s'agit d'une question beaucoup plus basique: celle de l'accès aux données brutes. Car il est facile de faire mentir un graphique. Mais j'espère que les sociétés ferroviaires prendront conscience de leur propre intérêt à faire la transparence sur les données brutes.

*L'incident est clos.*

#### **02 Questions jointes de**

- M. Marcel Cheron au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le blocage du PPI" (n° 22060)
- M. Stefaan Van Hecke au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les investissements à la gare de Turnhout" (n° 22072)

*Président: M. Jef Van den Bergh.*

**02.01 Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): La question du PPI est hautement stratégique, notamment pour

van de evolutie van het GEN-dossier en de uitbreiding van de capaciteit. De federale en Vlaamse regering zouden het maar niet eens worden over de aanwending van 370 miljoen voor Vlaanderen uit het zogenaamde miljard 'voor de goede zaak'. Minister Weyts wil dat alle aandacht gaat naar de elf spoorprioriteiten van de Vlaamse regering. Volgens de pers moet het dossier tegen 20 december uit het slop geraakt zijn.

Zal er vóór het einde van het jaar een oplossing worden gevonden?

Kunt u bevestigen dat de raad van bestuur van Infrabel gisteren het Strategisch Meerjareninvesteringsplan 2018-2031 (SMIP) heeft goedgekeurd? De pers bericht dat de tekst naar de Raad van State werd verzonden, wat me vreemd lijkt. Wat is daarvan aan?

Kunt u meer zeggen over de verschillende samenwerkingsakkoorden die u momenteel sluit om het miljard 'voor de goede zaak' duurzaam beschikbaar te stellen?

*Voorzitter: mevrouw Karine Lalieux.*

**02.02** Minister **François Bellot** (*Frans*): Het Vlaams Gewest maakte op 1 december zijn prioriteiten inzake nieuwe spoorinfrastructuur bekend, waarmee de federale regering op 14 december instemde. Het MIP en het SMIP werden op 27 oktober door de raad van bestuur van de NMBS goedgekeurd.

Ik wilde voor het SMIP en de extra investering van 1 miljard een samenwerkingsakkoord, omdat er wordt afgeweken van het akkoord van 22 maart 2002.

De samenwerkingsakkoorden moeten aan de vier parlementen worden voorgelegd. Vervolgens moeten we het advies van de Raad van State vragen. Voor het eerst wordt er een quadripartiet uitvoerend samenwerkingsakkoord gesloten, wat voortvloeit uit de zesde staatshervorming.

Op het lagere bestuursniveau worden er bilaterale uitvoeringsakkoorden ondertekend en nog een bestuursniveau lager, worden er uitvoeringsovereenkomsten tussen de Staat en de ondernemingen ondertekend. Het samenwerkingsakkoord werd in 2002 na zes jaar onderhandelen ondertekend, maar deze keer zullen we geen zes maanden nodig hebben om alle akkoorden te ondertekenen.

**02.03** **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): Het

l'évolution du dossier RER et l'extension de capacité. Un désaccord subsisterait entre les gouvernements fédéral et flamand sur l'affectation, dans le "milliard vertueux", de 370 millions d'euros pour la Flandre. Le ministre Weyts exigerait de se concentrer sur les onze priorités ferroviaires du gouvernement flamand. La presse citait le délai du 20 décembre pour débloquer ce dossier.

Une solution sera-t-elle trouvée avant la fin de l'année?

Confirmez-vous que le conseil d'administration d'Infrabel ait adopté hier le Plan stratégique pluriannuel d'investissement (PSPI)? La presse parle de l'envoi du texte au Conseil d'État, cela me paraît étrange, qu'en est-il?

Pouvez-vous nous en dire plus sur les différents accords de coopération que vous êtes en train de conclure pour pérenniser le "milliard vertueux"?

*Présidente: Mme Karine Lalieux.*

**02.02** **François Bellot**, ministre (*en français*): La Région flamande a donné ses priorités pour les nouvelles infrastructures ferroviaires le 1<sup>er</sup> décembre, sur lesquelles le gouvernement fédéral a marqué son accord le 14 décembre. Le PPI et le PSPI ont été approuvés le 27 octobre par le CA de la SNCB.

J'ai voulu que le PSPI et le milliard vertueux soient coulés en accord de coopération, puisqu'on déroge à celui du 22 mars 2002.

Les accords de coopération doivent être soumis aux quatre parlements. Nous devons ensuite demander l'avis du Conseil d'État. Pour la première fois, il y aura un accord de coopération d'exécution quadripartite, nouveauté de la sixième réforme de l'État.

Au niveau inférieur, il y aura des accords bilatéraux d'exécution et encore un cran en dessous, des conventions d'exécution entre l'État et les sociétés. Il a fallu six ans en 2002, il ne nous faudra pas six mois cette fois pour conclure tous ces accords.

**02.03** **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): Le PPI

traditionele MIP loopt af in 2020, het SMIP in 2031: ik beloof niet dat ik aanwezig zal zijn!

*Het incident is gesloten.*

### 03 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het toenemende aantal treinbestuurders die ontslag nemen" (nr. 21828)
- mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het afkopen van de recuperatieverlofdagen van het spoorwegpersoneel" (nr. 22220)
- mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het personeelsreductieplan van de NMBS" (nr. 22268)
- mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de personeelsinkrimping bij de NMBS" (nr. 22471)
- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de aanwervingcampagnes van Infrabel" (nr. 22472)
- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de werkgelegenheid bij de NMBS" (nr. 22474)
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het tekort aan personeel bij de NMBS en Infrabel" (nr. 22662)
- de heer Raoul Hedebouw aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het uitbetalen van kredietdagen aan het personeel van de NMBS" (nr. 22680)
- de heer Raoul Hedebouw aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de plannen om het personeel bij de NMBS te reduceren" (nr. 22681)
- de heer Raoul Hedebouw aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het tekort aan treinbestuurders" (nr. 22682)

traditionnel court jusqu'en 2020, le PSPI jusqu'en 2031: je ne promets pas d'être là!

*L'incident est clos.*

### 03 **Questions jointes de**

- M. Marcel Cheron au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les démissions des conducteurs de la SNCB" (n° 21828)
- Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le rachat des jours de récupération des cheminots" (n° 22220)
- Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le plan de réduction du personnel de la SNCB" (n° 22268)
- Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la diminution du personnel de la SNCB" (n° 22471)
- M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les campagnes de recrutement d'Infrabel" (n° 22472)
- M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'emploi à la SNCB" (n° 22474)
- 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 pénurie de personnel à la SNCB et chez Infrabel" (n° 22662)
- M. Raoul Hedebouw au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le paiement de jours de crédit au personnel de la SNCB" (n° 22680)
- M. Raoul Hedebouw au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les projets de réduction du personnel à la SNCB" (n° 22681)
- M. Raoul Hedebouw au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la pénurie de conducteurs de train" (n° 22682)

**03.01 Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): Recentelijk stond er in de pers te lezen dat verscheidene treinbestuurders in Charleroi in korte tijd ontslag hebben genomen, naar verluidt omdat er in de privésector aantrekkelijkere loonperspectieven worden geboden. Tot voor kort bood het statuut van het NMBS-personeel voordelen die het personeel aan het bedrijf bonden. Nu men langer moet werken en er aan de sociale verworvenheden wordt getornd, wordt de NMBS een minder aantrekkelijke werkgever. Vandaag kiezen jonge treinbestuurders bij een gelijk pensioen voor een hoger loon!

De opleiding van een treinbestuurder, die 200 dagen duurt, kost veel geld. Het is problematisch voor het overheidsbedrijf om in opleiding te investeren en een werknemer nadien te zien overstappen naar de concurrentie, in het kader van de liberaliseringsrichtlijnen.

Stelt men elders dezelfde situatie vast als bij de cel van de treinbestuurders in Charleroi? Hoeveel treinbestuurders van de NMBS zijn er in de periode 2014-2017 jaarlijks vertrokken?

Vreest u – eventueel op grond van cijfergegevens – voor een tekort aan treinbestuurders? Wat onderneemt de NMBS om haar treinbestuurders te houden? Het vervoersplan van de NMBS mikt op een uitbreiding van het aanbod met 5,1% en daartoe zullen meer materieel en treinbestuurders nodig zijn en zal de productiviteit omhoog moeten.

**03.02 Gwenaëlle Grovonius** (PS): De NMBS zou van plan zijn het spoorwegpersoneel uit te betalen voor de kredietdagen die het toegelaten aantal kredietdagen overschrijden.

Het gaat hier om recuperatiedagen voor de prestaties boven op de vastgestelde 36 urenweek. Elk personeelslid krijgt 13 kredietdagen en mag er maximum 35 hebben. Indien het spoorpersoneel met meer kredietdagen die ook allemaal zou opnemen, zou de spoordienst daaronder lijden.

Om ervoor te zorgen dat de ambities van het nieuwe vervoersplan 2017 kunnen worden gehaald, besliste de directie om de kredietdagen boven op het toegelaten maximum uit te betalen.

Kunt u die informatie bevestigen? Werd er overleg gepleegd met de vakbonden? Zal men de afkoop van de kredietdagen aan het personeel opleggen? Vloeit dit probleem niet voort uit een chronische onderbezetting, eerder dan uit de organisatie van het werk?

**03.01 Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): La presse a relaté la démission de conducteurs de trains à Charleroi, expliquée par les perspectives salariales plus attractives du secteur privé. Jusqu'il y a peu, le statut des travailleurs de la SNCB leur donnait des avantages les maintenant dans la société. Les carrières s'allongeant et les acquis sociaux se réduisant écornent l'attractivité de la SNCB. Aujourd'hui, à pension équivalente, les jeunes conducteurs choisissent une rémunération plus importante!

S'étalant sur 200 jours, la formation d'un conducteur a un coût important. Voir un tel investissement en formation partir à la concurrence dans le cadre des directives de libéralisation pose problème à la société publique.

La situation à la cellule de conducteurs de Charleroi est-elle pareille ailleurs? Quels sont les chiffres annuels de départs anticipés des conducteurs de la SNCB de 2014 à 2017?

Selon vous et des chiffres éventuels, faut-il craindre une pénurie de conducteurs? Quelles sont les mesures de la SNCB pour pérenniser ses conducteurs? Elle et son plan de transport visent 5,1 % d'augmentation par an, nécessitant plus de matériel, plus de conducteurs et de productivité.

**03.02 Gwenaëlle Grovonius** (PS): La SNCB s'apprêterait à solder les jours de crédit dus aux cheminots en payant l'excédant de la limite autorisée.

Il s'agit de jours de récupération pour des prestations dépassant les 36 heures hebdomadaires fixées. Chaque agent reçoit 13 jours de crédit et peut en totaliser 35 au plus. Si les cheminots ayant dépassé cette limite prenaient leurs jours de congé équivalents, le service ferroviaire serait pénalisé.

Pour garantir l'ambition du nouveau plan de transport 2017, la direction a décidé de payer le surplus des jours de crédit.

Confirmez-vous cette information? S'est-on concerté avec les syndicats? Imposera-t-on ce rachat des récupérations au personnel? Ce problème ne résulte-t-il pas d'un sous-effectif chronique et non de l'organisation du travail?

Het personeelsbestand zou tussen 2019 en 2022 met 4.400 vte's worden ingekrompen. Volgens de ACOD zouden er eind 2017 18.300 vte's zijn, tegenover 20.628 in 2014. Personeelsleden van de corporate-, administratieve of productieondersteunende diensten die met pensioen gaan, zouden niet worden vervangen. Bij het rijdend en operationeel personeel zou iedereen die met pensioen vertrekt, worden vervangen.

Kunt u die informatie bevestigen? Vreest u niet dat er te weinig personeelsleden zullen zijn om de werking van de spoorwegen te verzekeren? Zijn er soortgelijke cijfers beschikbaar voor Infrabel?

**03.03 Inez De Coninck (N-VA):** Volgens het nieuwe ondernemingsplan van de NMBS zou het spoorbedrijf het aantal voltijdse equivalenten willen reduceren van 20.628 in 2014 tot 16.228 eind 2020, terwijl anderzijds grootschalige wervingen worden aangekondigd.

Kan de minister dat reductieplan bevestigen? Blijft het aantal voltijdse equivalenten bij het treinpersoneel ongewijzigd? Op welke pensioenleeftijd voor de treinbegeleiders is dat NMBS-plan gebaseerd? Hoe kan dit plan worden gerealiseerd, gezien de eerdere engagementen om de pensioenleeftijd van treinbegeleiders te verhogen naar 57 jaar in 2018 en 63 jaar in 2030?

**03.04 Laurent Devin (PS):** Infrabel heeft verschillende Job Days georganiseerd om nieuwe technici voor Namen aan te werven. Er zullen 48 nieuwe medewerkers bij het bedrijf in dienst treden, terwijl er 67 vacatures waren. Kan u die wervingscampagne nader toelichten? Zal er nog een andere volgen? Zo ja, wanneer?

Wat is het totale aantal werknemers van de NMBS en de verschillende dochterondernemingen van de groep? Welk percentage vertegenwoordigen de arbeiders/bedienden/kaderleden bij de twee dochterondernemingen?

**03.05 Jef Van den Bergh (CD&V):** Mijn vragen gaan vooral over de wervingen die moeten gebeuren bij de NMBS. Ik had dan ook schriftelijk naar een heleboel gegevens gevraagd. Al dat cijfermateriaal mag mij op papier worden overhandigd en hoeft hier niet te worden voorgelezen.

**03.06 Raoul Hedebouw (PTB-GO!):** Het kabinet

Le personnel sera réduit de 4 400 ETP entre 2019 et 2022. D'après la CGSP, il y aurait 18 300 ETP fin 2017 contre 20 628 en 2014. On ne remplacerait pas les départs à la retraite dans le *corporate*, l'administratif et le support à la production. Le personnel roulant et opérationnel serait assuré d'un remplacement d'un pour un.

Confirmez-vous ces informations? Ne craignez-vous pas un manque d'effectifs pour le fonctionnement du chemin de fer? Des chiffres comparables sont-ils disponibles pour Infrabel?

**03.03 Inez De Coninck (N-VA):** D'après le nouveau plan d'investissement de la SNCB, l'entreprise ferroviaire voudrait réduire le nombre d'équivalents temps plein de 20 628 en 2014 à 16 228 fin 2020, tandis que des recrutements sont annoncés à grande échelle, par ailleurs.

Le ministre peut-il confirmer ce plan de réduction? Le nombre d'équivalents temps plein sera-t-il maintenu pour le personnel de bord? Sur la base de quel âge de départ à la pension des accompagnateurs de train le plan de la SNCB a-t-il été élaboré? Comment ce plan pourra-t-il être exécuté, compte tenu des engagements pris précédemment de relever l'âge de la pension des accompagnateurs de train à 57 ans en 2018 et à 63 ans en 2030?

**03.04 Laurent Devin (PS):** Infrabel a organisé plusieurs *job days* dans le but de renouveler son effectif technique à Namur. Quarante-huit nouveaux collaborateurs rejoindront l'entreprise, alors que soixante-sept emplois étaient à pouvoir. Pouvez-vous nous donner plus d'informations sur cette campagne de recrutement? Une autre est-elle envisagée? Dans quel délai?

Quel est le nombre de personnes employées au total par la SNCB et à travers les différentes filiales du groupe? Quelle est la répartition selon les statuts ouvriers/employés/cadres dans les deux filiales?

**03.05 Jef Van den Bergh (CD&V):** Mes questions portent essentiellement sur les futurs recrutements à la SNCB. J'avais, à ce propos, demandé de nombreuses données par le biais d'une question écrite. Ces différents chiffres peuvent m'être transmis par écrit et ne doivent donc pas être lus ici *in extenso*.

**03.06 Raoul Hedebouw (PTB-GO!):** Le cabinet



zelf lijkt het probleem van het tekort aan treinbestuurders te koppelen aan de personeelsinkrimping. Dat is politiek interessant!

(Nederlands) De NMBS plant een afslanking van 20.628 voltijdse personeelsleden tot 16.228 vte's in 2020. Tegelijk wordt er een toename van het verkeer verwacht. Tegen 2022 wil de NMBS ongeveer 250 miljoen reizigers transporteren. Daarom wordt een productiviteitsverhoging van 4% per jaar verwacht van het personeel.

De toenemende werkdruk kan een van de redenen zijn waarom het bedrijf met een tekort aan technisch personeel kampt. Eind november bleek dat HR Rail voor de NMBS nog maar vier vijfde van het in 2017 aan te werven personeel had ingeschakeld. De 300 overblijvende vacatures betroffen vooral technici, treinbegeleiders en treinbestuurders. Voor 2018 zouden nog eens 300 bijkomende treinbestuurders gezocht moeten worden.

Kan de minister per beroepscategorie preciseren welke evolutie het treinpersoneel zal doormaken? Verwacht de minister niet een nog grotere uitstroom van rijdend personeel, gezien de hogere eisen en het verslechterende statuut? Zijn er cijfers over het aantal treinbestuurders dat vroegtijdig uittreedt en over hun motieven? Hoe wil men die uitstroom tegengaan op het vlak van lonen, statuut en verlofregeling? Hoeveel treinbestuurders zouden er nog dit jaar aangenomen moeten worden? Om hoeveel kredietdagen gaat het? Hoe zorgt men ervoor dat mensen geen overuren blijven opstapelen? Hoeveel wordt er betaald per extra uur? Over welke beroepscategorieën gaat het?

**03.07** Minister **François Bellot** (*Frans*): Ik zal u de gegevens bezorgen over het aantal werknemers op 1 december 2017.

De 20.628 vte's die de NMBS op 1 januari 2014 in dienst had, zullen op 1 januari 2023 teruggebracht worden tot 16.590. Dat heeft mevrouw Dutordoir in haar volledig autonoom opgesteld bedrijfsplan verklaard. Om het sociaal akkoord van 2016 na te leven, zullen er op 1 januari 19.058 werknemers zijn. Dit bedrijfsplan houdt rekening met het nieuwe vervoersplan en met de maatregelen voor de verhoging van de productiviteit.

De NMBS verklaart dat ze in het kader van het

lui-même semble lier le problème du manque de conducteurs de trains à la réduction du personnel. C'est politiquement intéressant.

(En néerlandais) La SNCB prévoit un dégraissage du personnel à temps plein dont les membres passeront de 20 628 à 16 228 ETP en 2020. En même temps, on s'attend à une augmentation du trafic. D'ici 2022, la SNCB compte transporter environ 250 millions de voyageurs. C'est la raison pour laquelle on compte sur une hausse de 4 % de la productivité du personnel.

Le volume de travail croissant peut être l'une des raisons pour lesquelles la compagnie fait face à une pénurie de personnel technique. Il s'est avéré fin novembre que HR Rail n'avait encore recruté que quatre cinquièmes du personnel à engager pour 2017. Les 300 emplois restant à pourvoir concernaient principalement les techniciens, les accompagnateurs de trains et les conducteurs de trains. En 2018 à nouveau, 300 conducteurs de trains supplémentaires devraient être trouvés.

Le ministre peut-il préciser quelle évolution connaîtra le personnel ferroviaire de chaque catégorie professionnelle? Le ministre ne s'attend-il pas à des départs encore plus importants parmi le personnel roulant en raison du relèvement des exigences et de la détérioration du statut? Dispose-t-on de chiffres sur le nombre de conducteurs de trains qui partent prématurément et connaît-on les motifs qu'ils invoquent? Comment compte-t-on contrer ces départs au niveau des salaires, du statut et du régime des congés? Combien de conducteurs de trains devraient-ils encore être engagés cette année? De combien de jours de crédit s'agit-il? Comment veille-t-on à ce que les travailleurs ne continuent pas à accumuler des heures supplémentaires? Comment rémunère-t-on une heure de travail supplémentaire? De quelles catégories professionnelles s'agit-il?

**03.07** **François Bellot**, ministre (*en français*): Je vous transmettrai l'information du nombre de travailleurs au 1<sup>er</sup> décembre 2017.

Les 20 628 ETP que la SNCB employait au 1<sup>er</sup> janvier 2014 seront ramenés à 16 590 au 1<sup>er</sup> janvier 2023, comme le déclarait Mme Dutordoir selon son plan d'entreprise élaboré en toute autonomie. Au 1<sup>er</sup> janvier, le nombre de travailleurs s'élèvera à 19 058 pour respecter l'accord social de 2016. Ce plan d'entreprise tient compte du nouveau plan de transport et des mesures d'augmentation de la productivité.

La SNCB m'informe avoir, dans le cadre de sa

digitaliseringsproces verschillende verbeterpistes heeft bepaald, zoals een nieuwe tool voor de planning voor het inzetten van personeel en materieel of de modernisering van communicatieapparatuur voor het rijdend personeel. De NMBS benadrukt dat de implementatie van deze toepassingen in nauwe samenwerking met alle actoren op het terrein gebeurt.

De NMBS wil de achterstand inzake digitalisering inhalen, zowel voor de medewerkers als voor de treinreizigers. Een deel van de werknemers die met pensioen gaan, zullen dus niet vervangen worden.

*(Nederlands)* Bij het rijdend personeel blijft de vermindering van het aantal voltijdse equivalenten beperkt, want dit nieuwe planningssysteem zal die behoefte licht doen dalen, waardoor er geen incoherentie is met een herziening van de pensioenvoorwaarden. De NMBS ging uit van een pensionering van treinbegeleiders op 55 jaar, met een anciënniteit van 30 jaar. Tussen 1 januari 2017 en 31 oktober 2017 werden 272 bestuurders en 218 treinbegeleiders aangeworven.

*(Frans)* Ik stel cijfers over het aantal op 1 oktober 2017 in dienst zijnde treinbestuurders en treinbegeleiders en over de operationele behoeften te uwer beschikking.

*(Nederlands)* Een surplus van zowat 50 bestuurders en 50 treinbegeleiders geeft een comfortabele werkingmarge. Voor 2017 is rekening gehouden met een uitstroom van 208 bestuurders, waaronder 90 Franstaligen en 118 Nederlandstaligen, die ongeveer gelijkmatig verdeeld zijn over het jaar.

*(Frans)* In 2014 hebben er 26 hun ontslag aangeboden, in 2015 38, in 2016 22 en in 2017 nogmaals 22. Men gaat uit van 70 ontslagen voor 2018. De NMBS verwacht dat er meer bestuurders op vrijwillige basis zullen vertrekken, maar er zullen er minder met pensioen gaan. Sinds 2016 geldt er een ontslagaanzegging van één jaar. De NMBS streeft ernaar het beroep van treinbestuurder aantrekkelijker te maken.

De situatie in Charleroi doet zich niet overal voor. Er zijn aanzienlijke verschillen tussen de regio's. In die regio zoekt de NMBS 170 bestuurders en 119 treinbegeleiders.

*(Nederlands)* Bij Infrabel staan voor 2017 nog

feuille de route digitale, identifié plusieurs pistes d'amélioration, comme un nouvel outil de planification des roulements du personnel et du matériel ou la modernisation des outils de communication à disposition du personnel roulant. La SNCB souligne que la mise en place de ces outils se fait en étroite collaboration avec les acteurs de terrain.

La SNCB veut rattraper son retard en matière de digitalisation, tant pour les collaborateurs que pour ses clients. Une partie des travailleurs qui partiront à la pension ne sera donc pas remplacés.

*(En néerlandais)* La réduction du nombre d'équivalents temps plein demeure limitée dans les rangs du personnel roulant, car le nouveau système de planning réduira légèrement les besoins dans cette catégorie de personnel et une révision des conditions de pension n'est dès lors pas incohérente. La SNCB a retenu l'hypothèse d'une mise à la retraite des accompagnateurs de train à l'âge de 55 ans, avec 30 années d'ancienneté. Entre le 1<sup>er</sup> janvier et le 31 octobre 2017, 272 conducteurs et 218 accompagnateurs de train ont été recrutés.

*(En français)* Je tiens à votre disposition les chiffres des conducteurs et accompagnateurs en service au 1<sup>er</sup> octobre 2017 et les besoins opérationnels.

*(En néerlandais)* Un surplus d'environ 50 conducteurs et 50 accompagnateurs de train donne une marge de fonctionnement confortable. Pour 2017, il avait été tenu compte du départ de 208 conducteurs, parmi lesquels 90 francophones et 118 néerlandophones, et ces mouvements se sont répartis d'une façon assez régulière sur l'ensemble de l'année.

*(En français)* Il y a eu 26 démissions en 2014, 38 en 2015, 22 en 2016 et 22 en 2017. On en prévoit 70 en 2018. La SNCB s'attend à une augmentation des départs de conducteurs par démission sur une base volontaire mais il y aura moins de départs à la retraite. Depuis 2016, un préavis d'un an est d'application. La SNCB travaille à rendre le métier de conducteur de trains plus attrayant.

La situation de Charleroi ne se rencontre pas dans tout le pays: les disparités régionales sont importantes. Dans cette région, la SNCB recherche 170 conducteurs et 119 accompagnateurs de train.

*(En néerlandais)* Chez Infrabel, 283 emplois, parmi

283 vacatures open, waarvan 167 technische. Van 2018 tot 2020 moeten 1.620 voltijdse equivalenten worden aangeworven. Infrabel heeft in 2017 ook 12 *job days* georganiseerd. De procedure is vereenvoudigd en versneld, waardoor kandidaten meteen kunnen worden aangeworven. Tot nu wief Infrabel in 2017 al meer dan 600 nieuwe medewerkers aan, waarvan meer dan 300 via die *job days*. Slechts 0,98% van de medewerkers van Infrabel vertrekt vrijwillig, wat veel lager ligt dan de benchmark in België.

Voor een antwoord op de vraag over de evolutie van de verschillende beroepscategorieën bij het personeel hebben de spoorbedrijven wat meer tijd nodig.

De NMBS promoot het beroep van treinbestuurder via imagocampagnes in kranten, online en op sociale media, en de NMBS en HR Rail organiseren *job days* met de treinbestuurders als ambassadeurs, zoals bijvoorbeeld de *job experience day* op 17 en 18 november 2017 in Brussel-Zuid en Antwerpen-Centraal.

De ambassadeurs bezoeken ook regelmatig jobbeurzen en scholen. De inzet van een mobiele treinsimulator biedt daarbij een meerwaarde.

De informatiesessies voor treinbestuurders worden nu nog vaker georganiseerd in Vlaanderen, op verschillende locaties en op verschillende data, zowel in de week als in het weekend. De VDAB stelt daartoe lokalen ter beschikking. De NMBS en HR Rail zullen de volgende maanden nog bijkomende initiatieven opzetten om kandidaat-treinbestuurders aan te trekken, met eventueel een nieuwe jobtrein door Vlaanderen in het voorjaar van 2018. De website [www.despoorwegenwervenaan.be](http://www.despoorwegenwervenaan.be) wordt continu aangepast. De ondernemingen bestuderen ook samen of de arbeidsvoorwaarden voor treinbestuurders nog voldoende aantrekkelijk en marktconform zijn.

*(Frans)* De NMBS heeft haar beslissing om de recuperatiedagen uit te betalen meegedeeld tijdens de vergadering van het paritaire subcomité in november. De regeling zal niet aan het personeel worden opgelegd.

lesquels 167 techniques, sont encore à pourvoir en 2017. Un total de 1 620 équivalents temps plein devront être recrutés entre 2018 et 2020. En 2017, Infrabel a également organisé 12 *job days*. La procédure a été simplifiée et accélérée et permet désormais l'engagement immédiat des candidats. Jusqu'à présent, Infrabel a déjà engagé plus de 600 nouveaux collaborateurs en 2017, dont plus de 300 lors de ces *job days*. Seulement 0,98 % des collaborateurs d'Infrabel partent volontairement, soit un pourcentage nettement plus faible que les statistiques observées en Belgique.

Les entreprises ferroviaires nécessitent un peu plus de temps pour répondre à la question relative à l'évolution des diverses catégories professionnelles du personnel.

La SNCB promeut la profession de conducteur de train par le biais de campagnes visant à en améliorer l'image dans les quotidiens, en ligne et sur les réseaux sociaux. De plus, la SNCB et HR Rail organisent des *job days* avec des conducteurs de train en tant qu'ambassadeurs, comme par exemple lors des *job experience days* des 17 et 18 novembre 2017 à Bruxelles-Midi et à Anvers-Central.

Ces conducteurs-ambassadeurs se rendent aussi régulièrement dans des salons de l'emploi et dans des écoles. Le recours à un simulateur de train mobile offre une plus-value dans ce contexte.

Le nombre de sessions d'information pour conducteurs de train a encore été accru en Flandre. Celles-ci sont organisées en différents lieux et à plusieurs dates, tant pendant la semaine que le week-end. À cet effet, le VDAB met des locaux à la disposition des chemins de fer. La SNCB et HR Rail mettront encore d'autres initiatives en place au cours des prochains mois en vue d'attirer des candidats conducteurs de train. Un nouveau *jobtrain* sera peut-être mis en service en Flandre au printemps 2018. Le site internet [www.lescheminsdeferengagent.be](http://www.lescheminsdeferengagent.be) est continuellement adapté. Les deux entreprises examinent ensemble la question de savoir si les conditions de travail des conducteurs de train sont encore suffisamment attrayantes et conformes au marché.

*(En français)* La SNCB a communiqué sa décision sur le rachat des jours de récupération lors de la sous-commission paritaire de novembre. Il ne sera pas imposé au personnel.

**03.08** **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): Ik zal de

**03.08** **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): Je

cijfers met grote belangstelling inzien. We moeten de NMBS behoeden voor een leegloop waardoor ze haar opdrachten niet langer zou kunnen vervullen. De NMBS buigt zich over de arbeidsvoorwaarden en ze betaalt de nodige opleidingen. Het is dan ook terecht dat ze erop toeziet dat het door haar opgeleide personeel ook blijft.

**03.09 Gwenaëlle Grovonijs (PS):** Dat toenemend aantal kredietdagen doet vragen rijzen met betrekking tot de onderbezetting bij Infrabel en de NMBS. Dat verstoort de organisatie in de diensten en werpt belangrijke veiligheidsvragen op.

**03.10 Inez De Coninck (N-VA):** Het verontrust me dat in het personeelsreductieplan geen rekening wordt gehouden met de verhoging van de pensioenleeftijd voor treinbegeleiders. Het is cynisch dat vandaag wordt betoogd tégen een verhoging van de pensioenleeftijd, maar vóór een verhoging van de pensioenen. Beide zaken zijn onverenigbaar.

**03.11 Laurent Devin (PS):** In het kader van uw uitleg betreffende de daling van het aantal voltijdequivalenten van 20.000 naar 16.000 hebt u vermeld dat mevrouw Dutordoir meer autonomie gevraagd had – alsof dat banenverlies haar beslissing was.

In 2016 namen 22 treinbestuurders ontslag, in 2018 zullen dat er 70 zijn. Die forse stijging doet vragen rijzen, temeer daar Infrabel niet genoeg mensen aanwerft, zelfs als men rekening houdt met dat verlies van 4.000 banen. Daarnaast zegt u dat men de productiviteit van het personeel met 5% wil verhogen. Dat is de kwadratuur van de cirkel!

**03.12 Jef Van den Bergh (CD&V):** Ik maak uit de cijfers een vrij spectaculaire stijging op van het aantal treinbestuurders dat de dienst verlaat. Het is belangrijk dat er steeds voldoende rijdend personeel beschikbaar is, dat is de essentie van een spoorbedrijf. Ik zal schriftelijk nog meer gegevens opvragen.

**03.13 Raoul Hedebouw (PTB-GO!):** De verwachtingen voor 2018 zijn vrij alarmerend. Er zouden driemaal zoveel werknemers uitstromen. De onderneming vraagt zich af wat de redenen van deze uitstroom zijn.

Ik geef u al twee pistes: het loon en de rusttijden. Heel veel treinbestuurders klagen over de flexibiliteit die van hen verwacht wordt. Hun werk eist een hoge graad van concentratie. Daarom zijn de

consulterai l'annexe avec grand intérêt. L'objectif est de prémunir la SNCB de départs qui l'empêcheraient d'assumer ses missions. Elle se penche sur les conditions de travail, elle assume en payant les formations. Il est légitime qu'elle s'assure que le personnel qu'elle a formé reste en son sein.

**03.09 Gwenaëlle Grovonijs (PS):** Ces jours de crédit qui s'accumulent posent la question des sous-effectifs à Infrabel et à la SNCB. Cela désorganise les services et soulève des questions importantes de sécurité.

**03.10 Inez De Coninck (N-VA):** Je m'inquiète de constater que le plan de réduction du personnel ne tient pas compte du relèvement de l'âge de la pension des accompagnateurs de train. La manifestation de ce jour, contre le relèvement de l'âge de la pension mais pour une augmentation des pensions, relève du cynisme. Ces deux aspects sont inconciliables.

**03.11 Laurent Devin (PS):** Vous avez dit, pour expliquer le passage de 20 000 à 16 000 équivalents temps pleins, que Madame Dutordoir avait demandé de l'autonomie – comme si cette perte d'emplois était sa décision.

On est passé de 22 démissions de conducteurs en 2016 à 70 en 2018. C'est interpellant. D'autant qu'Infrabel ne recrute pas assez, même en tenant compte de la perte des 4 000 emplois. Et vous dites qu'on va augmenter la productivité des personnes de 5 %. C'est la quadrature du cercle!

**03.12 Jef Van den Bergh (CD&V):** Je déduis des statistiques que le nombre de conducteurs de train qui quittent le service connaît une hausse assez spectaculaire. Il est important de pouvoir disposer en permanence d'effectifs suffisants parmi le personnel roulant car telle est l'essence même d'une entreprise ferroviaire. Je demanderai davantage de chiffres dans le cadre d'une question écrite.

**03.13 Raoul Hedebouw (PTB-GO!):** Les projections pour 2018 sont assez alarmantes. Il est question d'un triplement du nombre de départs. La société se pose des questions sur les raisons de ces départs.

Je vous donne déjà deux pistes: la rémunération et les temps de repos. Beaucoup de conducteurs de train se plaignent de la grande flexibilité dont ils doivent faire preuve. Leur travail demande

rusttijden en de pauzes belangrijk, en die komen op de helling te staan door het terugkopen van de kredietdagen.

Het businessplan streeft een stijging van de productiviteit met 4% na. Dat is enorm, terwijl er niet veel verschil is tussen het werk van een treinbestuurder nu en twintig jaar geleden.

Ik hoop dat mevrouw Dutordoir haar plannen zal herzien en het beroep van treinbestuurder aantrekkelijker zal maken.

*Het incident is gesloten.*

**04** Vraag van mevrouw Karin Temmerman aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het overgaan tot de verkoop van de werfgronden van Infrabel aan het station van Drongen" (nr. 21924)

**04.01** Karin Temmerman (sp.a): De zogenaamde werfgronden van Infrabel aan het station van Drongen zijn nog steeds niet verkocht, al zijn de werken allang afgelopen. Klopt het dat de werken, op de plaatsing van twee sporen na, klaar zijn? Hebben de gronden nog een functie bij andere werken die Infrabel plant? Wanneer zal Infrabel de verkoop starten?

**04.02** Minister François Bellot (Nederlands): De werken aan het station van Drongen zijn inderdaad afgerond. Infrabel is echter bezig de nieuwe lijnen op het baanvak Gent-Landegem uit te rusten met de nodige seininrichtingen. Deze werken zullen ten vroegste in het tweede semester van 2018 worden beëindigd. Op dat baanvak moet ook nog een wisselcomplex worden aangebracht en tijdens die fase zullen de werfgronden worden gebruikt als stockageplaats voor spoomateriaal. Pas daarna kan de verkoop van de terreinen gebeuren.

*Het incident is gesloten.*

**05** Vraag van de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de investeringen in het station Turnhout" (nr. 22072)

**05.01** Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Volgens het strategisch plan dat de NMBS vorige maand goedkeurde, zou 800.000 euro worden uitgetrokken voor werken aan het station van Turnhout.

énormément de concentration. Les temps de repos et de récupération sont importants. Or, c'est là-dessus que la pression est mise par le rachat des jours de crédit.

Le business plan va vers une augmentation de productivité de 4 %. C'est énorme, alors qu'il n'y a pas une énorme différence dans le travail d'un conducteur aujourd'hui et il y a vingt ans.

J'espère voir Mme Dutordoir revenir sur ses plans et rendre le métier de conducteur plus attractif.

*L'incident est clos.*

**04** Question de Mme Karin Temmerman au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la mise en vente des terrains de chantier d'Infrabel à la gare de Drongen" (n° 21924)

**04.01** Karin Temmerman (sp.a): Les terrains du chantier d'Infrabel près de la gare de Drongen n'ont toujours pas été vendus alors que les travaux sont achevés depuis longtemps. Est-il exact que les travaux sont terminés à l'exception du placement de deux voies? Ces terrains ont-ils encore un rôle à jouer dans le cadre des autres chantiers prévus par Infrabel? Quand Infrabel lancera-t-il la vente de ces terrains?

**04.02** François Bellot, ministre (en néerlandais): Les travaux à la gare de Drongen sont en effet achevés. Infrabel s'emploie cependant à équiper les nouvelles lignes du tronçon Gand-Landegem des systèmes de signalisation requis. Ces travaux seront terminés au plus tôt au deuxième semestre 2018. Ce tronçon doit encore recevoir un complexe d'aiguillages et durant cette phase, ces terrains seront utilisés pour le stockage de matériel ferroviaire. Ils ne pourront être vendus qu'après cette phase.

*L'incident est clos.*

**05** Question de M. Stefaan Van Hecke au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les investissements à la gare de Turnhout" (n° 22072)

**05.01** Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Selon le plan stratégique que la SNCB a approuvé le mois passé, 800 000 euros seraient consacrés aux travaux à la gare de Turnhout.

Wat voor werken precies? Wat zijn de begin- en einddatum van de werken? Zal er overleg worden gepleegd met de lokale overheid?

**05.02** Minister **François Bellot** (Nederlands): De spoorondernemingen hebben hun strategische meerjareninvesteringsplannen goedgekeurd. Die plannen zullen ter goedkeuring worden voorgelegd aan de ministerraad. Zodra dat is gebeurd, stellen wij voor dat ze alles in detail komen voorleggen aan de commissie Infrastructuur.

**05.03** **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen): Zo moet het. Blijkbaar wordt er echter al volop gecommuniceerd en pakken mensen uit met de investeringen die ze hebben binnengehaald. Ik betreur dat er al wordt gecommuniceerd nog voor de plannen officieel zijn.

*Het incident is gesloten.*

**06** **Samengevoegde vragen van**

- de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de inrichting van een beveiligde fietsenstalling aan de stations Rixensart en Genval" (nr. 22079)
- de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de tarieven van de fietsenstalling aan het station Nijvel" (nr. 22080)

**06.01** **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): De werken aan het station Rixensart lopen stilaan ten einde, maar er is nog steeds geen beveiligde fietsenstalling.

Wetende dat 27% van de reizigers zich met de wagen en 15% zich met de fiets naar het station verplaatst, besteedt de NMBS een onevenredig groot deel van het budget en van de oppervlakte aan de wagen! Samen met andere factoren vormt het ontbreken van een beveiligde fietsenstalling een belangrijke hindernis voor het gebruik van de fiets, zeker van de duurdere elektrische fiets. Het aanleggen van dat soort parking is veel goedkoper dan het aanleggen van autoparkings.

Is er een beveiligde fietsenstalling bij het station Rixensart gepland? En bij het station Genval? Kan men bij alle stations voor een beveiligde fietsenstalling zorgen?

Voor Nijvel wordt het tot 2031 wachten op het GEN. Dat station beschikt weliswaar al over een beveiligde fietsenstalling, maar het aantal plaatsen

De quels travaux s'agira-t-il précisément? Quelles sont les dates de début et de fin du chantier? Y aura-t-il une concertation avec les pouvoirs locaux?

**05.02** **François Bellot**, ministre (en néerlandais): Les entreprises ferroviaires ont approuvé leurs plans pluriannuels stratégiques d'investissements. Nous proposons de venir présenter ces plans en détails à la commission de l'Infrastructure dès que le Conseil des ministres les aura approuvés.

**05.03** **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen): Telle est la voie à suivre. Il semble que la communication bat déjà son plein et que certains se targuent déjà d'avoir obtenu tel ou tel investissement. Je déplore que cette communication ait lieu avant même que les plans ne soient officiels.

*L'incident est clos.*

**06** **Questions jointes de**

- M. Marcel Cheron au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'installation d'un parking vélo sécurisé en gares de Rixensart et Genval" (n° 22079)
- M. Marcel Cheron au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les tarifs du parking vélo à la gare de Nivelles" (n° 22080)

**06.01** **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): Le chantier de la gare de Rixensart arrive à son terme mais il n'y a toujours pas de parking vélo sécurisé.

Sachant que 27 % des navetteurs se rendent vers les gares en voiture, et 15 % à vélo, la SNCB consacre une part disproportionnée du budget et de la surface à la voiture! Avec d'autres facteurs, l'absence de parking sécurisé peut constituer un obstacle important à l'utilisation du vélo, surtout du vélo électrique plus coûteux. L'aménagement de tels parkings requiert des moyens inférieurs à ceux nécessaires pour les voitures.

Est-il prévu d'installer un parking vélo sécurisé à la gare de Rixensart? À la gare de Genval? Est-ce envisageable pour toutes les gares?

En attendant le RER qui y est désormais annoncé pour 2031, qu'en est-il du parking vélo sécurisé de la gare de Nivelles? Cette offre positive reste

is te beperkt voor het aantal fietsers dat dagelijks met de fiets naar het station komt.

De bewaakte fietsenstalling is drie maanden gratis toegankelijk voor houders van een MOBIB-kaart. Daarna kost het gebruik ervan 75 euro per jaar. Voor ons zou de toegang gratis moeten blijven voor houders van een NMBS-abonnement.

Is dat een denkbare optie? In hoeveel stations kunnen er zulke bewaakte parkings worden ingericht? Hoeveel plaatsen zouden er in totaal kunnen worden aangeboden? Welke inkomsten haalt de NBMS uit de bewaakte fietsenstallingen?

**06.02** Minister **François Bellot** (*Frans*): De NMBS is haar beleid inzake fietsenstallingen aan het actualiseren. Er worden verschillende diensten voorgesteld, waarvan er sommige betalend zijn. Bewaakte fietsenstallingen kosten veel geld. Ze kunnen moeilijk overal worden ingericht, temeer omdat er niet overal vraag naar is. De NMBS zal een coherent aanbod uitwerken. De bewaakte fietsenstallingen met extra diensten zullen betalend zijn.

Er wordt momenteel een inventaris opgemaakt om de dienstverlening en de overname van het beheer van de fietsenstallingen door de NMBS te uniformeren. Er zijn 28 fietsenstallingen aan stations, waarvan 14 in Wallonië. De NMBS plant geen bewaakte fietsenstalling voor de stations Rixensart en Genval, maar zal rekening houden met de behoeften en indien nodig meer fietsenrekken plaatsen.

De jaarlijkse inkomsten uit bewaakte fietsenstallingen van de NMBS bedragen 62.000 euro.

**06.03** **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): Vraag is natuurlijk op welke manier men het fietsgebruik in de hand werkt. Bepaalde zaken die ontmoedigend kunnen werken, zoals steile hellingen, kunnen worden opgelost door een elektrische fiets te gebruiken en dat soort fietsen is volop in opmars. Maar dan moeten de stations ook over de nodige voorzieningen beschikken. Naast de NMBS is er ook voor de gemeenten een rol weggelegd, want zij moeten toezien op de gemakkelijke bereikbaarheid van de stations.

*Het incident is gesloten.*

**07** **Vraag van de heer Gilles Foret aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het gebruik van open data op**

insuffisante pour les cyclistes qui s'y rendent quotidiennement.

Le parking sécurisé pour vélos est gratuit durant trois mois pour les détenteurs d'une carte MOBIB. Il coûtera ensuite 75 euros par an. Cet accès devrait rester gratuit pour les abonnés de la SNCB.

Est-ce envisageable? Combien de gares pourront-elles assurer ce type de parking et pour combien de places? Quelles sont les recettes de la SNCB, issues des parkings sécurisés pour vélos?

**06.02** **François Bellot**, ministre (*en français*): La SNCB est en train de mettre à jour sa politique des parkings pour vélos. Différents services seront proposés, certains payants. Les coûts des parkings sécurisés sont élevés. Il est difficile d'en proposer dans toutes les gares d'autant qu'il n'y a pas de demande partout. La SNCB développera une offre cohérente. Les parkings pour vélos sécurisés avec services complémentaires seront payants.

Un inventaire est en cours pour uniformiser le service et la reprise de leur gestion par la SNCB. Il en existe 28 dont 14 en Wallonie. La SNCB n'a pas prévu d'installer de parking pour vélos sécurisés dans les gares de Rixensart et Genval mais restera attentive aux besoins et augmentera les râteliers si nécessaire.

Les recettes annuelles des parkings pour vélos sécurisés de la SNCB s'élèvent à 62 000 euros.

**06.03** **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): On peut se demander ce qui crée un environnement propice au vélo. Pour certaines difficultés comme les fortes pentes, il y a le vélo électrique – en pleine expansion – mais il faut aussi veiller à l'accueil. Il n'y a pas que la SNCB: les communes doivent faciliter l'accès aux gares. J'y reviendrai.

*L'incident est clos.*

**07** **Question de M. Gilles Foret au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le développement de "l'open data" dans le domaine**

**het stuk van mobiliteit" (nr. 22103)**

**07.01 Gilles Foret (MR):** U heeft ervoor gepleit dat de gemeenten hun mobiliteitsgegevens als open data zouden publiceren opdat de producenten van navigatiesystemen hun gegevens zouden kunnen updaten. U wil een nationaal platform met alle mobiliteitsgegevens invoeren.

Hoe staat het daarmee? Welke middelen worden er voor dat platform en de promotie ervan uitgetrokken?

**07.02 Minister François Bellot (Frans):** Ik heb een interfederale ITS-stuurgroep opgericht die de entiteiten de mogelijkheid heeft geboden snel te reageren op het Europese ondersteuningsactieprogramma dat de implementatie van de richtlijn over de intelligente vervoerssystemen moet aanmoedigen. Het is de bedoeling dat er een nationaal toegangspunt gecreëerd wordt dat alle gegevens van de vervoersoperators bundelt met inachtneming van de Europese norm voor het gegevensuitwisselingsformaat.

Het Vlaamse Gewest werd belast met de coördinatie van het project en de *grant agreement* bevindt zich in de ondertekeningsfase. België kan in het kader van de programmaondersteunende acties van de EU tot 357.000 euro krijgen. Het project zal lopen van 2018 tot en met 2021.

De federale overheid en de drie Gewesten zijn lid van een vzw die open data en het hergebruik van data op het gebied van vervoer in België wil bevorderen. De vzw heeft de eigenaars van stedelijke parkings buiten de openbare weg aangemoedigd om gegevens bekend te maken die voor de steden nuttig kunnen zijn om het verkeer in goede banen te leiden en mobiliteitsinitiatieven te nemen.

In het kader van *Smart Mobility* werk ik met mijn collega die belast is met de Digitale Agenda samen om via het steunen van projecten die concrete oplossingen voor mobiliteitsproblemen bieden, de cultuur van *open data* te bevorderen en zo een positieve impact te hebben op het leven van onze medeburgers.

*Het incident is gesloten.*

**08 Samengevoegde vragen van**  
- de heer Gilles Foret aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de plannen van Eurostar en

**de la mobilité" (n° 22103)**

**07.01 Gilles Foret (MR):** Vous avez plaidé pour que les communes publient en *open data* leurs données de mobilité pour aider les auteurs de cartes à rafraîchir leurs données. Vous voulez une plate-forme nationale rassemblant toutes les données de mobilité.

Où en est-on? Quels sont les budgets prévus pour cette plate-forme et sa promotion?

**07.02 François Bellot, ministre (en français):** J'ai créé un comité de pilotage ITS interfédéral qui a permis aux entités de répondre rapidement au programme support-action (PSA) européen encourageant la mise en œuvre de la directive sur les systèmes de transport intelligents. Il s'agit de créer un point d'accès national rassemblant toutes les données des opérateurs de transport en respectant la norme européenne pour le format d'échange de données.

La coordination du projet a été confiée à la Région flamande et le *grant agreement* est en cours de signature. Le budget du PSA pour la Belgique est de maximum 357 000 euros. Le projet se déroulera de 2018 à 2021.

L'autorité fédérale et les trois Régions sont membres d'une ASBL visant à stimuler en Belgique l'ouverture des données dans le domaine du transport, et leur réutilisation. Elle invite les propriétaires de parkings urbains hors voirie à publier leurs données afin de développer une politique communale de guidage et de mobilité.

Dans le cadre de *Smart Mobility* et en collaboration avec mon collègue chargé de l'Agenda numérique, nous voulons stimuler des projets apportant des solutions concrètes aux problèmes de mobilité, l'idée étant de stimuler la culture de l'*open data* tout en ayant un impact positif sur la vie de nos concitoyens.

*L'incident est clos.*

**08 Questions jointes de**  
- M. Gilles Foret au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les liaisons entre Francfort et Londres par Eurostar et la DB"



van DB voor een hst-verbinding tussen Frankfurt en Londen" (nr. 22126)

- de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de beveiliging van de perrons van de internationale treinstations" (nr. 22388)

**08.01 Gilles Foret (MR):** Deutsche Bahn (DB) speelt al jaren met het idee om een directe verbinding te creëren tussen Frankfurt en Londen, die via Luik zou lopen. Het zou voor de Vurige Stede een prachtige opportuniteit zijn als die trein daar zou stoppen. De stationsinrichting zou wel moeten worden aangepast, meer bepaald voor de veiligheidscontroles voor de reizigers van buiten de Schengenzone.

Wat is de stand van zaken met betrekking tot dat project? Hebben de Belgische autoriteiten een standpunt ingenomen met betrekking tot de creatie van een halte in Luik? Is er overleg geweest tussen de NMBS en het stadsbestuur van Luik? Heeft men zich gebogen over de aanpassingen die er zouden moeten worden aangebracht? Hoeveel zou een en ander kosten?

**08.02 Minister François Bellot (Frans):** Het project is on hold gezet naar aanleiding van problemen met de homologatie van het materiaal en de beslissing van DB om zich weer te concentreren op haar hoofdactiviteit.

*Het incident is gesloten.*

**09 Samengevoegde interpellatie en vragen van - de heer Georges Dallemagne tot de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen over "de vluchten boven Brussel" (nr. 239)**

- mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vluchten boven Brussel" (nr. 22143)

- de heer Eric Van Rompuy aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het vliegverkeer over Brussel en de Vlaamse rand rond Brussel" (nr. 22209)

- heer Benoit Hellings aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de reactie van de regering op het vonnis van de Brusselse rechtbank van eerste aanleg waarbij de Belgische Staat ertoe veroordeeld wordt het besluit van het Brussels

(n° 22126)

- M. Gautier Calomne au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la sécurisation des quais des gares internationales de la SNCB" (n° 22388)

**08.01 Gilles Foret (MR):** La Deutsche Bahn (DB) évoque depuis des années la possibilité de créer une liaison directe entre Francfort et Londres, qui passerait par Liège. Ce serait une magnifique opportunité pour la Cité ardente, si un stop était prévu. Il faut des aménagements, notamment pour les contrôles de sécurité des voyageurs hors-Schengen.

Où en est ce projet? Les autorités belges se sont-elles positionnées pour créer un arrêt à Liège? La SNCB et la Ville de Liège se sont-elles concertées? Les aménagements ont-ils été étudiés? Quels en seraient les coûts?

**08.02 François Bellot, ministre (en français):** En raison de problèmes liés à l'homologation du matériel et au recentrage de la DB sur son activité principale, ce projet est actuellement en suspens.

*L'incident est clos.*

**09 Interpellation et questions jointes de - M. Georges Dallemagne au ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges sur "le survol de Bruxelles" (n° 239)**

- Mme Karine Lalieux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le survol de Bruxelles" (n° 22143)

- M. Eric Van Rompuy au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le survol de Bruxelles et de la périphérie flamande de Bruxelles" (n° 22209)

- M. Benoit Hellings au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la réponse du gouvernement au jugement du tribunal de première instance de Bruxelles condamnant l'État belge à faire cesser les violations de l'arrêté bruit de la Région de Bruxelles-Capitale" (n° 22656)

## Hoofdstedelijk Gewest over de geluidsnormen te doen naleven" (nr. 22656)

**09.01 Georges Dallemagne** (cdH): Uw regering heeft zich ertoe verbonden met een oplossing te komen voor de geluidshinder rond de luchthaven, maar resultaten blijven uit. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, de gemeenten en burgerverenigingen hebben milieustakingsvorderingen ingediend tegen de Staat. U werd door de rechtbank van eerste aanleg te Brussel veroordeeld om de manifeste schendingen van het besluit over de geluidsnormen ingevolge het gebruik van de Kanaalroute en het gebruik tussen 23.00 en 7.00 uur van de Ringroute en van de aanvliegroute voor de landingen op baan 01, stop te zetten.

Het vonnis bepaalt daarnaast dat u in een brief aan het Brussels Hoofdstedelijk Gewest de maatregelen moet uiteenzetten die u op korte termijn zult nemen om de hinder te verminderen. Bij gebrek daaraan, moest er een formele en materiële motivering worden gegeven. Bovendien moet u op uw kosten een impactstudie uitvoeren over de geluidshinder veroorzaakt door de uitbating van de luchthaven.

Uw antwoord op dat vonnis heeft niet veel om het lijf: volgens u is er op korte termijn weinig of niets mogelijk, en kunt u zelfs de normen die vervat zijn in het PRS niet preciseren.

U bent kennelijk niet van plan om verandering in de situatie te brengen, want u was duidelijk niet gehaast om een antwoord aan het Brusselse Gewest te bezorgen en zet evenmin vaart achter de voorbereiding van de impactstudie, die u wilt inwachten alvorens maatregelen te nemen. Voor uw weigering om snel maatregelen te treffen voert u aan dat de veiligheidseisen en de impact ervan op de operationele capaciteit van de luchthaven moeten worden bestudeerd en dat dat tijd in beslag neemt.

Noch de administratie, noch het kabinet hebben de voorbije drie jaar dus studies uitgevoerd om een einde te maken aan de overtreding van de geluidsnormen; u hebt het vonnis afgewacht om actie te ondernemen, terwijl u beweerde dat u aan een plan werkte op basis van een technische analyse! U hebt blijkbaar nooit de intentie gehad om het regeerakkoord uit te voeren!

Het tijdsargument houdt geen steek, want sommige luchtvaartmaatschappijen en uw voorganger hebben wel maatregelen genomen, zoals de beslissing van Ryanair om vanaf het begin van de

**09.01 Georges Dallemagne** (cdH): Votre gouvernement s'est engagé à apporter une solution aux nuisances sonores aériennes mais il n'a pas fait grand chose. La Région de Bruxelles-Capitale, les communes et les associations de citoyens ont introduit des actions en cessation environnementale contre l'État. Vous avez été condamné par le tribunal de première instance de Bruxelles à faire cesser les violations manifestes à l'arrêté "Bruit" consécutives à l'utilisation de la route du Canal et à l'utilisation entre 23 h et 7 h de la route du ring et de la route aérienne utilisée pour les atterrissages sur la piste 01.

Vous avez aussi été condamné à adresser un courrier à la Région de Bruxelles-Capitale pour exposer les mesures que vous comptez prendre dans les plus brefs délais pour atténuer les nuisances. Si aucune mesure n'est annoncée, il faudra en donner une motivation formelle et matérielle. En outre, vous devez effectuer à vos frais une étude d'incidence de l'exploitation de l'aéroport en matière de nuisances sonores.

Votre réponse est indigente: selon vous, on ne peut rien faire ou presque, même pas de préciser les normes contenues dans le PRS.

Vous n'avez manifestement pas l'intention de modifier la situation, comme le confirment votre manque de diligence à répondre à la Région bruxelloise et à préparer l'étude d'incidence, et votre attente de cette dernière pour prendre des mesures. Vous justifiez votre refus de mesures rapides par les études et le travail requis par les exigences de sécurité et leur impact sur la capacité opérationnelle de l'aéroport.

Depuis trois ans, ni l'administration ni le cabinet n'ont donc mené les études pour mettre fin aux infractions sonores; vous avez attendu le jugement pour vous exécuter alors que vous clamiez préparer un plan à partir d'une analyse technique! Vous n'auriez donc jamais eu l'intention d'exécuter l'accord de gouvernement!

L'argument du temps ne résiste pas face aux mesures mises en œuvre par des compagnies ou par votre prédécesseur, comme le recul des décollages en début de piste par Ryanair,

startbaan op te stijgen, de quotabeperking, en de beperking van de vliegtuigvracht, zodat de vliegtuigen sneller kunnen opstijgen en de geluidsnormen niet overschrijden.

U kunt de vliegtuigen die bij het opstijgen op baan 25 de geluidsnormen niet nakomen, onmiddellijk van baan 19 laten vertrekken. U kunt eveneens het PRS (*preferential runway system*) en de windnormen verduidelijken om het aantal landingen op baan 01 te beperken.

In uw brief schrijft u echter dat u weigert maatregelen te nemen die de overlast verplaatsen, en dat u slechts regelingen aanvaardt die de hinder op de vandaag in gebruik zijnde banen verminderen. Met die keuze verwerpt u de meeste maatregelen die snel genomen zouden kunnen worden! U voert een beslissing van het gerecht niet uit, terwijl u daarmee wel leek te hebben ingestemd. Dat is onaanvaardbaar; u schendt de rechtsstaat en stelt zichzelf buiten de wet!

Weigert u het vonnis uit te voeren omdat noch u noch uw voorganger niets hebben ondernomen om de naleving van de milieunormen af te dwingen? Bent u zich bewust van de ernst van die weigering om de uitspraak van de rechtbank te eerbiedigen?

Het is tijd voor daden, maar er is politieke moed nodig: u moet uw bevoegdheden durven uitoefenen. U moet de rechtsstaat eerbiedigen en dus het vonnis van de Brusselse rechtbank naleven. Uit de door u bij het Directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV) bestelde audit bleek dat Belgocontrol het PRS niet naleefde omdat het er een andere interpretatie op nahield. U kondigde dan ook aan dat u het PRS zou verduidelijken. Het verontrust me dat die opheldering niet in uw antwoord op het vonnis van 19 juli is opgenomen. Die verduidelijking zou nochtans de door de landingen op baan 01 veroorzaakte schendingen van de geluidsnormen kunnen verminderen.

Zet u uw eerdere belofte op de helling? Zo niet, wanneer komt er meer duidelijkheid?

**09.02 Benoit Hellings** (Ecolo-Groen): Op 20 juli heeft de rechtbank van eerste aanleg te Brussel de Belgische Staat veroordeeld om een eind te maken aan de schendingen van het Brusselse besluit over de geluidshinder. Op 24 november hebt u een brief gericht aan de Brusselse milieuminister waarin u de acties opsomt die u zult nemen om gevolg te geven aan het vonnis. U neemt echter geen enkele structurele maatregel om een eind te maken aan de voortdurende schending van de milieunormen.

l'abaissement du *quota count* ou la limitation de charges des avions pour qu'ils montent plus vite et ne violent pas les normes de bruit.

Reporter sur la piste 19 les avions qui ne pouvaient pas respecter les normes de bruit en décollant à partir de la piste 25, vous pouvez le faire immédiatement. Et de même, éclaircir le PRS (*preferential runway system*) et les normes de vent, afin de limiter les atterrissages en piste 01.

Pendant, votre courrier indique que vous refusez de prendre des mesures qui déplacent des nuisances, n'acceptant que celles qui les réduisent sur les routes aujourd'hui empruntées. Ce choix vous prive de la plupart des mesures susceptibles d'être prises rapidement! Vous n'exécutez pas une décision de justice à laquelle vous aviez semblé acquiescer. C'est inacceptable, c'est une violation de l'État de droit, vous vous mettez hors-la-loi!

Refusez-vous d'exécuter le jugement parce que ni vous ni votre prédécesseur n'avez rien préparé pour faire respecter les normes environnementales? Êtes-vous conscient de la gravité de ce refus de respecter la décision du tribunal?

Il est temps d'agir mais il faut du courage politique: vous devez oser exercer vos compétences. Respectez l'État de droit en respectant le jugement du tribunal de Bruxelles. L'audit que vous aviez commandé à la DGTA a révélé que Belgocontrol ne respectait pas le PRS parce qu'elle en avait une autre interprétation. Vous aviez dès lors annoncé que vous clarifieriez le PRS. Je m'inquiète de ne pas voir figurer ladite clarification dans votre réponse au jugement du 19 juillet. Elle est pourtant de nature à atténuer les violations des normes de bruits causées par les atterrissages en piste 01.

Remettez-vous en cause votre engagement? Si non, quand la clarification interviendra-t-elle?

**09.02 Benoit Hellings** (Ecolo-Groen): Le 20 juillet, le tribunal de première instance de Bruxelles condamnait l'État belge à cesser les violations de l'arrêté "bruit" de la Région bruxelloise. Le 24 novembre, dans un courrier à la ministre bruxelloise de l'Environnement, vous détaillez vos futures actions pour vous y conformer. Il n'y a aucune mesure structurelle pour arrêter la violation constante des normes environnementales.

Op 3 oktober 2017 zei u dat u uw administratie hebt gevraagd een bestek op te stellen en een procedure uit te werken voor de uitvoering van de impactstudie over alle routes van en naar Brussels Airport. Wat is de stand van zaken? Werd er eindelijk beslist wie die studie zal uitvoeren? Om wie gaat het? Wat zijn de deadlines?

Wanneer komt u met uw globale oplossing? Zal er in uw ontwerpvliegwet en de bijlagen ervan rekening worden gehouden met de rechtspraak, en vooral dan met de naleving van de gewestelijke milieunormen en van de invoering van een 'stille nacht'?

Legt uw administratie al de nodige provisies aan voor de dwangsommen van 100.000 euro per week die sinds 25 november mogelijk verschuldigd zijn?

**09.03 Karine Lalieux (PS):** Er zal, zoals het vonnis voorschrijft, een studie van de geluidsoverlast worden besteld. Hoe waarborgt u de objectiviteit en onafhankelijkheid van de studie? Zal deze studie voorstellen voor een wijziging van de vliegroutes bevatten?

Volgens de pers zou de regering hebben beslist niet aan de bestaande vliegroutes te raken. Dat impliceert dat er boven dichtbevolkte wijken meer vliegtuigen zullen vliegen dan boven wijken met minder bewoners. Zal het criterium van de bevolkingsdichtheid in aanmerking worden genomen? Over welke oplossingen is de regering het eens?

**09.04 Minister François Bellot (Frans):** Ik heb met de hulp van een gespecialiseerd advocatenkantoor een bestek opgesteld voor de effectenstudie. De aankondiging van een overheidsopdracht werd bekendgemaakt op 1 december en de wettelijke procedure wordt nu gevolgd.

De vereiste in het vonnis dat de studie onafhankelijk moet worden uitgevoerd, is in het bestek opgenomen. De indiener moet ook een verklaring op erewoord ondertekenen waarin hij verklaart dat geen enkel natuurlijk of rechtspersoon die een doorslaggevende rol zal spelen bij de uitvoering van de studie, in een belangenconflict verkeert.

Men vermoedt dat er sprake is van een belangenconflict wanneer een potentiële indiener in de zeven voorafgaande jaren voor een van de partijen bij het geschil heeft gewerkt of wanneer hij in dezelfde periode een studie heeft uitgevoerd in verband met de luchthaven. Het studiebureau zal moeten aantonen dat het over ervaring beschikt in verband met even grote luchthavens.

Le 3 octobre 2017, vous disiez avoir demandé à votre administration un cahier des charges et une procédure d'application de l'étude d'incidence pour toutes les routes au départ et à l'arrivée de Brussels Airport. Où en êtes-vous? Le rédacteur de cette étude a-t-il été enfin choisi? Qui est-il? Quelles sont les échéances?

Quand présenterez-vous votre solution globale? Votre projet de *vliegwet* et ses annexes tiendront-ils compte de la jurisprudence, principalement du respect des normes environnementales régionales et d'une nuit environnementale?

Votre administration provisionne-t-elle déjà les potentielles astreintes de 100 000 euros par semaine, redevables depuis le 25 novembre?

**09.03 Karine Lalieux (PS):** Comme le demande le jugement, une étude sur les nuisances sera commandée. Quelles sont les garanties qu'elle soit objective et indépendante? Pourra-t-elle proposer des modifications de routes aériennes?

La presse indique le gouvernement aurait décidé de ne pas modifier les routes aériennes. Cela implique que des quartiers densément peuplés soient plus survolés que des quartiers moins peuplés. Le critère de densité de population sera-t-il retenu? Quelles sont les solutions qui font l'objet d'un accord au sein du gouvernement?

**09.04 François Bellot, ministre (en français):** Concernant l'étude d'incidence, un cabinet d'avocats spécialisés m'a aidé à réaliser un cahier des charges. L'avis de marché public a été publié le 1<sup>er</sup> décembre et suit le processus légal.

Le cahier des charges reprend l'exigence d'indépendance prévue dans le jugement. De plus, une déclaration sur l'honneur devra être signée par le soumissionnaire dans laquelle il atteste qu'aucune personne physique ou morale qui collaborera de manière décisive à l'étude ne sera en situation de conflit d'intérêts.

Des cas de conflits d'intérêt sont présumés si un soumissionnaire potentiel a travaillé pour l'une des parties au litige durant les sept dernières années ou s'il a réalisé une étude relative à l'aéroport pendant cette même période. Le bureau d'études devra démontrer son expérience en lien avec des aéroports de taille comparable.

Ik heb mij strikt gehouden aan de bepalingen van het vonnis waarin er gesteld wordt dat er in het kader van de effectstudie alternatieve oplossingen moeten worden onderzocht waarmee de geluidshinder kan worden beperkt, rekening houdende met de essentiële veiligheidseisen en waarbij ook de evaluatie is inbegrepen van de gevolgen van deze alternatieven voor de exploitatiecapaciteit van de luchthaven. Het studie bureau zal de oplossingen die het relevant acht vaststellen: dat is de enige manier om het politieke debat te ontstijgen en een objectieve kijk op de situatie te krijgen.

Voor een aanpassing van een vliegroute heeft Belgocontrol 30 weken nodig. Aangezien er in het vonnis staat dat er een effectstudie moet worden uitgevoerd, zou het illusoir zijn om te denken dat men zo een maatregel op korte termijn kan nemen. Een van de criteria in het kader van de besprekingen is dat er bij de oplossing rekening wordt gehouden met de dichtbevolkte zones.

Met betrekking tot de maatregelen die de heer Dallemagne heeft vermeld, kan ik u meedelen dat de eerste opgenomen is in de brief aan het Gewest, de tweede een exploitatiebeperking vormt waarvoor er een effectstudie moet worden uitgevoerd, en de derde het behoud van de operationele capaciteit van de luchthaven in de weg staat.

In het vonnis is er geen sprake van de opstijgende vluchten vanaf de banen 25 met bocht naar links. De inwoners van de gemeente van de heer Dallemagne zullen wellicht opgetogen zijn dat hij de hinder naar daar wil verplaatsen: hij stelt immers voor de geluidshinder te verplaatsen naar zones waar de geldende normen worden nageleefd.

In mijn antwoord op het vonnis heb ik maatregelen voorgesteld om de geluidshinder voor iedereen in te perken, in plaats van hem te verplaatsen, naast een impactstudie op grond waarvan alternatieve maatregelen zullen kunnen worden voorgesteld.

*(Nederlands)* Het is mijn bedoeling om duidelijkheid te brengen in de windnormen. Ik bied daarmee een antwoord op de audit over het banengebruik en niet op het vonnis van 19 juli 2017.

**09.05 Georges Dallemagne** (cdH): U doet alsof u nu plots tot de vaststelling komt dat er een impactstudie nodig is. U schuift elke beslissing over de vluchten boven Brussel op de lange baan.

Het echte probleem is niet welke delen van de stad

J'ai scrupuleusement respecté les prescrits du jugement selon lesquels l'étude doit inclure l'examen de solutions alternatives respectant les conditions de sécurité et comprenant l'évaluation des incidences sur la capacité d'exploitation. Le bureau d'études déterminera les solutions qu'il estime pertinentes: c'est la seule manière de quitter le débat politique et avoir une vue objective de la situation.

Un changement de route requiert de Belgocontrol 30 semaines de mise en œuvre. Le jugement tranchant en faveur d'une étude d'incidence, il serait illusoire de penser qu'on peut prendre une telle mesure à bref délai. La prise en compte des zones densément peuplées est l'un des critères de discussion.

Des mesures citées par M. Dallemagne, la première est reprise dans le courrier à la Région, la deuxième consiste en une restriction d'exploitation qui nécessite une étude d'incidence, la troisième ne permet pas de maintenir la capacité opérationnelle de l'aéroport.

Le jugement est resté muet sur la demande concernant les départs des pistes 25 virage gauche. Les habitants de la commune de M. Dallemagne seront ravis d'apprendre sa volonté de les surcharger puisqu'il veut un déplacement des nuisances vers des zones où elles respectent les normes en vigueur.

J'ai répondu au jugement en proposant des mesures visant à réduire le bruit pour tous au lieu de le déplacer, et par le lancement d'une étude d'incidence qui permettra d'établir des mesures alternatives.

*(En néerlandais)* J'ai l'intention de clarifier les normes de vent. Je réponds ainsi à l'audit sur l'utilisation des pistes et non au jugement du 19 juillet 2017.

**09.05 Georges Dallemagne** (cdH): Vous semblez découvrir soudain qu'il faut une étude d'incidence. Vous reportez aux calendes grecques toute décision sur le survol de Bruxelles.

Le vrai problème n'est pas de savoir quel quartier

overvlogen worden, maar wel dat Brussel voortdurend overvlogen wordt!

De rechtbank heeft niets gezegd over de opstijgende vluchten met bocht naar links, omdat er zich op die plaats geen geluidsmeter bevindt, maar de Brusselaars zijn zich aan het organiseren om die geluidshinder te objectiveren.

U had echter ook kunnen teruggrijpen naar de routes van voor 2003. U had ook meer moed aan de dag kunnen leggen, op zijn minst wat het gebruik van baan 19 betreft, door het PRS op zondagmorgen of 's nachts te doen naleven. Het DGLV heeft u er al op gewezen dat zulks enkel de theoretische capaciteit beperkt, maar dat men die op die ogenblikken niet nodig heeft. Het vliegverkeer wordt er dus niet door gehinderd.

U wordt in het nauw gedreven door de Vlaamse partijen in de regering.

Het Brussels Gewest zal rechtszaken blijven aanspannen om u ertoe te dwingen rechtsconform te handelen, want ze heeft geen andere keuze. Ik dien een motie van aanbeveling in.

**09.06 Benoit Hellings (Ecolo-Groen):** Wanneer zal de impactstudie beschikbaar zijn?

De geluidshinder verplaatsen is geen echte oplossing. U hebt een andere mogelijkheid, en dat is het beperken aan de bron van de operationele capaciteit, vooral dan 's nachts. Dit is geen debat tussen luchtvaartdeskundigen, maar een politiek debat. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest beschikt al vijftien jaar over geluidsnormen. Vlaanderen heeft de politieke keuze gemaakt nog niet zulke normen uit te vaardigen.

Als Vlaanderen over enkele jaren dezelfde milieunormen hanteert, zullen er nergens nog vliegtuigen kunnen vliegen en zullen we vooral 's nachts de operationele capaciteit van de luchthaven moeten beperken.

Ik stel voor dat we dit moeizame debat, waarin men doet alsof er geen prioriteiten zijn, staken. Gezondheid en milieu primeren op economie. Het vonnis verplicht u ertoe in die zin te handelen. U moet uw verantwoordelijkheid opnemen!

**09.07 Karine Lalieux (PS):** In de studie zouden er dus alternatieve oplossingen kunnen worden voorgesteld waarbij er rekening wordt gehouden met verschillende criteria, waaronder de bevolkingsdichtheid. Dat zou echter het belangrijkste criterium moeten zijn, omdat dat ook

est survolé; c'est le survol massif de Bruxelles!

Si le tribunal n'a rien dit concernant le virage gauche, c'est parce qu'il n'y a pas de sonomètre à cet endroit, mais les Bruxellois sont en train de s'organiser pour objectiver ces nuisances.

Vous auriez pu revenir aux configurations d'avant 2003 et avoir davantage de courage, au moins concernant la piste 19 en faisant respecter le PRS le dimanche matin ou la nuit. La DGTA vous a déjà répondu: seule la capacité théorique est ainsi limitée, mais on n'en a pas besoin à ces moments-là et on ne gêne donc pas les mouvements de l'aéroport.

Vous êtes coincé par les partis flamands de votre gouvernement.

La Région bruxelloise poursuivra les actions en Justice pour vous contraindre à agir conformément au droit, parce que c'est la seule solution pour elle. Je dépose donc une motion de recommandation.

**09.06 Benoit Hellings (Ecolo-Groen):** Quand cette étude d'incidence sera-t-elle disponible?

Déplacer la nuisance n'est pas une vraie solution. Vous avez un autre choix, c'est de limiter à la source la capacité opérationnelle, en particulier la nuit. Il ne s'agit pas d'un débat d'experts en aéronautique mais d'un débat politique. La Région de Bruxelles-Capitale a, depuis quinze ans, des normes de bruit. La Flandre a fait le choix politique de ne pas encore se doter de telles normes.

Si dans quelques années, la Flandre se dote des mêmes normes environnementales, les avions ne pourront plus voler nulle part, ce qui nous obligera à limiter la capacité opérationnelle de l'aéroport, essentiellement la nuit.

Je propose d'arrêter ce débat laborieux où l'on fait comme s'il n'y avait pas de priorités. La santé et l'environnement prime l'économie. Le jugement vous oblige à aller dans ce sens. Prenez vos responsabilités!

**09.07 Karine Lalieux (PS):** L'étude pourrait donc proposer des solutions alternatives en tenant compte la densité de population parmi les critères. Or cela devrait être le critère primordial car il concerne aussi la sécurité et la santé publique.

betrekking heeft op de veiligheid en de volksgezondheid.

Net als het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vrees ik dat die impactstudie zoveel tijd zal vergen dat de regering de status quo zal handhaven terwijl de MR in Brussel heel wat beloftes doet.

### **Moties**

De **voorzitter**: Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.

Een motie van aanbeveling werd ingediend door de heer Georges Dallemagne en luidt als volgt:

"De Kamer,

gehoord de interpellatie van heer Georges Dallemagne

en het antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen,

vraagt de regering

- de rechtsstaat in acht te nemen, door het vonnis van de rechtbank van eerste aanleg te Brussel van 19 juli jongsteden – dat ze niet heeft aangevochten – ten uitvoer te leggen;
- bijgevolg een eind te maken aan de onmiskenbare schendingen van het Brussels besluit over de geluidsnormen ingevolge, enerzijds, het gebruik van de Kanaalroute, door de voorwaarden waaronder van die route mag worden gebruikgemaakt te wijzigen, ook voor de periode van 23 u tot 7 u, en anderzijds, het gebruik, in de tijdspanne van 23 u tot 7 u, van de Ringroute en de aanvliegroute voor landingen op baan 01, door de voorwaarden waaronder ze mogen worden gebruikt voor die tijdruimte te wijzigen;
- het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in kennis te stellen van:
  - . de operationele maatregelen die ze zal nemen om de impact van de geluidshinder zo snel mogelijk te milderen zonder de operationele capaciteit van de luchthaven (aanmerkelijk) in het gedrang te brengen,
  - . de termijn waarbinnen ze die maatregelen ten uitvoer zal leggen;
- de interpretatie van het PRS zo snel mogelijk te verduidelijken, om een eind te maken aan de ongeoorloofde afwijkingen ervan die door het DGLV in het kader van zijn onderzoek naar de naleving van het PRS in de periode van 2 tot 10 oktober 2016 werden vastgesteld."

Je crains, comme la Région bruxelloise, que cette étude d'incidence prenne tant de temps, que ce gouvernement maintiendra le *statu quo* alors que le MR avait fait moult promesses aux Bruxellois.

### **Motions**

La **présidente**: En conclusion de cette discussion les motions suivantes ont été déposées.

Une motion de recommandation a été déposée par M. Georges Dallemagne et est libellée comme suit:

"La Chambre,

ayant entendu l'interpellation de M. Georges Dallemagne

et la réponse du ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges,

demande au gouvernement de

- respecter l'état de droit en exécutant le jugement rendu par le tribunal de première instance de Bruxelles le 19 juillet dernier auquel il a acquiescé;
- en conséquence, faire cesser les violations manifestes à l'arrêté Bruit consécutives, d'une part, à l'utilisation de la route du Canal en modifiant les conditions d'utilisation de la route du Canal, en ce compris pour la période allant de 23 h à 7 h et consécutives, d'autre part, à l'utilisation, pendant la période allant de 23 h à 7 h, de la route du ring et de la route aérienne utilisée pour les atterrissages sur la piste 01 en modifiant leurs conditions d'utilisation pendant cette période;
- adresser à la Région de Bruxelles-Capitale:
  - . les mesures opérationnelles qu'il entend prendre pour atténuer dans les plus brefs délais les répercussions des nuisances sonores, sans affecter, voire sans affecter sensiblement la capacité opérationnelle de l'aéroport,
  - . les délais dans lesquels il entend qu'elles soient mises en œuvre;
- clarifier dans les meilleurs délais l'interprétation du PRS afin de mettre fin aux déviations abusives qui ont été constatée par la DGTA dans le cadre de son audit du respect du PRS réalisé sur la période allant du 2 au 10 octobre 2016."

Een eenvoudige motie werd ingediend door de heer Jean-Jacques Flahaux.

Une motion pure et simple a été déposée par M. Jean-Jacques Flahaux.

Over de moties zal later worden gestemd. De bespreking is gesloten.

Le vote sur les motions aura lieu ultérieurement. La discussion est close.

#### **10** **Samengevoegde vragen van**

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de afschaffing van overwegen" (nr. 22179)
- mevrouw Stéphanie Thoron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de sensibiliseringsacties van Infrabel in basis- en middelbare scholen" (nr. 22640)
- de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toename van het aantal gevallen van spoorlopen" (nr. 22665)
- de heer Raoul Hedebouw aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "spoorlopen" (nr. 22679)

#### **10** **Questions jointes de**

- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la suppression de passages à niveau" (n° 22179)
- Mme Stéphanie Thoron au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les actions de sensibilisation d'Infrabel dans les écoles primaires et secondaires" (n° 22640)
- M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'augmentation du phénomène de 'trespassing'" (n° 22665)
- M. Raoul Hedebouw au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les intrusions sur les voies" (n° 22679)

**10.01** **Jef Van den Bergh** (CD&V): Infrabel werkt al lang aan een beperking van het aantal overwegen, met het oog op meer veiligheid op het spoorwegnet. Ik ben daar altijd een koele minnaar van geweest, omdat nogal wat spoorwegen in ons land woonkernen, dorpen en gemeenten doorkruisen. Gewone overwegen zijn daar nodig om woonkernen niet uit elkaar te laten vallen. Voetgangers en fietsers krijgen bij de afschaffing van een overweg soms een onvoldoende volwaardig alternatief ter beschikking, zoals bijvoorbeeld in het geval van de Willem Driesstraat in Muizen-Mechelen.

**10.01** **Jef Van den Bergh** (CD&V): Soucieuse d'accroître la sécurité sur le réseau ferroviaire, Infrabel oeuvre depuis longtemps à la limitation du nombre de passages à niveau. Je n'ai jamais été un fervent partisan de cette mesure, car en Belgique, de nombreuses lignes ferroviaires traversent des zones résidentielles, des villages et des communes. Des passages à niveau classiques y sont nécessaires pour éviter le délitement des zones résidentielles. Il arrive parfois, comme à la hauteur de la Willem Driesstraat à Muizen-Mechelen, qu'une solution de rechange correcte ne soit pas proposée aux piétons et cyclistes lors de la suppression d'un passage à niveau.

Hoeveel overwegen werden afgeschaft in 2017? Hoe verloopt het overleg daarover tussen Infrabel en de lokale overheden? Hoe worden de officiële brieven van de lokale overheden met bezwaren over eventuele sluitingen opgevolgd? Hoe wordt een grondig vooronderzoek verzekerd door Infrabel? Hoe wordt bij een afschaffing een volwaardig alternatief geboden? Hoe staat de minister tegenover die afschaffingen? Hoe zal dit worden vertaald in de komende beheerscontracten die er zitten aan te komen? Hoeveel overwegen zijn er nu en hoeveel ongevallen met slachtoffers waren daar het afgelopen jaar?

Combien de passages à niveau ont-ils été supprimés en 2017? Comment se déroule la concertation à ce sujet entre Infrabel et les autorités locales? Quelle est la suite réservée aux courriers des administrations locales émettant des objections sur les disparitions éventuelles de passages à niveau? Comment une enquête préalable approfondie est-elle assurée par Infrabel? Lors de la suppression d'un passage à niveau, comment l'offre d'une alternative digne de ce nom est-elle organisée? Que pense le ministre de la suppression des passages à niveau? Comment cette vision sera-t-elle transposée dans les futurs contrats de gestion? Quel est le nombre actuel de passages à



niveau et combien d'accidents ayant fait des victimes y ont été recensés l'année dernière?

**10.02 Emir Kir (PS):** Ondanks de sensibiliseringscampagnes van Infrabel stijgt het aantal gevallen van spoorlopen: in 45% van de gevallen gaat het over reizigers die een kortere weg wilden nemen; in 18% over buurtbewoners; in 16% over spelende kinderen; in 8% over ouderen, enz.

Wat vindt u van die cijfers en die evolutie? Welke maatregelen heeft Infrabel genomen dat probleem aan te pakken? Zitten er nieuwe acties in de pijplijn?

Spoorlopen is een strafbaar misdrijf. Welke sancties krijgen de spoorlopers opgelegd? Wat is het bedrag van de boetes?

**10.03 Raoul Hedebouw (PTB-GO!) (Nederlands):** De laatste maanden zijn er opnieuw veel gevallen van spoorlopen vastgesteld, met onlangs nog een dodelijk slachtoffer in Morlanwelz, terwijl op 12 december een vrouw werd aangereden door een trein in Lier.

Voert Infrabel inderdaad een dure sensibiliseringscampagne? De cijfers tonen geen verbetering aan, want vijf jaar geleden waren er 478 meldingen, terwijl dat er in de eerste jaarhelft van 2017 al 417 waren. Hoeveel gevallen waren er dit jaar al? Hoeveel slachtoffers waren te betreuren? Hoeveel minuten vertraging heeft dit in totaal al gekost? Hoeveel boetes werden uitgedeeld? Hebben de sensibiliseringscampagnes van Infrabel een merkbaar effect? Welke infrastructuraanpassingen heeft Infrabel dit jaar gedaan op zogenaamde hotspots in de strijd tegen het spoorlopen? Wat is de stand van zaken in Morlanwelz?

**10.04 Minister François Bellot (Nederlands):** Tot nu toe werden in 2017 13 overwegen afgeschaft. Daartoe voert Infrabel eerst vooronderzoeken en mobiliteitsstudies uit in samenspraak met de lokale overheden, waarbij ook een alternatief wordt bekeken. De lokale overheid formuleert dan een advies aan de stedenbouwkundig ambtenaar, die beslist over de vergunning. In de nieuwe regelgeving zal de lokale overheid ook vergunningen kunnen afgeven of weigeren. Zonder een principe- en samenwerkingsakkoord met de gemeente wordt een overweg niet afgeschaft.

**10.02 Emir Kir (PS):** Malgré les campagnes de sensibilisation d'Infrabel, le *trespassing* est en augmentation: 45 % des cas sont le fait de navetteurs voulant écourter leur chemin; 18 % de riverains; 16 % d'enfants qui jouent; 8 % de seniors, etc.

Que pensez-vous de ces chiffres en évolution? Quelles sont les mesures d'Infrabel pour lutter contre cela? De nouvelles actions sont-elles prévues?

Se promener sur la voie ferrée étant un délit, quelles sont les sanctions infligées aux contrevenants? Quel est le montant des amendes?

**10.03 Raoul Hedebouw (PTB-GO!) (en néerlandais):** De nombreux cas de personnes circulant sur les voies ont à nouveau été signalés au cours des derniers mois. Un incident de ce type a causé récemment un décès à Morlanwelz, et dans un autre cas survenu le 12 décembre à Lierre, une femme a été happée par un train.

Infrabel mène-t-il réellement une campagne de sensibilisation onéreuse à ce sujet? Les chiffres n'indiquent aucune amélioration puisque nous sommes passés de 478 notifications il y a cinq ans à 417 rien que pour le premier semestre 2017. Combien de cas ont déjà été signalés cette année? Combien de victimes ont été recensées? Combien de minutes de retard se sont déjà accumulées en raison de ces incidents? Combien d'amendes ont été infligées? Les campagnes de sensibilisation d'Infrabel produisent-elles un effet notable? Quelles adaptations Infrabel a-t-il réalisées, cette année, à l'infrastructure aux endroits sensibles pour lutter contre la présence d'individus le long des voies? Qu'en est-il à Morlanwelz?

**10.04 François Bellot, ministre (en néerlandais):** En 2017, à ce jour, 13 passages à niveau ont été supprimés. Ces travaux sont précédés par des enquêtes préalables réalisées par Infrabel et par des études de mobilité effectuées en concertation avec les autorités locales et une solution de substitution est également examinée à ce stade. Les autorités locales transmettent ensuite un avis au fonctionnaire de l'urbanisme, qui statue sur l'octroi du permis. En vertu de la nouvelle réglementation, les autorités locales pourront également octroyer ou refuser de délivrer des permis d'urbanisme. En l'absence d'un accord de principe et de coopération de la commune, le passage à niveau reste en place.

Op dit moment zijn er 1.639 overwegen. Tussen begin 2017 en eind november 2017 waren er 44 ongevallen met 9 doden en 3 zwaargewonden. In het volgende beheerscontract staan ook bepalingen over de overwegen.

*(Frans)* Infrabel ontwikkelt pedagogisch materiaal voor leerkrachten. Zij kunnen gratis een sensibiliseringskit aanvragen. 650 Franstalige en evenveel Nederlandstalige leerkrachten hebben dat al gedaan.

Voor geïnteresseerde secundaire scholen, die vaak in de buurt van een station liggen, organiseert Infrabel voorlichtingssessies over de basisregels van spoorwegveiligheid. In het voorjaar heeft Infrabel ook een campagne met een container gelanceerd waarbij jongeren via virtual reality worden gesensibiliseerd. Een school in Fontaine-l'Évêque en een in Heule mochten het project testen.

Er wordt momenteel onderzocht in welke scholen die in de buurt van een spoorweg liggen, de campagne het meest zinvol is.

Infrabel heeft tussen 1 januari en 30 september 2017 618 gevallen van spoorlopen geregistreerd. Vier personen hebben hierbij het leven gelaten, en drie raakten zwaargewond. Het Security Operation Center van de NMBS heeft sinds januari 2.818 meldingen van spoorlopen ontvangen, waarvan 15 voor Morlanwelz. Dit fenomeen heeft tussen januari en november geleid tot 130.365 minuten vertraging, d.i. 9,74% van alle vertragingen, en 718 afgeschafte treinen. Tijdens dezelfde periode in 2016 waren er 553 meldingen. Er is dus een toename van 10% ten opzichte van vorig jaar.

45% van de pendelaars steekt de sporen over om een kortere weg te nemen.

Infrabel stelt vast dat het aantal jonge spoorlopers op of langs de sporen toeneemt en dat jongeren steeds vaker naar kicks op zoek gaan.

Infrabel plaatst verbodsborden (verbod om de sporen over te steken), struikelmatten en afsluitingen langs het spoor ter hoogte van de hotspots die in het actieplan werden geïdentificeerd. Infrabel voert ook sensibiliseringsacties uit in de scholen en bij de festivalgangers. Individueel gedrag is de grootste oorzaak van dat soort ongevallen.

Actuellement, 1 639 passages à niveau sont recensés. Entre début 2017 et la fin novembre 2017, 44 accidents ayant fait 9 morts et 3 blessés graves ont été enregistrés. Des dispositions relatives aux passages à niveau figurent aussi dans le prochain contrat de gestion.

*(En français)* Infrabel développe du matériel pédagogique pour les instituteurs. Un kit de sensibilisation leur est envoyé gratuitement à leur demande. On a déjà envoyé 650 exemplaires en français et autant en néerlandais.

À la demande des écoles secondaires, souvent à proximité d'une gare, Infrabel organise des sessions explicatives des règles élémentaires de sécurité ferroviaire. Elle a aussi lancé au printemps un conteneur pour sensibiliser les adolescents par une expérience de réalité virtuelle. Les actions-pilotes se sont déroulées dans deux établissements, à Fontaine-l'Évêque et Heule.

Un ciblage plus pointu des écoles à risques à proximité du chemin de fer est à l'étude.

Du 1<sup>er</sup> janvier au 30 septembre 2017, Infrabel a recensé 618 *trespassing*, ayant causé quatre décès et trois blessés graves. Depuis janvier, le Security Operation Center de la SNCB a reçu 2818 appels pour ce phénomène dont 15 pour Morlanwelz. De janvier à novembre, ceci a occasionné 130 365 minutes de retard, soit 9,74 % de tous les retards, et 718 trains supprimés. Pour la même période en 2016, 553 cas ont été enregistrés. L'augmentation est de 10 % en un an.

Pour écourter leur chemin, 45 % des navetteurs traversent les voies.

Infrabel note l'augmentation de la présence de jeunes sur les voies ou le long de celles-ci et du nombre de jeunes recherchant des sensations fortes.

Infrabel installe des panneaux d'interdiction de traverser les voies, des tapis anti-intrusions et des clôtures en pleine voie à hauteur des *hot spots* identifiés dans son plan d'action. Infrabel fait aussi de la sensibilisation dans les écoles et auprès des festivaliers. Les comportements individuels sont la première cause d'accidents de ce genre.

Securail heeft dit jaar 926 pv's wegens spoorlopen opgesteld, waarvan 15 voor feiten die zich voordeden in Morlanwelz.

Securail a dressé 926 PV pour *trespassing* cette année, dont 15 pour des faits à Morlanwelz.

**10.05 Jef Van den Bergh** (CD&V): Het is niet helemaal duidelijk wie de vergunning voor het afschaffen van een overweg aflevert. In de toekomst zal dat het stadsbestuur of het gemeentebestuur zijn, maar ik weet niet zeker of dat nu ok al zo is. In elk geval is het belangrijk dat er voldoende aandacht is voor alternatieven voor zachte weggebruikers.

**10.05 Jef Van den Bergh** (CD&V): Il est assez difficile de comprendre à qui il appartient de prendre la décision d'octroyer un permis pour la suppression d'un passage à niveau. À l'avenir, la décision appartiendra aux autorités des villes ou des communes, mais j'ignore si c'est déjà le cas à présent. Il importe en tout cas d'être particulièrement attentif aux solutions de substitution proposées aux usagers faibles de la route.

**10.06 Emir Kir** (PS): Dat zijn verontrustende cijfers. U hebt niets gezegd over het respressieve aspect. Ik zal daarop terugkomen.

**10.06 Emir Kir** (PS): Ces chiffres sont inquiétants. Vous n'avez rien dit de l'aspect répressif, j'y reviendrai.

**10.07 Raoul Hedebouw** (PTB-GO!): Het is inderdaad een verontrustende trend. Kunt u ons de lijst van de hotspots bezorgen?

**10.07 Raoul Hedebouw** (PTB-GO!): En effet, la tendance est inquiétante. Peut-on avoir la liste des *hot spots*?

**10.08 Minister François Bellot** (*Frans*): Infrabel en de NMBS willen uit principe niet meedelen hoeveel zelfdodingen er zijn of waar ze het vaakst worden gepleegd. Er werd vastgesteld dat dat contraproductief is. Het spoorwegbureau van de Europese Unie (European Railway Agency, ERA) besloot een gemeenschappelijk Europees standpunt in te nemen en discreet te zijn over deze kwestie.

**10.08 François Bellot**, ministre (*en français*): Par principe, ni Infrabel ni la SNCB ne souhaitent communiquer ces informations, ni le nombre de suicides ou les endroits où il y en a le plus. On a pu constater que c'était contre-productif. L'ERA a décidé d'une position commune européenne de discrétion à ce sujet.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

#### **11 Samengevoegde vragen van**

- de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de sluiting van de wachtzaal in het station Schulen" (nr. 22191)

- de heer Raoul Hedebouw aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de sluiting van het wachtlokaal in Schulen" (nr. 22678)

#### **11 Questions jointes de**

- M. Stefaan Van Hecke au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la fermeture de la salle d'attente de la gare de Schulen" (n° 22191)

- M. Raoul Hedebouw au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la fermeture de la salle d'attente à Schulen" (n° 22678)

**11.01 Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen): De wachtruimte van het station in Schulen werd enige tijd geleden gesloten, naar verluidt wegens vandalisme. Onlangs was het wachthuisje opnieuw open, maar het is niet duidelijk of dit het werk was van een rebelse burger of van de NMBS. In elk geval was het wachthuisje na enkele dagen weer dicht.

**11.01 Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen): Il y a quelque temps, la salle d'attente de la gare de Schulen a été fermée, à la suite, semble-t-il, d'actes de vandalisme. L'abri a récemment rouvert, mais nul n'est capable de déterminer s'il s'agit de l'initiative d'un citoyen rebelle ou de la SNCB. Quoi qu'il en soit, quelques jours plus tard, l'abri a une fois de plus été fermé.

Klopt het dat de eerste sluiting het gevolg was van

Est-il exact que la première fermeture a été décidée

vandalisme? Werd de politie ingeschakeld? Wordt er iets gedaan om toch een verwarmde wachtzaal te hebben in het station? Wie opende het wachthuisje dit najaar? Waarom werd het opnieuw gesloten? Wanneer wordt het wachtlokaal weer geopend?

**11.02 Raoul Hedebouw** (PTB-GO!) (*Nederlands*): Volgens de NMBS moest het wachtlokaal van het station in Schulen na een paar dagen alweer worden gesloten omdat er een verwarmingstoestel en een venster kapot waren geslagen. In plaats van de vandalen aan te pakken, worden de reizigers dus gestraft. Is er in Schulen een loket of een bemande stopplaats zodat er sociale controle mogelijk is? Hoe wil de NMBS het vandalisme tegengaan? Wat zal de MNBS doen om toch in een wachtruimte te voorzien?

**11.03 Minister François Bellot** (*Nederlands*): De wachtzaal van de onbemande stopplaats in Schulen werd inderdaad gesloten wegens vandalisme. Ruiten werden stukgegooid, deuren en radiatoren werden vernield. De NMBS wil nu een maand testen of het vandalisme ophoudt en heeft de wachtruimte op 4 december opnieuw geopend.

**11.04 Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen): Het sluiten van een wachtzaal kan niet het antwoord zijn op vandalisme. Niet de reizigers moeten worden aangepakt, maar de vandalen. Ik ben in elk geval blij dat het wachthuis blijkbaar opnieuw open is. Ik hoop op een structurele oplossing.

**11.05 Raoul Hedebouw** (PTB-GO!) (*Nederlands*): Net als elders belandt men door de sluiting van de loketten in een vicieuze cirkel: een onbemand station wordt onveilig en als gevolg daarvan sluit men de wachtruimte. De reiziger wordt drie keer gestraft. Men moet eens nadenken over de kosten en baten de sluiting van bemande stations. Zeker in de kleine stations zijn openbare diensten erg belangrijk.

*Het incident is gesloten.*

**12 Samengevoegde vragen van**  
 - de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "verkliksystemen van politiecontroles" (nr. 22353)  
 - de heer Gautier Calomne aan de minister van

à la suite d'actes de vandalisme? La police a-t-elle été appelée? Des dispositions ont-elles été prises afin de proposer aux voyageurs un local chauffé à l'intérieur de la gare? Qui a rouvert l'abri cet automne? Pourquoi a-t-il été refermé? Quand rouvrira-t-il ses portes?

**11.02 Raoul Hedebouw** (PTB-GO!) (*en néerlandais*): Selon la SNCB, l'abri de la gare de Schulen a dû être refermé après quelques jours, en raison du fait qu'un appareil de chauffage et une fenêtre ont été vandalisés. Les vandales peuvent agir en toute impunité et ce sont dès lors les voyageurs qui sont pénalisés. La gare de Schulen est-elle dotée d'un guichet ou d'un point d'arrêt avec un agent, de sorte à organiser une forme de contrôle social? Comment la SNCB compte-t-elle lutter contre le vandalisme? Quelles dispositions prendra-t-elle pour proposer malgré tout un abri aux voyageurs?

**11.03 François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): La salle d'attente du point d'arrêt non surveillé de Schulen a en effet été fermée à la suite d'actes de vandalisme. Des vitres ont été brisées et des portes et des radiateurs ont été saccagés. La SNCB a rouvert la salle d'attente le 4 décembre et veut à présent observer pendant un mois si ces actes cessent.

**11.04 Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen): La fermeture d'une salle d'attente ne peut constituer la réponse à des actes de vandalisme. Il convient en effet de s'attaquer aux vandales et non aux voyageurs. Je me félicite en tout cas d'apprendre que la salle d'attente a rouvert ses portes. J'espère qu'une solution structurelle sera trouvée.

**11.05 Raoul Hedebouw** (PTB-GO!) (*en néerlandais*): Comme partout ailleurs, la fermeture des guichets a débouché sur un cercle vicieux: une gare sans personnel devient peu sûre et cette situation entraîne la fermeture des espaces d'attente. Le voyageur est ainsi triplement pénalisé. Il faut réfléchir aux coûts et aux avantages de la fermeture des gares avec personnel. Les services publics sont particulièrement importants dans les petites gares.

*L'incident est clos.*

**12 Questions jointes de**  
 - M. Stefaan Van Hecke au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les systèmes de délation des contrôles de police" (n° 22353)  
 - M. Gautier Calomne au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale

**Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de verklikkers van radar- en politiecontroles" (nr. 22373)**

**des Chemins de fer Belges, sur "les avertisseurs de radars et de contrôles de police" (n° 22373)**

**12.01 Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen): Informatie over snelheids-, alcohol- en andere controles circuleert massaal op sociale media, waardoor de controles hun doel voorbijschieten. Dat kan tot een gevoel van straffeloosheid leiden. Vlaams minister Weyts riep de minister onlangs op om applicaties en Facebookgroepen die politiecontroles aankondigen, te verbieden. Hij verwijst naar de Franse regeling waarbij enkel in een ruime perimeter een controle mag worden aangekondigd.

**12.01 Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen): Les informations relatives aux contrôles de vitesse, d'alcoolémie et autres circulent abondamment sur les réseaux sociaux et les contrôles perdent dès lors toute leur efficacité. Cela peut alimenter un sentiment d'impunité auprès des automobilistes. Récemment, le ministre flamand Ben Weyts a appelé son homologue fédéral à interdire les applications et les groupes Facebook qui annoncent les contrôles de police. Il se réfère à la législation française, laquelle n'autorise l'annonce d'un contrôle que dans un large périmètre.

In 2011 zag toenmalig staatssecretaris Etienne Schouppe geen heil in het verbieden van Coyote, het systeem dat alle controles inventariseert en chauffeurs verwittigt. Ander landen verbieden het nochtans wel.

En 2011, Etienne Schouppe, le secrétaire d'État de l'époque ne voyait pas l'intérêt d'interdire l'avertisseur de radars Coyote qui dresse l'inventaire de tous les contrôles et avertit les conducteurs. Il est pourtant interdit dans d'autres pays.

Vindt de minister dat dergelijke systemen moeten worden verboden? Kan de Franse regeling bij ons worden toegepast? Hoe snel kan dat?

Le ministre considère-t-il que ce type de systèmes d'alerte doit être interdit? La réglementation française pourrait-elle être appliquée en Belgique? À quelle échéance?

**12.02 Minister François Bellot** (*Frans*): Dat soort technologie heeft een aantal voordelen: ze komt de veiligheid van de automobilisten ten goede door ze te informeren over de verkeersstoestand, de vertragingen, de aanwezigheid van een obstakel of van spookrijders en over snelheidsbeperkingen.

**12.02 François Bellot**, ministre (*en français*): Cette technologie augmente la sécurité des automobilistes en les informant de l'état du trafic, de travaux, de ralentissements, de la présence d'un obstacle ou de conducteurs fantômes ou encore de la limite de vitesse.

Het is onaanvaardbaar dat de snelheidsbeperkingen niet worden nageleefd of enkel worden nageleefd in de buurt van radars. De politie communiceert preventief over controles en radars (over maximum een derde ervan).

On ne peut tolérer que les automobilistes ne respectent pas les limitations de vitesse ou qu'ils ne le fassent qu'à l'approche des radars. La police se livre à une communication préventive au sujet des contrôles et des radars (mais à concurrence d'un tiers maximum de ceux-ci).

(*Nederlands*) Men kan zich afvragen of het ethisch is een systeem te ontwikkelen waarmee automobilisten elkaar op de hoogte brengen van controles. Dit voorkomen en bestraffen is echter niet eenvoudig.

(*En néerlandais*) On peut se demander s'il est correct, sur le plan éthique, de développer un système permettant aux automobilistes de se prévenir mutuellement des contrôles. Il n'est cependant pas aisé d'éviter et de sanctionner ces pratiques.

(*Frans*) Ten minste zeven systemen bieden die functie.

(*En français*) Il y a au moins sept systèmes différents qui le proposent.

**12.03 Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen): Het klopt dat verklikssystemen hun nut hebben om obstakels, files, spookrijders te signaleren. Het klopt ook dat de vaste flitspalen sowieso bekend zijn. Het probleem doet zich echter voor bij de mobiele

**12.03 Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen): Il est exact que ces "mouchards" sont utiles pour signaler les obstacles, les files et les conducteurs fantômes. Il est clair également que les radars fixes sont de toute façon connus. Un problème se pose

snelheidscontroles en mobiele alcoholcontroles. Die wisselen om het half uur van plaats, maar ook die gegevens worden snel gedeeld. Niet alleen hardrijders ontsnappen zo, maar ook mensen met alcoholintoxicatie en vooral daarmee heb ik het moeilijk.

De minister weet niet hoe dit kan worden opgelost, maar andere landen slagen er toch in een verbod te handhaven. Ik roep de minister op de buitenlandse voorbeelden te bestuderen.

*Het incident is gesloten.*

**13 Vraag van mevrouw Sybille de Coster-Bauchau aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het gebruik van de busstroken door de Villo!-dienstwagens" (nr. 22287)**

**13.01 Sybille de Coster-Bauchau (MR):** Brussels minister van Mobiliteit Pascal Smet heeft een arrest uitgevaardigd om toe te staan dat Villo!-dienstwagens de voor het openbaar vervoer bestemde rijstroken gebruiken om de Villo!-stations vlotter met fietsen te bevoorraden.

De Belgische Staat heeft een zaak aangespannen bij de Raad van State om die maatregel te laten vernietigen. Waarom? Werd de administratie van de heer Smet geraadpleegd om na te gaan hoe de vereisten van alle beleidsniveaus met elkaar kunnen worden verzoend?

**13.02 Minister François Bellot (Frans):** Krachtens het ministerieel arrest in kwestie krijgen bepaalde Villo!-dienstwagens de toestemming om in het hele Brusselse Hoofdstedelijke Gewest de busstroken en de bijzondere overrijdbare beddingen te gebruiken. Het gaat over een algemene politieregel, waarvoor de Gewesten niet bevoegd zijn, aangezien die regeling enkel onder de federale overheid ressorteert. In de artikelen 72.5 en 72.6 van het verkeersreglement is er vastgesteld welke categorieën van voertuigen er op een eigen bedding mogen rijden: de Villo!-dienstwagens horen daar niet bij.

Het Gewest heeft dit arrest uitgevaardigd zonder mijn administratie te consulteren; die had een oplossing kunnen zoeken als ze was ingelicht. Men moet vermijden dat elk Gewest het gebruik van de busstroken zelf reguleert: dat biedt immers geen

pendant sur le plan des contrôles mobiles de vitesse et d'alcoolémie qui se déplacent toutes les demi-heures, mais dont les données relatives aux divers emplacements sont rapidement partagées. Ce dispositif permet non seulement aux chauffeurs en excès de vitesse, mais également aux personnes en état d'intoxication alcoolique d'échapper aux contrôles, et ce dernier cas me pose problème.

Le ministre ignore la façon de résoudre ce problème, alors que d'autres pays parviennent, eux, à faire respecter l'interdiction de ces dispositifs. Je lui demanderai donc d'examiner les exemples de l'étranger.

*L'incident est clos.*

**13 Question de Mme Sybille de Coster-Bauchau au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'usage des bandes de bus par les véhicules de services de Villo!" (n° 22287)**

**13.01 Sybille de Coster-Bauchau (MR):** Le ministre bruxellois de la Mobilité, Pascal Smet, a pris un arrêté autorisant les véhicules de service Villo! à utiliser les bandes réservées aux transports publics, afin de mieux approvisionner en vélos les stations Villo!.

L'État belge a lancé une action auprès du Conseil d'État pour faire annuler cette mesure. Pour quelle raison? Des consultations ont-elles lieu avec l'administration de M. Smet, afin de voir comment concilier les impératifs de chaque niveau de pouvoir?

**13.02 François Bellot, ministre (en français):** L'arrêté ministériel en question prévoit que, sur l'ensemble du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, certains véhicules de service de Villo! sont autorisés à emprunter les bandes réservées aux bus et les sites spéciaux franchissables. Il s'agit d'une règle générale de police, pour laquelle les Régions ne sont donc pas compétentes puisqu'elle relève uniquement de l'autorité fédérale. Les articles 72.5 et 72.6 du code de la route définissent les catégories de véhicules autorisés à circuler sur les sites propres: les véhicules de service Villo n'en font pas partie.

La Région a pris cet arrêté sans consulter mon administration, qui aurait pu chercher une solution si elle avait été informée. Il faut éviter que chaque Région régleme l'utilisation des bandes réservées aux bus: cela n'offre aucune sécurité

rechtszekerheid en draagt geenszins bij tot de verkeersveiligheid. De indiening van een verzoekschrift tot nietigverklaring was dus de enige optie.

Het is niet zo dat de problemen met de wagens die Villo!-fietsen vervoeren, me koud laten. Mijn kabinet heeft ze met het kabinet van de heer Smet besproken. We gaan na hoe we de artikelen van het verkeersreglement kunnen aanpassen om meer flexibiliteit te geven aan de wegbeheerders. We hopen dat we dat kunnen inpassen in de geplande hervorming van het verkeersreglement, die bijna is afgerond.

**13.03 Sybille de Coster-Bauchau (MR):** Dat was dus de enige optie, maar de opening die u laat is positief.

*Het incident is gesloten.*

**14 Vraag van mevrouw Sybille de Coster-Bauchau aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de samenwerking met navigatieproviders" (nr. 22302)**

**14.01 Sybille de Coster-Bauchau (MR):** Navigatieapps helpen chauffeurs om het meest efficiënte traject te vinden, maar soms leiden ze het verkeer af naar wegen die helemaal niet geschikt zijn voor een groot aantal wagens. Dat leidt tot overlast en hinder en verspreidt de verkeersproblemen, veeleer dan ze op te lossen.

Een aantal gemeenten, waaronder de stad Gent, hebben met de providers van die apps een schijnbaar doeltreffende samenwerking opgezet om probleemsituaties te voorkomen. Dat soort samenwerking zou de regel moeten worden. Hoe kunt u de samenwerking tussen overheden en providers in de hand werken?

**14.02 Minister François Bellot (Frans):** De nieuwe applicaties werken een vlotte verkeersdoorstroming in de hand dankzij realtime-informatie. Het navigatiesysteem stelt snellere trajecten voor op grond van de verkeersomstandigheden. Ik moedig de steden en gemeenten ertoe aan om met de bedrijven die verkeersinformatie verstrekken samen te werken door hen bijgewerkte en accurate gegevens te bezorgen.

In 2018 zal ik de projectoproep Smart Mobility lanceren voor het ter beschikking stellen van de bestaande of ontbrekende

juridique et n'apporte rien à la sécurité routière. L'introduction d'une requête en annulation était donc l'unique option.

Je ne suis pas pour autant insensible aux problèmes des véhicules qui transportent les Villo. Mon cabinet en a discuté avec le cabinet de M. Smet. Nous examinons comment adapter les articles du code de la route afin de donner plus de flexibilité aux gestionnaires de la voirie. On espère incorporer cela au projet de réforme du Code de la route qui est presque finalisé.

**13.03 Sybille de Coster-Bauchau (MR):** C'était donc la seule option mais l'ouverture de votre part est positive.

*L'incident est clos.*

**14 Question de Mme Sybille de Coster-Bauchau au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la collaboration avec les applications d'aide à la conduite" (n° 22302)**

**14.01 Sybille de Coster-Bauchau (MR):** Les applications d'aide à la conduite offrent aux automobilistes les itinéraires les plus efficaces mais font parfois dévier le trafic vers des axes qui ne sont pas faits pour recevoir un grand nombre de véhicules, ce qui crée des nuisances, induit des risques et disperse les perturbations du trafic au lieu de les résorber.

Certaines communes – dont la Ville de Gand – ont prévu une collaboration pour prévenir les situations problématiques qui semble efficace. Au lieu d'être l'exception, celle-ci devrait être la règle. Comment pouvez-vous favoriser la collaboration entre les autorités publiques et les éditeurs de ces applications?

**14.02 François Bellot, ministre (en français):** Les nouvelles applications favorisent la fluidité du trafic grâce aux données en temps réel. Le GPS propose plutôt les trajets plus rapides selon les conditions de circulation. J'encourage les villes et communes à collaborer avec les sociétés qui fournissent des informations de mobilité en leur transmettant des données à jour et de bonne qualité.

Je lancerai en 2018 l'appel à projets Smart Mobility pour mettre à disposition des flux de données de mobilité existants ou manquants. Il faut éviter les

verkeersinformatiestromen. Men moet voorkomen dat er monopolies ontstaan en die mobiliteitsgegevens in een standaardformaat beschikbaar stellen. Het is zaak om van monomodale op multimodale navigatiesystemen over te stappen. Het is aan de mobiliteitsactoren, privé dan wel publiek, om de gegevens aan te maken. Ik steun de initiatieven van de ITS-stuurgroep ten behoeve van een tussen de federale regering en de gewestregeringen afgestemde aanpak.

Sommige gemeenten zijn toegetreden tot het MaaS-systeem, waarin ze gegevens invoeren, zoals informatie over een wegafsluiting, zodat die weg niet meer wordt opgenomen in de voorgestelde routes. Om ervoor te zorgen dat het systeem goed werkt moeten de autoriteiten en de bedrijven nauw samenwerken.

**14.03 Sybille de Coster-Bauchau (MR):** Ik weet niet of gemeenten en kleine steden wel in staat zijn om die rol op te nemen.

**14.04 Minister François Bellot (Frans):** De Staat moet voor de juiste omstandigheden zorgen om een oplossing mogelijk te maken. De Gewesten zijn volledig bevoegd voor het beheer van de (auto)wegennetten. We willen de implementatie van een technische oplossing die de Gewesten ter beschikking van de wegbeheerders zouden kunnen stellen, faciliteren.

*Het incident is gesloten.*

**15 Vraag van mevrouw Isabelle Galant aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stijgende verkoop van elektrische voertuigen" (nr. 22356)**

**15.01 Isabelle Galant (MR):** Het aantal verkochte elektrische voertuigen is tussen 2015 en 2016 met 147% toegenomen terwijl dat cijfer in Nederland en Denemarken afneemt. Het percentage elektrische wagens bedraagt 1,6% in België, waardoor we de zesde plaats bekleden – naast Zweden en Zwitserland – in de Europese rangschikking.

De Belgische overheid investeert fors in infrastructuur, zodat er in ons land 20 laadstations per 1.000 km beschikbaar zijn. We bekleden de vierde plaats in Europa na Zwitserland, Luxemburg en Nederland.

Hoe is de verkoop van elektrische voertuigen sinds het begin van de zittingsperiode geëvolueerd? Hoeveel mensen hebben sinds 2014

monopoles et proposer l'accès à ces données de mobilité aux formats standards. L'enjeu est de passer de GPS monomodaux aux GPS multimodaux. La création de données revient à tous les acteurs de mobilité, privés ou publics. Je soutiens les initiatives du comité de pilotage ITS pour une action concertée entre les gouvernements fédéral et régionaux.

Certaines communes adhèrent au système MaaS dans lequel elles injectent des données, comme informer d'une route fermée afin de la supprimer des itinéraires proposés. Pour que le dispositif soit efficace, les autorités et les entreprises doivent collaborer étroitement.

**14.03 Sybille de Coster-Bauchau (MR):** Je m'interroge sur la capacité des communes et petites villes à assurer une centralisation.

**14.04 François Bellot, ministre (en français):** Le rôle de l'État consiste à favoriser l'émergence de solutions. Les Régions sont seules compétentes pour la gestion des réseaux routiers et autoroutiers. Nous voulons faciliter l'implémentation d'une solution technique que les Régions pourraient mettre à disposition des gestionnaires de voiries.

*L'incident est clos.*

**15 Question de Mme Isabelle Galant au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la hausse des ventes de voitures électriques" (n° 22356)**

**15.01 Isabelle Galant (MR):** La vente de véhicules électriques a augmenté de 147 % entre 2015 et 2016 alors que les Pays-Bas ou le Danemark voient leurs ventes chuter. La Belgique détient un taux de voitures électriques de 1,6 %, ce qui nous place à la sixième place européenne – aux côtés de la Suède et de la Suisse.

Quant aux infrastructures, la Belgique investit énormément, avec 20 stations de recharge par 1 000 km. Elle est en quatrième place au niveau européen, derrière la Suisse, le Luxembourg et les Pays-Bas.

Quelle est l'évolution de la vente de véhicules électriques depuis le début de la législature? Combien de personnes ont-elles profité des



gebruikgemaakt van de fiscale incentives? Zijn deze incentives de belangrijkste reden van de toename van het aantal verkochte voertuigen of zijn er andere drijfveren?

We moeten deze koers aanhouden. We moeten dus deze fiscale incentives handhaven en eventueel uitbreiden, het plaatsen van oplaadpalen bevorderen en voorlichtingscampagnes op touw zetten.

**15.02** Minister **François Bellot** (*Frans*): Ik kan u cijfers geven over de inschrijvingen van elektrische wagens, maar geen verkoopcijfers.

Er bestaat een brede waaier aan fiscale incentives, maar voor dat aspect verwijs ik u naar de minister van Financiën en naar de Gewesten.

Ik deel uw mening over mogelijke initiatieven, maar daar ben ik ook niet voor bevoegd.

*Het incident is gesloten.*

**16** **Vraag van mevrouw Els Van Hoof aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de staat van het Leuvense station" (nr. 22379)**

**16.01** **Els Van Hoof** (CD&V): In een eerder antwoord heeft de minister al een onderhoudsplan voorgesteld voor onder meer het herstellen en reinigen van de luifels van het station in Leuven. Een belangrijk probleem blijft echter de toegankelijkheid van dat station en de verschillende defecte liften en roltrappen.

Wanneer worden de huidige werkzaamheden afgerond en hoe zal men het toegankelijkheidsprobleem aanpakken? Zijn er oplossingen voor het probleem van de bereikbaarheid van de hoofdingang voor minder mobiele mensen? De reizigers worden ook niet geïnformeerd over de werkzaamheden en de defecten.

**16.02** Minister **François Bellot** (*Nederlands*): Bij de renovatie van het station van Leuven is veel aandacht besteed aan de toegankelijkheid voor personen met een beperkte mobiliteit. In samenspraak met de Nationale Hoge Raad voor Personen met een Handicap werd een toegang tot het gebouw ingericht ter hoogte van het perron, zowel voor rolstoelgebruikers als voor blinden. Via die toegang komen zij ook in de wachtzaal terecht met een aangepast loket. Een helling naar de hoofdingang was technisch niet mogelijk.

incitants fiscaux depuis 2014? Sont-ils la principale raison de cette hausse des ventes ou y en a-t-il d'autres?

Il faut maintenir cette position belge: maintenir, voire élargir les incitants fiscaux, favoriser la mise en place de bornes de recharge, faire des campagnes d'information.

**15.02** **François Bellot**, ministre (*en français*): Je ne peux pas vous fournir de chiffres sur la vente de voitures électriques mais bien sur l'immatriculation.

Il y a un large éventail d'incitants fiscaux mais je vous renvoie auprès des Régions et du ministre des Finances.

Je partage votre avis sur les pistes mais cela ne relève pas non plus de ma compétence.

*L'incident est clos.*

**16** **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 "l'état de la gare de Louvain" (n° 22379)**

**16.01** **Els Van Hoof** (CD&V): Dans une réponse précédente, le ministre a déjà proposé un plan d'entretien notamment pour la réparation et le nettoyage des auvents de la gare de Louvain. Un problème majeur continue toutefois de se poser concernant l'accessibilité de cette gare et le nombre d'ascenseurs et d'escalators en panne.

Quand les travaux en cours seront-ils terminés et comment le problème de l'accessibilité sera-t-il réglé? Des solutions ont-elles été trouvées concernant l'accès à l'entrée principale pour les personnes à mobilité réduite? En outre, les voyageurs ne sont pas informés des travaux et des pannes.

**16.02** **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): Une attention particulière a été accordée à l'accessibilité de la gare de Louvain pour les personnes à mobilité réduite dans le cadre des travaux de rénovation. Un accès au bâtiment pour les personnes en chaise roulante ou les aveugles a été placé à hauteur des quais, en concertation avec le Conseil Supérieur National des Personnes Handicapées. Cet accès permet également à ces voyageurs d'atteindre la salle d'attente pourvue d'un guichet adapté. Il n'était techniquement pas

possible de construire une rampe d'accès vers l'entrée principale.

Het station van Leuven fungeert als proefproject voor een betere communicatie bij werkzaamheden en/of defecten, onder andere via een standaardaffiche. De signalisatie voor de reizigers wordt voortdurend aangepast aan de verschillende fasen van de werken.

La gare de Louvain est au cœur d'un projet pilote visant à améliorer la communication en cas de travaux et/ou de pannes, par le biais, notamment d'un affichage standard. La signalisation à l'adresse des voyageurs est actualisée en permanence, au fil des différentes phases des travaux.

Na een aanbesteding voor de reiniging van de luifels is het aannemingscontract nu afgesloten en dat werk kan starten zodra de werken aan de perrons en de luifels zijn afgerond. Die reiniging zal ook jaarlijks gebeuren.

Le contrat d'entreprise a été conclu à l'issue d'une adjudication pour le nettoyage des marquises et les travaux pourront débuter dès que les travaux des quais et des marquises seront terminés. Les marquises seront également nettoyées chaque année.

De roltrappen, liften, onderdoorgangen en perrons in het station van Leuven worden systematisch onderhouden. De werkzaamheden aan perron 1 zijn volop in uitvoering. Begin december werd het nieuw aangelegde perron 1A richting Brussel in dienst genomen en richting Tienen afgesloten. Deze fase zal duren tot mei 2018. De roltrappen in de onderdoorgang kant Brussel werken allemaal. De roltrappen kant Tienen zijn de oudste en vertonen inderdaad het vaakst mankementen, maar nu werken ze.

Les escaliers mécaniques, les ascenseurs, les passages souterrains et les quais de la gare de Louvain font l'objet d'une maintenance systématique. L'exécution des travaux au quai 1 est en cours. Au début du mois de décembre, le nouveau quai 1A en direction de Bruxelles a été mis en service et fermé en direction de Tirlemont. Cette phase des travaux se prolongera jusqu'en mai 2018. Tous les escaliers mécaniques du passage souterrain, côté Bruxelles sont opérationnels. Ceux du côté Tirlemont sont les plus anciens et il est vrai qu'ils souffrent régulièrement de défaillances, mais, pour l'heure, ils fonctionnent.

**16.03 Els Van Hoof (CD&V):** De communicatie met de reiziger is cruciaal om frustratie en onzekerheid te vermijden.

**16.03 Els Van Hoof (CD&V):** La communication à l'adresse des voyageurs est essentielle pour éviter frustrations et insécurité.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

**17 Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de middenvakrijders op de snelwegen" (nr. 22672)**

**17 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 centristes sur les autoroutes" (n° 22672)**

**17.01 Emir Kir (PS):** Het Vias institute (het voormalige BIVV) stelt voor om de boete voor de bestuurders die op het middenvak blijven rijden in plaats van in te voegen, de middenvakrijders, op te trekken van 58 tot 116 euro.

**17.01 Emir Kir (PS):** L'institut Vias (ex-IBSR) propose de doubler l'amende de 58 à 116 euros pour ceux qui monopolisent la bande du milieu au lieu de se rabattre; les centristes.

Het middenvakrijden, dat volgens de wegcode een eerstegraadsovertreding is, kan tot gevaarlijke situaties leiden indien de geërgerde bestuurder rechts inhaalt. Deze kan daarvoor een boete van 116 euro krijgen, wat onrechtvaardig is want zijn manoeuvre wordt uitgelokt door iemand anders.

Infraction de premier degré selon le code de la route, cette attitude est dangereuse si l'automobiliste excédé double par la droite, lequel encourt injustement une amende de 116 euros puisque son infraction est suscitée par autrui.

Wat denkt u van het voorstel van Vias dat in de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid

Que pensez-vous de la proposition de Vias examinée à la Commission Fédérale de la Sécurité

werd onderzocht? Bestaat er een tijdpad en wat zijn de volgende stappen?

**17.02** Minister **François Bellot** (*Nederlands*): Niet minder dan 27% van de Belgische bestuurders vermeldt middenvakrijden als een grote bron van ergernis. Sommige autobestuurders reageren op dit gedrag door de middenvakrijder rechts in te halen, wat niet enkel verboden, maar ook gevaarlijk is.

Ik heb me nog geen definitief beeld kunnen vormen betreffende dit vraagstuk. Het is aangewezen ook de visie van de andere belanghebbenden te kennen. De Federale Commissie voor Verkeersveiligheid is daartoe het aangewezen forum. Het zijn de regio's die rond dit thema campagne kunnen voeren. Ik heb weet van een Vlaamse campagne rond dit thema in 2015, met als slogan 'Blijf niet plakken op de middenstrook'.

(*Frans*) Gisteren hield de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid haar inleidende vergadering. De kwestie van de middenvakrijders zal wellicht tijdens de derde week van februari 2018 aan bod komen.

**17.03** **Emir Kir** (PS): Ik zal dan op dit onderwerp terugkomen.

*Het incident is gesloten.*

De **voorzitter**: Samengevoegde vragen nrs. 22397 van de heer Calomne en 22589 van de heer Foret worden omgevormd in schriftelijke vragen, evenals vragen nrs. 22435 van mevrouw Fonck, 22472, 22473 en 22477 van de heer Devin en 22516 van mevrouw Temmerman. De heer Raskin, die vraag nr. 22425 had ingediend, is afwezig.

#### **18** Samengevoegde vragen van

- mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het sneeuwvrij maken van de perrons" (nr. 22536)
- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "sneeuw en ijzel op de perrons" (nr. 22549)

De **voorzitter**: Mevrouw Lahaye-Battheu is niet aanwezig.

Routière? Existe-t-il un calendrier? Si oui, quelle suite voulez-vous lui donner?

**17.02** **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): Pas moins de 27 % des conducteurs belges mentionnent l'utilisation de la bande de circulation du milieu comme une grande source d'exaspération. Certains chauffeurs réagissent à ce comportement en dépassant par la droite les voitures empruntant la bande centrale, une manœuvre non seulement interdite, mais également dangereuse.

Je n'ai pas encore pu faire le tour de la question de manière définitive. Il s'indique également de prendre connaissance du point de vue des autres acteurs. La Commission Fédérale Sécurité Routière constitue le forum adéquat à cet effet. La mise en place de campagnes d'information y relatives relève des compétences des Régions. J'ai eu connaissance d'une campagne lancée en Flandre à ce sujet en 2015, dont le slogan consistait à dire qu'il ne faut pas s'incruster sur la bande du milieu.

(*En français*) Hier, la Commission Fédérale pour la Sécurité Routière a tenu sa réunion introductive. La question des centristes sera sans doute abordée la troisième semaine de février 2018.

**17.03** **Emir Kir** (PS): Je reviendrai alors sur le sujet.

*L'incident est clos.*

La **présidente**: Les questions jointes n<sup>os</sup> 22397 de M. Calomne et 22589 de M. Foret sont transformées en questions écrites, comme les questions n<sup>o</sup> 22435 de Mme Fonck, n<sup>os</sup> 22472, 22473 et 22477 de M. Devin et n<sup>o</sup> 22516 de Mme Temmerman. M. Wouter Raskin est absent pour poser sa question n<sup>o</sup> 22425.

#### **18** Questions jointes de

- Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le déneigement des quais" (n<sup>o</sup> 22536)
- Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les quais enneigés et verglacés" (n<sup>o</sup> 22549)

La **présidente**: Mme Lahaye-Battheu est absente.

**18.01 Inez De Coninck (N-VA):** Vorige week veroorzaakte de hevige sneeuwval allerlei problemen op de spoorwegperrons. In veel gemeenten zijn bewoners verplicht om het voetpad voor hun woning sneeuwvrij te maken. Hoe zit dat met de perrons? Onder wiens bevoegdheid valt het sneeuwvrij maken van de perrons? Wat zijn de concrete richtlijnen binnen de NMBS-Groep? Wie is er aansprakelijk indien een persoon uitglijdt? Wat is het budget voor de aankoop van strooizout?

**18.02 Minister François Bellot (Nederlands):** De dienstverlening van de NMBS bij extreem winterweer bestaat uit het begaanbaar houden of maken van de toegang tot de stations, de stopplaatsen en de stationsomgeving. Het gaat daarbij specifiek om de toegang tot de perrons en de parkings. Op de perrons tracht men stroken begaanbaar te houden. Een gemeenschappelijk winterplan van de NMBS en Infrabel beschrijft de benodigde infrastructuur, het materieel en de menselijke middelen.

Voor de perrons kan de NMBS aansprakelijk worden gesteld als er slachtoffers zijn van valpartijen. Om een schadevergoeding te verkrijgen moeten zij echter een fout of een nalatigheid bewijzen die in oorzakelijk verband staat met de opgelopen schade, ofwel bewijzen dat de gladheid van het perron het ongeschikt maakte voor normaal gebruik.

Het budget voor het sneeuwvrij maken bedraagt ongeveer 200.000 euro per jaar. Het sneeuwruimen en het strooien van zout gebeuren zowel door het eigen personeel als door privéfirma's. De NMBS koopt zelf voor 35.000 euro per jaar aan strooizout, goed voor 265 ton.

**18.03 Inez De Coninck (N-VA):** De minister bevestigt dus dat de verantwoordelijkheid bij de NMBS ligt. In mijn eigen station heb ik echter moeten vaststellen dat de perrons en trappen spiegelglad waren en dat de NMBS zich beperkte tot het afroepen van de mededeling dat er opgelet moest worden. Misschien is er een oplossing te vinden in de resolutie die wij hebben goedgekeurd over een betere benutting van de stationsgebouwen. We zouden concessies kunnen uitschrijven voor treinpunten, naar analogie van de PostPunten. Het sneeuwvrij houden van de perrons zou dan als een taak opgelegd kunnen worden aan de concessiehouder.

*Het incident is gesloten.*

**18.01 Inez De Coninck (N-VA):** La semaine dernière, les fortes chutes de neige ont occasionné diverses perturbations sur les quais dans les gares. Dans de nombreuses communes, les habitants sont tenus de débayer la neige sur le trottoir devant leur habitation. Qu'en est-il sur les quais? À qui incombe la responsabilité de l'enlèvement de la neige sur les quais? Quelles sont les instructions précises dans ce domaine au sein du Groupe SNCB? Qui est responsable en cas de glissade sur un quai? Quel est le budget disponible pour l'achat de sel de déneigement?

**18.02 François Bellot, ministre (en néerlandais):** En cas de conditions hivernales extrêmes, les services de la SNCB consistent à entretenir ou à assurer l'accès aux gares, aux points d'arrêt et aux abords des gares. Il s'agit en particulier de l'accès aux quais et aux parkings. L'on s'efforce de maintenir des bandes de circulation sur les quais. Un plan hiver commun SNCB Infrabel décrit l'infrastructure, le matériel et les moyens humains nécessaires.

Si des personnes se blessent lors de chutes sur les quais, la SNCB peut être tenue responsable. Pour obtenir une indemnisation, les victimes doivent toutefois prouver une faute ou une négligence présentant un lien causal avec le préjudice subi ou encore prouver que les quais rendus glissants par la neige étaient impropres à un usage normal.

Le budget annuel destiné au déneigement s'élève à environ 200 000 euros. Le déneigement et l'épandage du sel sont assurés tant par le personnel de l'entreprise ferroviaire que par des entreprises privées. Chaque année, la SNCB achète quelque 265 tonnes de sel de déneigement pour un montant de 35 000 euros.

**18.03 Inez De Coninck (N-VA):** Le ministre confirme, dès lors, la responsabilité de la SNCB. Dans la gare que je fréquente, j'ai cependant constaté que les quais et les escaliers étaient une véritable patinoire et que la SNCB s'est contentée de diffuser un message invitant les voyageurs à la prudence. La résolution relative à une meilleure utilisation des bâtiments des gares que nous avons adoptée propose peut-être une solution. Par analogie avec les Points Poste, nous pourrions organiser des concessions pour des points trains. Dans ce cadre, le déneigement des quais pourrait être l'une des missions imposées au concessionnaire.

*L'incident est clos.*

**19** Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het gebruik van dashcams in politievoertuigen" (nr. 22540)

**19.01** Emir Kir (PS): Een werkgroep heeft zich over een mogelijke aanpassing van de camerawet gebogen, met de bedoeling de installatie van dashcams in politievoertuigen toe te laten.

Wat is de stand van zaken? Wanneer was er laatst contact met de betrokken diensten? Aan welke verkeersovertredingen wordt er gedacht?

**19.02** Minister François Bellot (*Frans*): De minister van Binnenlandse Zaken is bevoegd voor de camerawet. De verkeerswet houdt geen verbod in om bemande technische middelen, zoals camera's, te gebruiken voor de vaststelling van overtredingen. Er wordt een koninklijk besluit voorbereid om de lijst met overtredingen die met onbemande automatische toestellen mogen worden vastgesteld, uit te breiden.

**19.03** Emir Kir (PS): Er is een communicatieprobleem over die kwestie.

**19.04** Minister François Bellot (*Frans*): Wanneer er een bevoegd persoon naast de camera staat, wordt het als een eenvoudig bewijsmiddel beschouwd. Samen met de minister van Justitie moeten we nog bij koninklijk besluit bepalen wat voor overtredingen in afwezigheid van een bevoegd persoon met behulp van camera's kunnen worden vastgesteld.

*Het incident is gesloten.*

**20** Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toename van het aantal overtredingen wegens rijden onder invloed van drugs" (nr. 22541)

**20.01** Emir Kir (PS): Vias institute, dat gespecialiseerd is in vormingen voor personen die tot een alternatieve straf zijn veroordeeld, biedt in bepaalde arrondissementen de module 'Drugs in het verkeer' aan. Meer dan de helft van de 1.100 kandidaten die deze vorming gevolgd hebben, was tussen 18 en 25 jaar oud; 74% van hen werd veroordeeld voor het gebruik van cannabis in het verkeer; 12% had amfetaminen geslikt en 9% had cocaïne genomen.

**19** Question de M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'utilisation des 'dash cams' dans les voitures de police" (n° 22540)

**19.01** Emir Kir (PS): Un groupe de travail a réfléchi à la manière d'adapter la loi sur les caméras pour permettre l'installation de *dash cams* dans les véhicules de police.

Où en est-on? De quand datent les derniers contacts avec les services concernés? Quelles seront les infractions routières visées?

**19.02** François Bellot, ministre (*en français*): La loi sur les caméras est de la compétence du ministre de l'Intérieur. La réglementation routière n'interdit pas le recours à des moyens techniques comme des caméras pour constater les infractions en présence d'un agent qualifié. Un arrêté royal en cours d'élaboration vise à étendre la liste des infractions pouvant être constatées par des appareils automatiques en l'absence d'agent qualifié.

**19.03** Emir Kir (PS): Il y a un problème de communication sur cette question.

**19.04** François Bellot, ministre (*en français*): Lorsqu'un agent qualifié est à côté de la caméra, on considère que c'est un simple moyen de preuve. Par contre, nous devons encore, avec mon collègue de la Justice, régler par arrêté royal le type d'infractions pouvant être relevées par des caméras en l'absence d'agent qualifié.

*L'incident est clos.*

**20** Question de M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la hausse du nombre d'infractions pour conduite sous l'influence de la drogue" (n° 22541)

**20.01** Emir Kir (PS): L'institut Vias, spécialisé dans les formations à des condamnés à des peines alternatives, dispense dans certains arrondissementen un module "Drogues dans la circulation". Des plus de 1 100 candidats qui ont suivi cette formation, plus de la moitié avait entre 18 et 25 ans; 74 % avaient été condamnés pour l'usage de cannabis au volant; 12 % avaient pris des amphétamines et 9 % de la cocaïne.

Welke maatregelen heeft u genomen om de stijging van aantal bestuurders die onder invloed van drugs rijden tegen te gaan? Welke budgetten heeft u hiervoor geoormerkt?

Hebben de alternatieve straffen een impact op de recidive? Hoe beoordeelt u de situatie?

*Voorzitter: de heer Jef Van den Bergh.*

**20.02** Minister **François Bellot** (*Frans*): De stijging van het aantal overtredingen houdt verband met de proliferatie van de bij de jeugd populaire designerdrugs, maar ook met de invoering van de speekseltest in 2011 die de controles vergemakkelijkt en met het feit dat de politie meer aandacht besteedt aan het gebruik van alcohol en drugs in het verkeer, zoals vermeld in het nationale veiligheidsplan en in de zonale veiligheidsplannen van de politie.

De jaarlijkse BOB-campagnes hechten meer belang aan de kwestie. Justitie stelt jaarlijks meer tests ter beschikking van de politie. In 2017 steeg dat aantal van 18.000 tot 36.000. Een van de maatregelen die Justitie uitwerkt, is het invoeren van speekseltests voor drugs en van bloedtests. Justitie is verantwoordelijk voor de budgetten voor de tests en de analyses.

De studies en evaluaties geven geen uitsluitsel over de door Vias gegeven vormingen en we weten dus niet of ze een positief of helemaal geen effect hebben op het gedrag, op het ongevalpercentage en op de recidive.

Uit de studies blijkt dat een sensibiliseringscursus voor verkeersovertreders efficiënter is in combinatie met een rijverbod dan ter vervanging van dat verbod.

*Het incident is gesloten.*

#### **21** **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw Daphné Dumery aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het inhaalverbod voor vrachtwagens bij neerslag" (nr. 22544)
- de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het verstrengen van de rijregels voor vrachtwagens" (nr. 22675)

Quelles mesures avez-vous prises pour lutter contre l'augmentation de la conduite sous influence de la drogue? Quels budgets ont-ils été prévus?

Les peines alternatives ont-elles un impact sur la récidive? Quel bilan en tirez-vous?

*Président: M. Jef Van den Bergh.*

**20.02** **François Bellot**, ministre (*en français*): La hausse du nombre d'infractions est liée à la prolifération des drogues synthétiques populaires chez les jeunes, mais aussi à l'introduction en 2011 du test salivaire, qui a facilité les contrôles, ainsi qu'à l'importance accrue que la police donne à la conduite sous influence de l'alcool et de la drogue, comme cela figure dans le Plan national de sécurité et dans les plans zonaux de sécurité de la police.

Les campagnes BOB annuelles accordent plus d'importance à cette question. La Justice met chaque année davantage de tests à disposition de la police. En 2017, ce nombre est passé de 18 000 à 36 000. Les mesures prises incluent un projet relatif à l'analyse salivaire des drogues et la mise en place du test sanguin, sur lequel travaille la Justice. Le budget des tests et analyses relève de la Justice.

Les études et évaluations ne peuvent déterminer si les formations données par Vias ont un effet positif ou nul sur le comportement, le taux d'accident et la récidive.

Les études concluent qu'une formation de réhabilitation est plus efficace quand elle est combinée avec une déchéance du droit de conduire plutôt que lorsqu'elle est censée remplacer cette déchéance.

*L'incident est clos.*

#### **21** **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'interdiction de dépasser pour les camions en cas de précipitations" (n° 22544)
- M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le durcissement des règles pour les poids lourds en matière de conduite" (n° 22675)

**21.01 Emir Kir (PS):** Volgens een recent persartikel deinzen sommige truckers er niet voor terug om over meerdere rijstroken in te halen, ook in moeilijke weersomstandigheden, terwijl het bij neerslag voor voertuigen van meer dan 7,5 ton verboden is om in te halen. Bovendien mogen ze nooit op de derde rijstrook rijden, maar de politie kan enkel verbaliseren bij betrapting op heterdaad.

Welke voorstellen formuleert u om de regelgeving voor vrachtwagens te verscherpen. Iemand van de wegpolitie getuigt dat de lage boetes niet van aard zijn om de al onbemande politiediensten ertoe aan te zetten vrachtwagens staande te houden, aangezien de controle bijna een halfuur in beslag neemt. Wat denkt u daarvan? Volgens diezelfde persoon zijn ANPR-camera's nutteloos omdat de meeste voertuigen in Oost-Europese landen ingeschreven zijn. Wat is uw standpunt daarover?

**21.02 Minister François Bellot (Frans):** Ik zal op de ministerraad in januari een ontwerp van koninklijk besluit voorstellen dat het inhalen door vrachtwagens bij neerslag als overtreding van de tweede graad aanmerkt. De onmiddellijke inning stijgt dan van 58 tot 116 euro. Bovendien zal de overtreding ook automatisch kunnen worden vastgesteld, dankzij de wijziging van het toepasselijke koninklijk besluit.

Het gebruik van de derde rijstrook door een vrachtwagen wordt beschouwd als het gebruiken van een verboden rijstrook en op grond van de Cross Border Enforcement-richtlijn mag de identiteit van de houder van de nummerplaat via de EUCARIS-interface geautomatiseerd worden doorgegeven. Die richtlijn is niet van toepassing op de andere inhaalmanoeuvres. Ik hoop dat er nog vooruitgang kan worden geboekt wanneer de richtlijn wordt herzien.

*Het incident is gesloten.*

De **voorzitter:** Vraag nr. 22546 van de heer Calomne en vraag nr. 22554 van mevrouw Galant worden uitgesteld. Vragen nrs. 22615 en 22624 van mevrouw Jadin, 22639 van mevrouw Grovonius, 22649 en 22650 van de heer Van den Bergh en 22661 van mevrouw Fonck worden omgezet in schriftelijke vragen.

**22 Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de samenwerking met het Brussels Gewest bij de invoering van een nieuwe unieke portaalsite voor klachten over geluidsoverlast" (nr. 22663)**

**21.01 Emir Kir (PS):** Un récent article parle de camionneurs qui empruntent plusieurs bandes de circulation pour dépasser malgré les conditions climatiques difficiles, alors que le dépassement est interdit aux véhicules de plus de 7,5 tonnes en cas de précipitations. De plus, l'usage de la troisième bande leur est toujours interdit, mais la police ne peut verbaliser qu'en cas de flagrant délit.

Quelles sont vos propositions pour durcir la réglementation pour poids lourds? Que pensez-vous d'un témoignage de policier de la route qui juge que le montant faible de l'amende n'incite pas les agents, déjà en sous-effectif, à intercepter les poids lourds, le contrôle durant près d'une demi-heure? Il ajoute que les caméras ANPR sont inutiles car la majorité des véhicules sont immatriculés aux pays de l'Est; qu'en pensez-vous?

**21.02 François Bellot, ministre (en français):** Je proposerai au Conseil des ministres de janvier un projet d'arrêté royal qui classe le dépassement des poids lourds lors de précipitations en infraction du deuxième degré. La perception immédiate passera de 58 à 116 euros. De plus, détecter l'infraction pourra se faire de manière automatisée grâce à la modification de l'arrêté royal idoïne.

L'usage de la troisième bande d'une autoroute par un poids lourd est considéré comme le fait de circuler sur une voie interdite et la directive Cross Border autorise d'obtenir l'identité du titulaire de la plaque d'immatriculation grâce au système d'échange automatisé EUCARIS. Cette directive ne vise pas les autres interdictions de dépassement. J'espère obtenir des avancées si la directive est révisée.

*L'incident est clos.*

Le **président:** Les questions n° 22546 de M. Calomne et n° 22554 de Mme Galant sont reportées. Les questions n°s 22615 et 22624 de Mme Jadin, 22639 de Mme Grovonius, 22649 et 22650 de M. Van den Bergh et 22661 de Mme Fonck sont transformées en questions écrites.

**22 Question de M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la collaboration avec la Région bruxelloise dans la mise en œuvre d'un nouveau portail d'accès unique pour les plaintes relatives au bruit" (n° 22663)**

**22.01 Emir Kir (PS):** Men heeft de invoering van één enkele portaalsite voor klachten over geluidsoverlast in Brussel in het vooruitzicht gesteld. Die klachten vertegenwoordigen 60% van de milieuklachten. Via dat portaal en een tool voor de opvolging, vaststelling en behandeling wil men de burgers die een klacht ingediend hebben, snel en efficiënt een antwoord bieden.

Hoe zal het desbetreffende partnerschap tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, de NMBS en Infrabel werken?

**22.02 Minister François Bellot (Frans):** Die samenwerking berust op overeenkomsten en het gebruik van de kanalen die ter beschikking gesteld worden van de inwoners die in de buurt van de spoorweginfrastructuur wonen, met name de cel Info Buurtbewoners van Infrabel, waarnaar het door het Gewest ontwikkelde portaal verwijst. De cel stuurt de klacht sneller en directer naar de betrokken dienst door.

*Het incident is gesloten.*

**23 Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de controles in treinen naar aanleiding van recente incidenten" (nr. 22664)**

**23.01 Emir Kir (PS):** In een artikel van deredactie.be van 8 november staat dat er de komende weken controles zullen worden uitgevoerd in treinen en stations. Volgens staatssecretaris Francken zouden er heel wat incidenten van agressie tegen het NMBS-personeel zijn geweest, vaak door mensen zonder verblijfspapieren. Hij zegt dat hij vertegenwoordigers van de Spoorwegpolitie en van de NMBS geraadpleegd heeft. Bij deze controleacties zullen mensen zonder verblijfspapieren worden ondergebracht in gesloten centra en teruggestuurd naar hun land van herkomst.

Op mijn vraag van 3 oktober over het aantal gevallen van agressie tegen personeelsleden van de NMBS, antwoordde u echter dat er geen tellingen in functie van het daderprofiel worden uitgevoerd, en dat dat een schending zou zijn van de wetgeving op de bescherming van de persoonlijke levenssfeer.

Wat is uw standpunt over de uitspraken van uw collega? Vonden deze controles al plaats? Zo ja, met welke resultaten? Werken de personeelsleden van de NMBS samen met de Dienst

**22.01 Emir Kir (PS):** On annonce le lancement d'un portail d'accès unique pour les plaintes relatives au bruit à Bruxelles. Celles-ci représentent 60 % des plaintes en matières environnementales. Ce portail et un outil de suivi, d'observation et de traitement visant à donner une réponse rapide et efficace à l'introduction d'une plainte.

Comment fonctionnera le partenariat à cette occasion entre la Région de Bruxelles-Capitale, la SNCB et Infrabel?

**22.02 François Bellot, ministre (en français):** Cette collaboration se base sur des conventions et sur l'utilisation des canaux mis à la disposition des riverains des infrastructures ferroviaires, en particulier la cellule Info Riverains d'Infrabel à laquelle renvoie le portail développé par la Région. La cellule dirige plus rapidement et plus directement la plainte au service concerné.

*L'incident est clos.*

**23 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 contrôles dans les trains à la suite de récents incidents" (n° 22664)**

**23.01 Emir Kir (PS):** Un article de deredactie.be du 8 novembre indique que des opérations de contrôle auront lieu dans les trains et dans les gares ces prochaines semaines. D'après M. Francken, il y aurait eu de nombreuses agressions à l'encontre du personnel de la SNCB impliquant des personnes sans permis de séjour. Il dit avoir consulté des représentants de la police des chemins de fer et de la SNCB. Au cours de ces opérations, les personnes sans permis de séjour seront placées en centres fermés, et renvoyées dans leur pays d'origine.

Or, à ma question du 3 octobre sur le nombre d'agressions envers des agents de la SNCB, vous aviez répondu que la SNCB ne faisait aucun recensement en fonction des profils des auteurs, et que cela irait à l'encontre de la législation sur la vie privée.

Quelle est votre position par rapport aux propos de votre collègue? Ces opérations ont-elles déjà eu lieu? Si oui avec quel résultat? Y a-t-il une collaboration entre les agents de la SNCB et l'Office



Vreemdelingenzaken? Zo ja, hoe verloopt die samenwerking en wat zijn de resultaten ervan? Is het wel de rol van het NMBS-personeel om voor 'politieagent' te spelen?

**23.02** Minister **François Bellot** (*Frans*): Het artikel was gebaseerd op een foutieve persmededeling. De NMBS was niet op de hoogte van een stijging van het aantal gevallen van agressie door mensen zonder verblijfsvergunning. Bovendien had de NMBS daarover geen enkel contact gehad met het kabinet van staatssecretaris Francken. Het kabinet heeft de fout rechtgezet.

Naar aanleiding van het artikel heeft het kabinet van staatssecretaris Francken vergaderingen georganiseerd met mijn kabinet, met het kabinet van Binnenlandse Zaken, met de Dienst Vreemdelingenzaken, de federale politie en de NMBS. Het doel was eerst en vooral om na te gaan of het aantal gevallen van agressie door illegalen werkelijk gestegen is. Ik verwijs u hierover naar de minister van Binnenlandse Zaken want ik heb geen duidelijk zicht op de zaak.

Als er in de treinen of de stations een geval van agressie plaatsvindt, doet de NMBS een beroep op de politie; de maatschappij heeft dan ook geen gegevens over de klachten en de vaststellingen. De politie wordt erbij geroepen als de reizigers niet in orde zijn met hun vervoersbewijs en zich niet kunnen identificeren. Die regel geldt voor alle zwartrijders, niet specifiek voor illegalen. De NMBS signaleert eveneens de verplaatsing van grote groepen of samenscholingen in de stations om een eventuele verstoring van de openbare orde te voorkomen.

De aanpak van illegale immigratie maakt echter deel uit van het takenpakket van de federale Spoorwegpolitie (SPC). Als u meer details wilt, zult u zich tot de minister van Binnenlandse Zaken moeten wenden. De Dienst Vreemdelingenzaken wil een beter beeld krijgen van de situatie om beter te kunnen anticiperen op mensenstromen, en zal daarvoor via SPC informatie ontvangen over de trends in de migratiestromen. De NMBS zal geen politierol vervullen buiten het kader van haar opdrachten en bevoegdheden omtrent de aanpak van zwartrijden en overlast.

**23.03** **Emir Kir** (PS): U stelt me gerust wat het takenpakket van de NMBS betreft.

*Het incident is gesloten.*

**24** **Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de**

des Étrangers? Si oui, comment opère-t-elle et avec quels résultats? Est-ce bien le rôle du personnel de la SNCB de servir d'"agents de police"?

**23.02** **François Bellot**, ministre (*en français*): L'article était basé sur un communiqué de presse erroné. Non seulement, la SNCB n'avait pas connaissance d'une recrudescence du nombre d'agressions par des personnes sans permis de séjour mais n'avait, en outre, eu aucun contact avec le cabinet Francken. Cette erreur a été corrigée par le cabinet.

Suite à cet article, le cabinet Francken a bien organisé des réunions avec mon cabinet, celui de l'Intérieur, l'Office des Étrangers, la police fédérale et la SNCB. L'objectif était d'abord de déterminer s'il y avait vraiment une recrudescence d'agressions commises par des sans-papiers. Je vous renvoie sur ce sujet vers le ministre de l'Intérieur car je n'ai pas une vision précise de la situation.

Si une agression a lieu dans ses infrastructures, la SNCB fait appel à la police; elle n'a donc aucune donnée sur les plaintes et les constats. La police est appelée si des voyageurs ne sont pas en ordre et ne peuvent pas s'identifier. C'est la règle pour tout resquilleur, pas pour les sans-papiers. La SNCB signale également les déplacements importants de personnes ou les attroupements dans les gares pour prévenir d'éventuels troubles à l'ordre public.

En revanche, la lutte contre l'immigration illégale fait partie des missions de la Police fédérale des chemins de fer (SPC). Pour plus de détails, voyez le ministre de l'Intérieur. L'Office des Étrangers souhaite avoir une meilleure image de la situation pour anticiper les flux importants de personnes. Il recevra via la SPC des informations sur les tendances des flux de migrants. La SNCB ne remplira aucunement un rôle de police en dehors de ses missions et de ses compétences dans la lutte contre la resquille et les incivilités.

**23.03** **Emir Kir** (PS): Vous me rassurez sur les missions de la SNCB.

*L'incident est clos.*

**24** **Question de M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société**

**Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over " de nieuwe infoschermen in de S-treinen van de NMBS " (nr. 22666)**

**24.01 Emir Kir (PS):** De nieuwe schermen in de S-treinen maken deel uit van het nieuwe plan voor de verbetering van de informatie aan de reizigers.

Werden die schermen al geëvalueerd? Draagt de NMBS kennis van de problemen met het updaten van de informatie op die schermen? Wat is het tijdspad voor de installatie van de schermen in alle Desirotreinen?

**24.02 Minister François Bellot (Frans):** De NMBS deelt me mee dat die schermen geregeld werden aangepast. Ze zorgen ervoor dat de reizigers aan boord van de treinen sneller geïnformeerd worden. In april 2018 zullen ze een belangrijke updating krijgen: de reizigers zullen sneller, preciezer en realtime geïnformeerd worden.

Er werd nog geen evaluatie uitgevoerd.

*Het incident is gesloten.*

**25 Vraag van de heer Veli Yüksel aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het station Gent-Sint-Pieters" (nr. 22667)**

**25.01 Veli Yüksel (CD&V):** De renovatie van het station Gent-Sint-Pieters loopt vertraging op. De offertes voor de tweede fase, de vernieuwing van de sporen 1 tot 7 en de waterdichting, vielen blijkbaar te duur uit. Er moet een nieuwe aanbesteding komen. Bovendien heeft architect Marc Dubois in een open brief aan de NMBS een aantal bedenkingen geformuleerd over het ontwerp door Eurostation. Hij pleit voor een afslanking van het project om geld en tijd te besparen. De slachtoffers van dit hele gedoe zijn natuurlijk de reizigers en de buurtbewoners.

Welke problemen waren er precies met de offertes? Op welke manier zal de NMBS het project afslanken? Welk budget is er voor de tweede fase? Wanneer komt de nieuwe aanbesteding er? Wanneer starten de werken en wanneer zouden ze klaar zijn? Wat leert de NMBS uit deze ervaring?

**25.02 Minister François Bellot (Nederlands):** Omdat de afwijking tussen de raming en de offertes de financiële draagkracht van de NMBS en De Lijn overschreed, werd tot een heraanbesteding van

**Nationale des Chemins de fer Belges, sur " les nouveaux écrans d'information dans les trains S de la SNCB " (n° 22666)**

**24.01 Emir Kir (PS):** Les nouveaux écrans dans les trains S font partie du nouveau plan pour améliorer l'information aux voyageurs.

A-t-on déjà évalué ces écrans? La SNCB a-t-elle connaissance de problèmes d'actualisation des informations sur ces écrans? Quel est le calendrier de mise en service des écrans dans l'ensemble des Desiro?

**24.02 François Bellot, ministre (en français):** La SNCB m'informe que ces écrans ont été régulièrement adaptés. Ils accroissent la vitesse d'information des voyageurs à bord des trains. En avril 2018, ils feront l'objet d'un *upgrade* important: les voyageurs seront informés plus rapidement, plus précisément et en temps réel.

Aucune évaluation n'a encore été menée.

*L'incident est clos.*

**25 Question de M. Veli Yüksel au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la gare de Gand-Saint-Pierre" (n° 22667)**

**25.01 Veli Yüksel (CD&V):** La rénovation de la gare de Gand-Saint-Pierre enregistre des retards. Manifestement, les offres remises pour la deuxième phase des travaux, la rénovation des voies 1 à 7 et les travaux d'étanchéité étaient trop onéreuses. Une nouvelle adjudication doit être lancée. De plus, dans un courrier adressé à la SNCB, l'architecte Marc Dubois a formulé plusieurs observations à propos du projet élaboré par Eurostation. Il préconise de réduire la voilure afin de gagner du temps et de l'argent. Les victimes de ces retards sont évidemment les voyageurs et les riverains.

Quels ont été précisément les problèmes posés par les offres de prix? Comment la SNCB compte-t-elle élaguer le projet? Quel est le montant du budget réservé pour la deuxième phase des travaux? Quand la nouvelle adjudication sera-t-elle lancée? À quelle date commenceront les travaux et quand seront-ils terminés? Quels sont les enseignements tirés de ces événements par la SNCB?

**25.02 François Bellot, ministre (en néerlandais):** En raison de l'écart entre l'estimation et les offres, la capacité financière de la SNCB et de De Lijn a été dépassée. Il a dès lors été décidé de procéder à

fase 2 beslist. De nieuwe aanbesteding is ondertussen gelanceerd. Er is gekozen voor een open onderhandelingsprocedure met voorafgaande bekendmaking aan Europa. Het verloop van de procedure zal de einddatum van het project bepalen.

De NMBS kan geen details over de aanbesteding vrijgeven, omdat dit de onderhandelingen zou kunnen beïnvloeden.

De NMBS verbetert haar projectmanagement en de sturing van investeringsprojecten voortdurend op basis van de ervaringen die zij opdoet, onder meer in dit project.

**25.03 Veli Yüksel (CD&V):** Wanneer denkt de NMBS dat het station Gent-Sint-Pieters klaar zal zijn?

**25.04 Minister François Bellot (Nederlands):** Ik heb geen idee.

*Het incident is gesloten.*

De **voorzitter:** De vragen nrs. 22668 van de heer Maingain en 22670 van de heer Hedebouw worden uitgesteld.

**26 Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het gebruik van slimme brillen bij spoedinterventies" (nr. 22671)**

**26.01 Emir Kir (PS):** Tijdens een studiedag over het inzetten van innoverende technologie voor onze veiligheid werd het project met slimme brillen in het ziekenhuis André Renard in Herstal voorgesteld. Wanneer het urgentieteam van het ziekenhuis ter plaatse komt bij een ongeval draagt een van de hulpverleners de slimme bril. Die is met een smartphone verbonden, vanwaar de beelden versleuteld worden verstuurd naar het ziekenhuis. Omdat de urgentieverpleger de handen vrij heeft, kan die de aanwijzingen van de arts in het ziekenhuis opvolgen. Volgens Vias zouden politie en brandweer deze bril ook kunnen benutten omdat ze op die manier sneller en efficiënter kunnen handelen.

Wat denkt u van dit experiment? Hebben uw diensten onderzocht of een algemeen gebruik van deze bril in België technisch en financieel haalbaar is?

**26.02 Minister François Bellot (Frans):** Op 5 december heeft Vias institute de slimme brillen

une réadjudication pour la deuxième phase des travaux. Cette nouvelle adjudication a entre-temps été lancée. Il a été opté pour une procédure négociée ouverte avec notification préalable à la Commission européenne. Le déroulement de la procédure déterminera la date de fin du projet.

La SNCB ne peut fournir aucun détail concernant l'adjudication car cela pourrait influencer les négociations.

La SNCB améliore sans cesse sa manière de gérer les projets et de piloter les projets d'investissement sur la base des expériences qu'elle acquiert, notamment dans le cadre de ce projet.

**25.03 Veli Yüksel (CD&V):** D'ici à quand, d'après la SNCB, la gare de Gand-Saint-Pierre sera-t-elle prête?

**25.04 François Bellot, ministre (en néerlandais):** Je n'en ai pas la moindre idée.

*L'incident est clos.*

Le **président:** Les questions n<sup>os</sup> 22668 de M. Maingain et 22670 de M. Hedebouw sont reportées.

**26 Question de M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'utilisation des lunettes intelligentes pour les interventions d'urgence" (n° 22671)**

**26.01 Emir Kir (PS):** Lors d'une journée d'études sur les technologies innovantes en matière de sécurité, le projet de lunettes intelligentes mené à la clinique André Renard de Herstal a été présenté. Quand son équipe d'urgences se rend sur les lieux d'un accident, l'un des infirmiers porte ces lunettes, reliées à un smartphone qui transmet les images à l'hôpital de manière cryptée. L'infirmier urgentiste a les mains libres et peut suivre à distance les indications du médecin. Selon Vias, les policiers et les pompiers pourraient eux aussi utiliser ces lunettes avec profit, gagnant ainsi en rapidité et en efficacité.

Que pensez-vous de cette expérience? Vos services ont-elles défini la viabilité technique et financière d'une généralisation du procédé en Belgique?

**26.02 François Bellot, ministre (en français):** Le 5 décembre, à Anvers, Vias a présenté les lunettes

voorgesteld aan het personeel van de politie, de brandweer en de ambulancediensten. Die studiedag kadert in zijn onderzoeksopdrachten in het raam van de nieuwe veiligheidsdoelstellingen.

De studie werd uitgevoerd door de Clinique André Renard in Herstal.

Er is nog geen kostenraming voor een eventuele ingebruikname.

Een en ander valt ook niet onder mijn bevoegdheid, maar onder die van de minister van Binnenlandse Zaken, aangezien het hier gaat om de uitrusting van de hulpverleningszones. Als er sprake is van medische data, is de minister van Volksgezondheid bevoegd.

**26.03 Emir Kir (PS):** Ik zal mijn vraag aan de minister van Binnenlandse Zaken richten.

*Het incident is gesloten.*

**27 Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de verkoop van nummerplaten in België in de maand november" (nr. 22673)**

**27.01 Emir Kir (PS):** Volgens de pers werden er in november in ons land 39.645 nieuwe voertuigen ingeschreven. Volgens de Belgische en Luxemburgse automobiel- en tweewielersfederatie (FEBIAC) is dat cijfer vergelijkbaar met dat van vorig jaar.

Op jaarbasis zou het aantal nieuwe ingeschreven voertuigen in 2017 met 2,47% zijn gestegen. Voor de 36<sup>ste</sup> maand op rij worden er meer lichte bedrijfsvoertuigen ingeschreven, goed voor een stijging op maandbasis met 14,3%. De zware bedrijfsvoertuigen van minder dan 16 ton blijven op hetzelfde niveau, terwijl er voor de zware bedrijfsvoertuigen vanaf 16 ton 4,5% meer inschrijvingen zijn. Het aantal inschrijvingen voor tweewielers zou op jaarbasis met 8,9% dalen.

Hoe analyseert u die cijfers?

**27.02 Minister François Bellot (Frans):** Er kan best voorzichtig worden omgesprongen met de informatie die in de media wordt verstrekt. De cijfers wijken sterk af van die van de DIV. In november 2017 werden 55.036 nieuwe voertuigen ingeschreven, tegenover 64.356 in november 2016. Van 1 januari tot 30 november 2017 werden er 713.981 nieuwe voertuigen ingeschreven,

intelligentes aux policiers, pompiers, ambulanciers. Cette journée d'études relève de ses missions de recherche dans le cadre des nouveaux objectifs de sécurité.

L'étude a été menée par l'hôpital André Renard à Herstal.

Coûts et mises en œuvre ne sont pas encore envisagés.

Cette responsabilité ne serait pas de mes compétences mais de celles du ministre de l'Intérieur, vu les équipements pour les zones de secours. S'il s'agit de données médicales, la ministre de la Santé publique est concernée.

**26.03 Emir Kir (PS):** Je vais m'adresser au ministre de l'Intérieur.

*L'incident est clos.*

**27 Question de M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la vente de plaques d'immatriculation en novembre en Belgique" (n° 22673)**

**27.01 Emir Kir (PS):** Selon la presse, 39 645 voitures neuves ont été immatriculées en novembre en Belgique. Selon la Fédération belge et luxembourgeoise de l'automobile et du cycle (FEBIAC), ce chiffre serait identique à celui de l'année passée.

En 2017, le nombre de véhicules neufs immatriculés serait en hausse de 2,47 %. Pour le 36<sup>e</sup> mois consécutif, les véhicules utilitaires légers augmentent pour atteindre une amélioration mensuelle de 14,3 %. Les immatriculations des véhicules utilitaires lourds de moins de 16 tonnes sont stables tandis que les utilitaires lourds de 16 tonnes et plus progressent de 4,5 %. Le nombre de deux roues affiche un retrait annuel de 8,9 %.

Comment analysez-vous ces chiffres?

**27.02 François Bellot, ministre (en français):** J'invite à la prudence concernant les informations véhiculées dans les médias. Les chiffres divergent sensiblement de ceux fournis par la DIV. Les nouveaux véhicules immatriculés en novembre 2017 s'élèvent à 55 036 unités contre 64 356 en novembre 2016. Le nombre de nouveaux véhicules immatriculés entre le 1<sup>er</sup> janvier 2017 et le

tegenover 714.552 gedurende dezelfde periode vorig jaar.

Het aantal ingeschreven voertuigen is dus maar met een fractie gedaald.

Als gevolg van de spectaculaire groei van e-commerce en van de beperkingen die er gelden voor zware vrachtwagens, zoals de kilometerheffingen en het beleid inzake stedelijke mobiliteit waarbij vrachtwagens uit de steden geweerd worden, worden de lichte bedrijfsvoertuigen van minder dan 3,5 ton in toenemende mate voor vrachtvervoer over de weg gebruikt. Op Europees niveau heb ik gepleit voor de uitbreiding van de bepalingen voor zware vrachtwagens tot de bestelwagens om concurrentievervalsingen te voorkomen en de verkeersveiligheid te vergroten.

We willen een verplichte licentie voor de exploitanten van die voertuigen, maar dat kan alleen op Europees niveau geregeld worden. Dat is een van de eisen van de Alliantie Wegvervoer, waarbij er zich negen lidstaten hebben aangesloten.

*Het incident is gesloten.*

**28** **Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het einde van de straffeloosheid voor scooters en voertuigen waarvoor er geen rijbewijs nodig is" (nr. 22674)**

**28.01** **Emir Kir (PS):** Bromfietsen, lichte vierwielers en speedpedelecs (die een snelheid van 45 km/u halen) moesten voor 11 december 2017 een nummerplaat hebben. De nieuwe bromfietsen moesten sinds 2015 al ingeschreven zijn en nu is het de beurt aan de oudere.

Welke straffen en boetes worden er opgelegd in geval van niet-inschrijving, omdat men dat vergeten is of weigert dat te doen?

**28.02** **Minister François Bellot (Frans):** De inschrijving van nieuwe bromfietsen is verplicht sinds 2014. In 2015 werd er een regularisatiecampagne gestart en met uitzondering van de speedpedelecs worden die voertuigen geacht een nummerplaat te hebben sinds 11 december 2017.

De inschrijving speelt in op een vraag van de politie om die voertuigen te kunnen controleren en

30 novembre 2017 s'élève à 713 981 unités contre 714 552 l'an dernier.

La diminution de véhicules immatriculés est donc minime.

Les véhicules utilitaires légers de moins de 3,5 tonnes sont utilisés de plus en plus pour le transport routier de marchandises, en raison de la croissance spectaculaire du commerce électronique et des contraintes imposées aux poids lourds, des taxes kilométriques et des politiques de mobilité urbaine qui tendent à éloigner les camions des villes. J'ai plaidé au niveau européen pour que les dispositions applicables aux poids lourds soient étendues aux camionnettes pour éviter toute distorsion de concurrence et augmenter la sécurité routière.

Nous voulons une licence obligatoire pour les exploitants de ces engins mais cela ne peut se faire qu'à l'échelon européen. C'est l'une des revendications de l'"alliance du routier", conclue entre neuf pays membres.

*L'incident est clos.*

**28** **Question de M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la fin de l'impunité des scooters et des voitures sans permis" (n° 22674)**

**28.01** **Emir Kir (PS):** Les cyclomoteurs, quatre-roues légers et vélos électriques Pedelec (qui atteignent 45 km/h) devaient être pourvus d'une plaque avant le 11 décembre 2017. Les nouveaux cyclomoteurs devaient déjà être immatriculés, depuis 2015. Les plus anciens doivent l'être désormais.

Quelles sont les peines et amendes prévues en cas d'oubli ou de refus d'immatriculation?

**28.02** **François Bellot, ministre (en français):** L'immatriculation des nouveaux cyclomoteurs est rendue obligatoire depuis 2014. Une campagne de régularisation a été lancée en 2015, de sorte que ces véhicules, à l'exception des *speed pedelecs*, sont censés être immatriculés depuis le 11 décembre 2017.

L'immatriculation répond à une demande de la police de pouvoir contrôler et identifier ces

identificeren; België is een van de zeldzame Europese landen waar de inschrijving niet eerder werd verplicht. Dankzij de inschrijving kan er een beter signalement gegeven worden bij diefstal. De nummerplaten verschillen in functie van de motorfietsklasse en dat maakt snelheidscontroles op maat mogelijk. De inverkeerstelling van een niet-ingeschreven voertuig vormt een overtreding van de eerste graad. De politie kan niet-ingeschreven bromfietsen nu ook achtervolgen.

Ik heb geen cijfers over het aantal voertuigen ontvangen.

*Het incident is gesloten.*

**29** Vraag van de heer Emir Kir aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de door Touring bepleite aanpassing van de maximumsnelheden" (nr. 22676)

**29.01** Emir Kir (PS): Touring wil dat de wettelijke maximumsnelheden veranderd worden naar 130 km/u op bepaalde autosnelwegen en naar 80 km/u op plaatsen waar er wegenwerken zijn. De regels dateren immers van voor de invoering van het ABS-systeem (antiblokkeerremstelsysteem) en de veiligheidsgordels. Voertuigen zijn thans uitgerust met airbags, een waarschuwingssysteem voor het overschrijden van wegmarkering, enz. Binnenkort rijden er *connected cars* rond.

De woordvoerder van Vias Institute is fel gekant tegen het optrekken van de maximumsnelheid tot 130 km/u, maar stelt vast dat de snelheidsbeperkingen op plaatsen waar er wegenwerken zijn niet worden gerespecteerd, terwijl die nochtans noodzakelijk zijn.

Wat is uw mening? Ik neem aan dat er over dit voorstel moet worden overlegd.

**29.02** Minister François Bellot (*Frans*): Het lijkt me te vroeg om te beweren dat de maximumsnelheden kunnen worden verhoogd, gelet op de ontwikkeling van *connected cars*. De technologieën waarover u sprak, zijn nog niet in alle wagens aanwezig. Hoewel deze technologieën de risico's beperken, blijft snelheid de belangrijkste oorzaak van ongevallen.

Volgens de studie die Vias op verzoek van minister Galant heeft uitgevoerd, is het niet aangeraden om de maximumsnelheid op alle snelwegen te verhogen tot meer dan 120 km/u. Het is heel belangrijk om het systeem van dynamische

véhicules – la Belgique est un des rares pays européens ne l'ayant pas imposé auparavant. L'immatriculation améliore le signalement en cas de vol. Les plaques distinctes selon les classes de cyclomoteurs permettent des contrôles de vitesse sur mesure. La mise en circulation d'un véhicule non-immatriculé constitue une infraction de premier degré. Les cyclomoteurs non-immatriculés peuvent désormais être poursuivis par la police.

S'agissant du nombre de véhicules, je n'ai pas reçu les chiffres.

*L'incident est clos.*

**29** Question de M. Emir Kir au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'adaptation par Touring des vitesses maximales" (n° 22676)

**29.01** Emir Kir (PS): Touring souhaite que les vitesses maximales autorisées soient portées à 130 km/h sur certaines autoroutes et à 80 km/h dans les chantiers, car les règlements datent d'avant l'ABS (système anti-blocage des roues) et les ceintures de sécurité, alors que les véhicules sont désormais équipés d'airbags, de détection de bandes blanches, etc. On verra bientôt arriver les voitures connectées.

Le porte-parole de Vias oppose un ferme refus aux 130 km/h mais constate que, bien que justifiées, les limitations de vitesse ne sont pas respectées dans les zones de travaux.

Quelle est votre opinion? J'imagine que cette proposition doit faire l'objet de concertations.

**29.02** François Bellot, ministre (*en français*): Il me semble prématuré d'affirmer qu'on peut relever les limitations de vitesses, vu l'arrivée des voitures connectées. Les technologies dont vous parlez ne sont pas encore actives dans tous les véhicules. Même si elles réduisent les risques, c'est la vitesse qui reste une des causes principales d'accident.

Selon l'étude faite par Vias à la demande de la ministre Galant, il n'est pas recommandé d'augmenter de manière généralisée la vitesse sur autoroute à plus de 120 km/h. Il est très important de pouvoir utiliser le système des vitesses

snelheidslimieten te gebruiken, waarbij de snelheden worden aangepast aan de vlotheid en de dichtheid van het verkeer.

In al onze buurlanden bedraagt de maximumsnelheid 130 km/u op de autoweg. In Nederland wordt de toegelaten snelheid dynamisch verlaagd wanneer het verkeer drukker wordt, om kop-staartbotsingen te vermijden. In Frankrijk zijn er delen van de autoweg waarop men 130, 110, 90 en 70 km/u mag rijden.

Bij ons is het overal 120 km/u. Slechts enkele delen van de Vlaamse autowegen zijn uitgerust met systemen voor automatisch snelheidsbeheer.

Ik ben daarvoor gewonnen en stel me samen met Vias institute de vraag waarom de snelheid in zones met weinig verkeer en ongevallen de snelheid niet tot 130 kilometer per uur zou worden opgetrokken. Het is aan de wegbeheerders om die beslissingen te nemen, maar daartoe zou eerst de wegcode moeten worden gewijzigd. Een beter aangepaste snelheid wordt ook beter in acht genomen.

Er zijn overigens ook plaatsen waar 120 km/u rijden op de autoweg gevaarlijk is, bijvoorbeeld op de Antwerpse en de Brusselse ring en in de afdaling in Cheratte.

Het College van procureurs-generaals besliste dat snelheidsovertredingen waarbij er minder dan 137 km/u wordt gereden op gewone rechte stukken autosnelweg niet meer worden bestraft. Als men dynamische snelheidslimieten invoert, moeten de controles strikt zijn. We zullen Touring en Vias na het Autosalon consulteren.

**29.03 Emir Kir (PS):** Het voorstel van Vias is relevant als de infrastructuur wordt aangepast. Bovendien is het erg concreet. Ik vraag u in dezelfde richting voort te werken.

*Het incident is gesloten.*

De **voorzitter:** De vragen nrs. 22677, 22683 en 22684 van de heer Hedebouw, alsook vraag nr. 22686 van mevrouw Caprasse, worden uitgesteld naar een volgende vergadering. De behandeling ervan zal dus voor 2018 zijn.

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.47 uur.*

dynamiques, qui s'adaptent en fonction de la fluidité et de la densité du trafic.

Tous les pays voisins ont une vitesse maximale de 130 km/heure sur autoroute. Aux Pays-Bas, quand la densité augmente, ils abaissent les vitesses de manière dynamique – cela évite des accidents par tamponnage. En France, ils ont segmenté l'autoroute en zones 130, 110, 90 et 70.

Chez nous, c'est 120 partout. Seules quelques sections d'autoroutes en Flandre sont équipées de la gestion de la vitesse dynamique.

Je suis pour ce système et, comme concluait Vias, pourquoi pas, dans des zones à faible densité de trafic et peu accidentogènes, relever la vitesse à 130 km/h? Il s'agirait de décisions du gestionnaire de voiries mais qui demanderaient une modification du Code de la route. Une vitesse adaptée est mieux respectée.

Il y a aussi des endroits où 120 à l'heure sur l'autoroute est dangereux. Par exemple, le ring d'Anvers, le ring de Bruxelles, la descente de Cheratte.

Le Collège des procureurs généraux a décidé de ne plus sanctionner les infractions sur les sections courantes d'autoroute en-dessous de 137 km/h. Si on fixe des vitesses modulées, les contrôles doivent être stricts. Nous consulterons Touring et Vias après le salon de l'automobile.

**29.03 Emir Kir (PS):** La proposition de Vias est pertinente, car très concrète, si l'infrastructure est adaptée. Je vous invite à poursuivre dans ce sens.

*L'incident est clos.*

Le **président:** Les questions n<sup>os</sup> 22677, 22683 et 22684 de M. Hedebouw, ainsi que la question n° 22686 de Mme Caprasse, sont reportées à une prochaine réunion. Elles seront, dès lors, traitées en 2018.

*La réunion publique de commission est levée à 17 h 47.*