

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 6 JUNI 2018

Namiddag

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

du

MERCREDI 6 JUIN 2018

Après-midi

La réunion publique de commission est ouverte à 14.16 heures et présidée par M. Jean-Jacques Flahaux.
De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.16 uur en voorgezeten door de heer Jean-Jacques Flahaux.

01 Questions jointes de

- M. Hans Bonte au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'ordonnance en référé du tribunal de Bruxelles concernant le survol de la périphérie Nord" (n° 25813)
- M. Eric Van Rompuy au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la décision judiciaire relative aux routes aériennes au-dessus de la périphérie Nord de Bruxelles" (n° 25826)
- Mme Karin Jiroflée au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la trajectoire aérienne 'Louvain tout droit'" (n° 25848)
- M. Bert Wollants au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le jugement concernant les routes aériennes résultant de la procédure initiée par les communes de la périphérie nord" (n° 25898)
- 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° 25909)

01 Samengevoegde vragen van

- de heer Hans Bonte aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de uitspraak in kortgeding van de Brusselse rechtbank inzake de vliegroutes boven de Noordrand" (nr. 25813)
- de heer Eric Van Rompuy aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de rechterlijke beslissing in verband met de vliegroutes boven de Noordrand van Brussel" (nr. 25826)
- mevrouw Karin Jiroflée aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vliegroute Leuven Rechtdoor" (nr. 25848)
- de heer Bert Wollants aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de uitspraak over de vliegroutes naar aanleiding van de procedure van de Noordrandgemeenten" (nr. 25898)
- mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het vliegverkeer boven Brussel" (nr. 25909)

01.01 Hans Bonte (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, het is wellicht geen toeval dat een dergelijk recent arrest veel Parlementsleden vragen doet stellen over de inhoud en de gevolgen ervan. Het is bijna een onmogelijke zaak om alle arresten in het luchthavendossier te volgen. Het arrest dat werd verkregen door de vijf gemeenten Grimbergen, Machelen, Meise, Vilvoorde en Wemmel, is in mijn ogen wel bijzonder helder en duidelijk in zijn veroordeling van de federale Staat en van het federaal beleid inzake de vliegroutes sinds het aantreden van deze regering. Het arrest vermeldt, met data, de maatregelen die de federale overheid verplicht moet aanpassen of intrekken en eigenlijk moeten alle maatregelen die de huidige regering in de voorbije jaren genomen heeft, herzien worden. Dat moet allemaal afgerond zijn binnen een periode van negentig weken, wat betekent dat de procedures tot wijziging nu opgestart moeten worden.

Mijn vragen daarover stel ik niet met een grote vrolijkheid. Ik voelde mij echter wel verplicht, ook als burgemeester van een Noordrandgemeente, om naar de rechter te trekken, ook al weet ik dat dit in een democratie ongeveer de laatste stap is. De opeenvolgende maatregelen die werden genomen hebben echter wel degelijk een concentratie-effect van overlast voor de Noordrand en zorgen er ook voor dat het draagvlak voor de ontwikkeling van de luchthaven zeer snel aan het smelten is. Dat laatste verontrust mij het meest.

Mijnheer de minister, de rechter is zeer duidelijk: u moet die maatregelen terugschroeven. De rechter is ook zeer duidelijk over de politiek te zetten stappen. U moet een staten-generaal oprichten, ten laatste op 17 september van dit jaar. De rechter omschrijft ook zeer duidelijk wie daarvan minimaal deel moet uitmaken, onder andere overheden, de luchthaven zelf en andere belanghebbenden.

Mijnheer de minister, ten eerste, welke politieke conclusie trekt u na dat arrest?

Ten tweede, welke stappen zult u zetten om die staten-generaal op te richten?

Ten derde, zult u in het budget voorzieningen treffen voor de financiering van de gigantische dwangsommen, 50 000 euro per inbreuk, teneinde die ook effectief te kunnen financieren, mocht u niet tijdig klaar geraken met het huiswerk dat de rechter u oplegt?

01.02 Eric Van Rompuy (CD&V): Ik sluit mij aan bij de vragen van collega Hans Bonte, in die zin dat die Nederlandstalige rechter van de Brusselse rechtbank een oordeel heeft geveld over de vliegroutes boven de Noordrand.

Ik heb wel een aantal bijkomende vragen. Ik ben een inwoner van de Oostrand en ik spreek over de gemeenten Sterrebeek, Tervuren en ook Steenokkerzeel, richting Leuven. Wat niet langs de ene kant komt, moet langs de andere kant komen, tenzij men bijkomende vluchten over Brussel wil organiseren, maar in het Brusselse is daartegen ook veel contestatie.

De uitspraak van de rechtbank is wat ze is, maar een oplossing zal bijzonder moeilijk zijn zonder dat andere mensen worden gehinderd. Ik vind dat de rechter een beetje zijn bevoegdheid te buiten gaat door te zeggen dat er op 17 september een staten-generaal moet komen met alle belanghebbenden om die discussie daar te voeren. Ik ben een oud-strijder in dat dossier. Ik heb nog de periode van Durant meegemaakt. De nachtvluchten gingen toen in de richting van de Noordrand. Er kwam toen, terecht, een enorme actie in de Noordrand tegen die nachtvluchten, die boven de Noordrand geconcentreerd waren.

Daarna kwamen de plannen van Bert Anciaux en Renaat Landuyt. De enige die volgens mij in dat dossier juist gehandeld heeft, is Etienne Schouppe. Hij is zo dicht mogelijk bij het historisch baangebruik gebleven. Hij heeft ook veel gedaan voor het inzetten van geluidsarmere vliegtuigen. Het werk van Schouppe werd daarna tenietgedaan door de heer Wathélet en mevrouw Fonck, die de richting van de vliegroutes zodanig hebben gewijzigd dat de IKEA-route tot stand kwam, over Nossegem, waardoor een grote concentratie aan vluchten richting Oostrand ging.

Mijnheer de minister, u doet inspanningen, maar het arrest van de rechter dient u ook niet omdat u duidelijk kiest voor het verminderen van het vliegtuiglawaai in een bepaalde regio. Waar staat u nu met de vliegwet? Hoe kan men een rechtvaardige spreiding tot stand brengen, die echter rekening houdt met de historische routes? Het kan niet dat er een nieuw plan komt dat voor heel wat nieuwe hinder zorgt, want dat is dan ook ten dode opgeschreven.

Mijnheer de minister, ik kijk uit naar uw antwoord over dit heel moeilijk dossier. Een evenwichtige spreiding is een mooi begrip, maar men moet het dan ook kunnen vertalen in concrete routes en banen.

01.03 Bert Wollants (N-VA): Mijnheer de minister, bij eerdere uitspraken over de vliegroutes wees ik u er al op dat hoe langer een akkoord tussen de federale overheid en de Gewesten uitblijft, hoe meer procedures er zullen komen. U bent jammer genoeg in hetzelfde straatje beland als destijds minister Landuyt. Elke uitspraak zorgt ervoor dat er minder bewegingsruimte is en dat andere routes onmogelijk worden.

Bij een vorige uitspraak werd er in Brussel sterk gejuicht, want zij vonden dat zij hierdoor vluchten konden doorschuiven naar andere routes. Er zal dus maar een oplossing komen als er een globaal akkoord wordt bereikt. Een oplossing is pas een oplossing als het een oplossing is voor iedereen. Ik heb u toen ook al

gewaarschuwd dat het belonen van regio's die naar de rechtbank stappen en het doof blijven voor regio's die dat nog niet doen u vroeg of laat zuur zou opbreken.

Vandaag is er een nieuwe uitspraak, waarin heel wat zaken worden aangevochten. Het betreft het beleid van de huidige federale regering, maar het gaat onder andere over twee wijzigingen van routes in 2012 en in 2013, dus volgens mij is er toch net iets meer aan de hand dan dat.

Ik denk dat u moet teruggrijpen naar de akkoorden die in 2008 en 2010 werden gemaakt. De basis van die akkoorden was goed. Hoewel die akkoorden verre van perfect zijn, bestond er toen een ruim draagvlak voor. Van die basis moeten we vertrekken om opnieuw tot een breed akkoord te komen. Ik weet dat destijds wel wat collega's van mening waren dat tegemoetgekomen moest worden aan een uitspraak over de Kanaalroute in Brussel, waarbij de hinder zo snel mogelijk moest worden opgeschoven. Het plaatje van vandaag oogt echter heel anders. Ik denk dat enkel een globaal akkoord u en ons hieruit kan redden, en voornamelijk de luchthaven kan redden, waar het om te doen is.

Mijnheer de minister, mijn vragen sluiten uiteraard aan bij de vragen van mijn collega's.

Kunt u een kort overzicht geven van wat er exact moet worden gewijzigd binnen de periode van negentig weken die door de rechtbank is opgelegd?

Welke stappen zult u zetten om de staten-generaal van de luchthaven Brussel-Nationaal te organiseren?

Wat is de huidige stand van zaken in het formuleren van een globaal akkoord om te komen tot een eerlijke en billijke verdeling van de hinder, aangezien wij dit dossier zonder zo'n akkoord nooit opgelost krijgen?

01.04 **Karine Lalieux** (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, je ne répèterai pas ce qu'ont déjà dit mes collègues.

Le tribunal néerlandophone de Bruxelles a donc estimé que les routes de survol de la périphérie Nord de Bruxelles devaient être adaptées sous peine d'astreintes qui s'élèveront à 50 000 euros par infraction.

Monsieur le ministre, pouvez-vous nous détailler la décision de ce tribunal? Le gouvernement entend-il faire appel? Quelles sont les mesures qui seront prises à la suite de ce jugement?

Cela dit, monsieur le ministre, vous êtes interrogé à peu près tous les quinze jours, depuis quatre ans, sur la problématique du survol de Bruxelles et de sa périphérie.

Il y a quinze jours, à la suite des interventions de collègues de la majorité, de présidents de partis, notamment de l'Open Vld, vous avez dit ne pas avoir d'interlocuteur au niveau du gouvernement. Je m'étonne donc un peu que les membres de ce gouvernement disent qu'il faut travailler alors que, pour votre part, vous déplorez que, à chaque fois que vous demandez des interlocuteurs dans les différents partis, aucun ne vienne vous voir. Il est donc un peu difficile de travailler dans ces conditions.

En même temps, vous avez déclaré que vous ne travailleriez pas tant qu'il n'y aurait pas d'étude d'incidences. Or, cette dernière n'est même pas attribuée.

Monsieur le ministre, je souhaiterais vous entendre sur ce jugement, même si, comme vous l'avez dit, on ne s'en sortira pas. Après ce jugement, il y en aura un autre, et puis un autre, etc. Allez-vous revoir vos *timings* et essayer d'avancer? Je répète que, pour nous, l'important, c'est la sécurité de l'ensemble des citoyens. Mais la notion de densité de la population survolée est également fondamentale.

Le **président**: Nous n'avons pas de nouvelle de Mme Karin Jiroflée qui devait compléter ce florilège de questions. Je donne donc la parole au ministre.

01.05 **Minister François Bellot**: Mijnheer de voorzitter, collega's, mijnheer Bonte, mijnheer Van Rompuy, mijnheer Wollants, mevrouw Lalieux, uw vragen zijn op zich al een illustratie van de complexiteit van het dossier.

De voorzitter van de rechtbank van eerste aanleg deed in het dossier op 30 mei 2018 inderdaad een uitspraak in kort geding. De rechter beveelt de Staat zes van de zeven fases uit het plan-Wathelet te staken.

De enige fase die gespaard blijft, is de fase die aanleiding heeft gegeven tot het moratorium ingevolge het vonnis van juli 2014.

De rechter beveelt eveneens de organisatie van een staten-generaal over de problematiek van de vluchten en legt daarbij de samenstelling ervan op, evenals de agenda en de dagorde van de werkzaamheden.

Ce jugement est toujours à l'étude par nos avocats et, bien entendu, aussi par mon cabinet, car il est d'une grande complexité. Il est donc trop tôt pour me prononcer sur les options possibles quant à l'appel et la mise en oeuvre de ce jugement.

Ook over de staten-generaal kan ik nu nog geen details geven. Ik heb evenwel altijd beweerd dat een oplossing niet uit rechterlijke beslissingen zou voortvloeien. Het gerecht heeft zich al in tegenovergestelde zin uitgesproken. Soms zijn uitspraken ook reacties op andere uitspraken. Daarmee kan dus geen duurzame oplossing worden gevonden voor het probleem. In dit dossier is er nood aan een globale oplossing die alle dimensies ervan bestrijkt, met name het economische luik, de technische aspecten, de juridische standpunten enzovoort.

J'ai déposé, il y a plus d'un an, un projet de solution globale sur la table, mais sans que les interlocuteurs se mettent d'accord sur celui-ci pour entamer la discussion.

La division est à tous les niveaux: entre les Régions, entre les quartiers survolés, entre les associations, entre les organisations syndicales, entre les organisations patronales, entre les bourgmestres relayant les préoccupations de leur propre commune, et même à l'intérieur des partis.

Voilà la réalité dans laquelle nous vivons aujourd'hui!

J'ai toujours dit que la solution devrait être globale, équitable, c'est-à-dire juste et équilibrée. C'est à cette solution que j'ai travaillé. Les deux derniers jugements rendus sont totalement opposés. Ils sont à l'image de tous les interlocuteurs qui sont autour de la table et qui ont le dossier en mains.

Si je conjugue les avis économiques, les avis environnementaux, les avis juridiques exprimés publiquement de tout un chacun, vous comprendrez aisément l'ampleur de la tâche.

Ma table est grande et ouverte quiconque veut s'y asseoir. J'attends les réponses de l'ensemble des acteurs et des interlocuteurs techniques, politiques, administratifs, syndicaux, des entreprises. Mon adresse est: 1, rue Ernest Blerot. Je les attends quand ils le veulent.

01.06 Hans Bonte (sp.a): Mijnheer de minister, ik zit al een tijdje in deze Kamer, maar nog nooit kreeg ik zo'n duidelijk antwoord. Het was zeer duidelijk, in die zin dat u zei dat u ter zake nog nergens staat, dat u nog niet de tijd had om het arrest te lezen, dat de posities tegengesteld zijn en dat het een moeilijke en ingewikkelde aangelegenheid is. U zei ook dat u iedereen hebt uitgenodigd om op zoek te gaan naar een consensus, dat u een jaar geleden een wetsontwerp hebt voorgesteld, maar dat zelfs niemand ingaat op uw uitnodiging om erover te discussiëren.

Mijnheer de minister, dit alles gebeurt, los van de milieuproblematiek, in het hart van de economische kracht van de regio en het land. De onduidelijkheid woekert verder. De rechtszaken volgen elkaar op. En nu komt u hier doodleuk zeggen dat u het arrest nog niet hebt kunnen bestuderen. U dringt aan op een consensus ondanks het feit dat niemand ingaat op uw uitnodiging om te praten over uw voorstel. *Il faut le faire!*

Mijnheer de minister, het lijkt mij dat het voor u tijd wordt dat de streep in zicht is. U kunt dan op uw rug vallen en zeggen dat het nu aan iemand anders is om het dossier te behandelen. Neem uw verantwoordelijkheid, mijnheer de minister.

Ik wil nog even reageren op wat collega Van Rompuy zei. Hij oordeelde dat de rechter te ver is gegaan. Ik meen dat de rechter een bijzonder duidelijk signaal heeft gegeven om op zoek te gaan naar een consensus, om een staten-generaal te organiseren, maar vooral om rechtszekerheid te bieden op basis van een evenwichtige spreiding. De rechter heeft geoordeeld dat de evenwichtige spreiding er momenteel niet is. Ik kan u verzekeren dat dit ook de reden is waarom vijf gemeenten naar de rechter zijn gestapt. Er is immers een ongelijke verdeling van de lasten. De rechter roept op tot een consensus rond een evenwichtige

spreiding. Op dat vlak kan de staten-generaal een rol spelen, maar ook daarover hebt u niets gezegd, mijnheer de minister. Het wordt dus wachten tot 17 september om vast te stellen dat er op dat punt niets zit aan te komen.

Tot slot, het is zeer merkwaardig dat naast de vijf gemeenten ook de Vlaamse regering zich partij heeft gesteld. Op zo'n moment komt men terecht in een spelletje van hypocrisie. Wij hebben vanuit de Noordrandgemeenten naar aanleiding van die maatregelen de minister van de Vlaamse regering, de heer Weyts, zeer dikwijls opgeroepen om een belangenconflict in te roepen en het debat aan te gaan met de federale regering. Op die manier had men op zoek kunnen gaan naar een consensus. Dit is evenwel niet gebeurd. Nu komt men vanuit de N-VA de federale regering, waarvan men zelf deel uitmaakt, verwijten dat er geen luisterend oor werd gevonden.

Wij willen dat ook Vlaanderen zijn verantwoordelijkheid neemt en dat de Vlaamse regering naar aanleiding van het arrest, waarin zij in het gelijk is gesteld, probeert via een interministerieel overleg het dossier ten gronde aan te pakken. Een en ander kan met een belangenconflict worden afgedwongen. Zo niet zullen wij wellicht moeten voortleven met de onzekerheden en wellicht ook met de onrechtvaardige concentratie boven de Noordrandgemeenten.

01.07 Eric Van Rompuy (CD&V): Mijnheer Bonte, laten wij er geen partijpolitiek spel van maken. Ik heb de periodes meegemaakt toen Bert Anciaux respectievelijk Renaat Landuyt als minister bevoegd waren voor de luchthaven en ook zij zijn er geen gram mee vooruit geraakt. Het dossier verlamt al jaren de Belgische politiek door de tegenstellingen. Vliegtuigen over Brussel is iets anders dan vliegtuigen over de Noordrand. Bovendien zijn er boven de Noordrand verschillende routes, net zoals over de Oostrand, waar men Leuven Rechtdoor neemt of opstijgt van baan 19 naar Sterrebeek en zo naar Tervuren en Overijse. De belangen zijn verschillend naargelang van de gemeente. Men is daar nooit uit geraakt en ik ben daar enorm pessimistisch over. Ik volg dat dossier al meer dan vijftien jaar. Ik ben in die periode ook altijd schepen geweest in de gemeente Zaventem. Men probeert de hinder altijd op anderen af te wentelen.

Ik steun de minister dat men op een moment het geheel in beschouwing moet durven te nemen, weliswaar rekening houdend met de historische routes. De gemeenten die nu een klacht hebben ingediend, hebben historisch veel last te verwerken gekregen. Als men die last vermindert door andere gemeenten in de Oostrand te gaan belasten... Men heeft één baan wat verschoven, Leuven Rechtdoor, en het gevolg is dat er ook in die buurt een actiegroep is opgestaan. Mevrouw Van Hoof, u bent hier ook voor een vraag daarover.

Zo zal men er echter nooit uit geraken. Ik ben heel pessimistisch. Er komen gemeenteraadsverkiezingen en in Brussel leeft dat enorm. Dat is ook bij ons en in de Oostrand en de Noordrand. Het zal heel moeilijk zijn om een rode lijn te trekken. Bovendien kan men volgens het regeerakkoord het preferentieel baangebruik niet wijzigen. Dat staat er letterlijk in. Mijnheer Bonte, u kunt hier niet zomaar komen pleiten dat de oplossing van de anderen moet komen.

01.08 Hans Bonte (sp.a): Ik vraag aan de regering een oplossing, maar ze geeft geen antwoord.

01.09 Eric Van Rompuy (CD&V): Ze kan ook geen antwoord bieden, omdat de belangen op het ogenblik te tegenstrijdig zijn. Op die manier zal men er nooit uit geraken. Ik kan de minister maar één raad geven: blijf zo dicht mogelijk bij het historisch baangebruik. In de periode 2008-2010 was staatssecretaris Schouppe heel dicht bij een akkoord. Door de verkiezingen kon dat echter niet tot een goede einde worden gebracht. Dan is het cdH met onder andere Wathelet en Fonck begonnen met nieuwe banen en routes. Vervolgens is het helemaal de mist ingegaan, omdat ook de Brusselse rechters zich ermee hebben bemoeid.

Ik ben zelf ook naar de rechtbank moeten stappen om de IKEA-route teniet te doen. Er was daaromtrent dan een hele discussie tussen de federale en Vlaamse regering met een belangenconflict, dat niet kon worden beslecht, omdat de regering toen was gevallen.

Hoe dan ook, men kan nu niet verwijten aan de regering dat zij geen oplossing vindt, want zij kan geen oplossing vinden, zolang iedereen voor het eigenbelang kiest. Het lawaai bij de ene wordt nu eenmaal afgewenteld op de andere, dus het zal heel moeilijk zijn. Ik ben niet zo pessimistisch dat de luchthaven niet meer zal blijven bestaan, want ik hoor dat nu al vijftien jaar, terwijl het aantal passagiers vorig jaar alleen nog maar eens is toegenomen ten opzichte van de voorgaande jaren. Wij zitten nu bijna weer op het peil van 2001, boven 20 miljoen. Wij moeten dus ook niet te pessimistisch zijn. Het meest zinvolle is volgens mij te

leren leven met de huidige situatie.

01.10 Bert Wollants (N-VA): Mijnheer de minister, het is duidelijk dat er nog heel wat stappen zullen moeten worden gezet vooraleer wij aan een oplossing raken. Ik ben vandaag niet zoveel wijzer geworden over de stappen die worden gezet, maar ik wil toch een aantal dingen zeggen.

Ten eerste, ik volg het dossier uiteraard nog niet zo lang als de heer Van Rompuy. Ik volg het dossier al dertien jaar op de voet en ik moet vaststellen dat ik al heel veel heb gezien. Ik hoor heel vaak spreken over het historische baangebruik. Meer nog, elke bewonersgroep in ons land vraagt een terugkeer naar het historische baangebruik, maar dat moment ligt voor iedereen ergens anders in de tijd. Voor sommigen is dat een terugkeer naar het baangebruik van de jaren zestig, waarbij men rechtdoor over Brussel vloog, voor anderen is dat een terugkeer naar het baangebruik van de periode-Durant en voor nog anderen is het een terugkeer naar het baangebruik van de periode-Schouppe, waarover trouwens een vrij ruim akkoord tot stand was gekomen, al was het maar omdat het makkelijker is om een akkoord te maken zolang men het niet uitvoert. Wathelet heeft daaraan serieus wat geprutst en foute beslissingen genomen, maar een aantal voorstellen die Schouppe op papier had gezet, zijn net zo goed aangevochten en werden vervolgens ondergraven door de partijen die mee aan tafel zaten en die daar hun handtekening onder hadden gezet.

Een loutere terugkeer naar het akkoord-Schouppe is geen optie, maar een oplossing vinden op basis van het evenwicht dat Schouppe tot stand probeerde te brengen, vind ik wel verstandig. Dat is de weg, die we volgens mij moeten uitgaan. Alleen, het gaat allemaal te traag. Dat is gemakkelijk gezegd, want een oplossing ligt niet voor het grijpen. Het feit dat u ondertussen al de tiende minister bent sinds Durant die met het probleem wordt geconfronteerd, maakt het er allemaal niet gemakkelijker op. Iedereen zit wat in een egestelling.

Ik blijf erbij: als u vooruit wilt gaan, moet iedereen aan tafel komen zitten en moeten er concessies gebeuren in alle richtingen. Iemand die aan tafel komt zonder een deel van de hinder op zich te willen nemen, kan wat mij betreft weer van de tafel vertrekken, want zo komt men nooit tot een oplossing. U hebt gelijk: juridische procedures zullen niet tot een oplossing leiden. Als er echter geen compromisbereidheid is, zal het probleem blijven duren tot die er wel is. We zullen dan namelijk zwaar in de problemen komen met de luchthaven en men zal dan plotseling tot de vaststelling komen dat de rechtbanken het onmogelijk maken om nog tot een akkoord te komen. Dat is wat ik vrees. Ik kan u alleen maar aansporen om zo snel mogelijk – u hoeft zelfs niet tot september te wachten – iedereen rond de tafel uit te nodigen. Dat kan desnoods in een openbare vergadering, dat maakt mij niet uit, maar laat het duidelijk zijn dat we vooruit willen en dat men zonder concessies beter thuis blijft.

01.11 Karine Lalieux (PS): Monsieur le ministre, effectivement, votre réponse ne nous apprend rien. Comme d'habitude, vous dites que les interlocuteurs ne sont pas d'accord. Je l'entends bien. Cela fait des années! Je rappelle qu'après le plan Wathelet, le MR a fait toute sa campagne électorale sur Bruxelles pour dire que vous alliez prendre les responsabilités. Vous les avez prises. Le MR est en charge de la Mobilité depuis quatre ans et depuis quatre ans, c'est l'immobilité en matière de survol et de loi quant au survol de Bruxelles et de sa périphérie. Telle est la réalité!

Aussi, en votre qualité de ministre responsable et doté des compétences en matière de Mobilité, il vous incombe de prendre vos responsabilités. Si vous avez fait une proposition, il y a un an, au gouvernement, je ne comprends pas pourquoi ce dernier ne discute pas. La raison pour laquelle il ne discute pas, vous l'avez révélée dans la presse: personne ne vous envoie d'interlocuteurs! Vous l'avez dit dans *L'Echo*, il y a quinze jours, et vous l'avez dit dans votre réponse ici.

Aujourd'hui, avouez que le blocage se situe d'abord au niveau du gouvernement et que vous ne pouvez pas amener des solutions à ce niveau, parce que les partenaires ne s'entendent pas. En attendant, les nuisances continuent pour l'ensemble des populations survolées.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

02 Question de Mme Karine Lalieux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'avenir des infrastructures ferroviaires du port d'Anvers" (n° 25291)

02 Vraag van mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de

Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toekomst van de spoorweginfrastructuur in de haven van Antwerpen" (nr. 25291)

02.01 Karine Lalieux (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, nous avons appris, par le journal *De Tijd* du 5 avril 2018, que le responsable du port d'Anvers, le CEO d'Infrabel et le ministre flamand de la Mobilité ont décidé de se rencontrer pour négocier le transfert de 1 000 kilomètres de voies ferrées dans le port, autrement dit, une régionalisation d'infrastructures actuellement détenues par une entreprise publique fédérale.

Monsieur le ministre, avez-vous, votre cabinet ou vous-même, été informé de l'organisation de cette rencontre? Le gouvernement approuve-t-il la vente des infrastructures ferroviaires du port d'Anvers? Le conseil d'administration d'Infrabel a-t-il été consulté à cet égard? Qui a participé à cette réunion? Qu'en est-il ressorti?

02.02 François Bellot, ministre: Chère collègue, mon cabinet n'a pas été associé à cette rencontre. Un contact téléphonique des membres de mon cabinet avec un responsable du port d'Anvers a eu lieu après la rencontre afin d'en savoir davantage sur la nature et la teneur de la demande.

Quoi qu'il en soit, ce contact a clairement révélé que le port d'Anvers n'est pas demandeur pour organiser un transfert des voies ferrées situées dans le port. Le port d'Anvers et, par extension, les autres ports entendent examiner avec Infrabel la façon de mettre en place une organisation plus efficace du transport de fret à l'intérieur des ports ainsi qu'au départ et à destination de ceux-ci. Un groupe de travail sur le sujet a donc été mis en place.

02.03 Karine Lalieux (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. Ce qui m'étonne, c'est que vous avez la tutelle sur Infrabel. Il est heureux qu'aucune régionalisation d'Infrabel ou de la SNCB ne soit prévue. Je ne trouve pas correct que ces réunions se tiennent sans même que vous en soyez informé. C'est complètement incorrect de la part d'une partie de vos partenaires (la N-VA) et membres de votre gouvernement par ailleurs qui prend l'initiative d'organiser une réunion sans même vous en tenir informé ou vous y inviter.

J'entends qu'il n'y aurait pas de vente d'infrastructures ferroviaires, et cela me rassure. J'espère que, dans l'éventualité où cette volonté s'afficherait, vous vous y opposerez fermement.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le président: Mme Lalieux, vous avez la parole pour votre question n°25456 sur "le statut du directeur de la DGTA".

02.04 François Bellot, ministre: Monsieur le président, s'agissant d'un cas personnel où je vais révéler un certain nombre de données, je demande à ce qu'on prononce le huis clos.

02.05 Karine Lalieux (PS): Souhaitez-vous qu'on le fasse en fin de séance?

02.06 François Bellot, ministre: Je peux vous remettre la réponse ou on peut le faire par après - cela intéresse peut-être tout le monde -, à la seule condition que le contenu de la réponse ne soit pas rendu public et ne fera pas l'objet des annales ni du compte rendu analytique. Dès l'instant où il s'agit d'un cas personnel individuel, je veux bien faire la transparence vis-à-vis des députés mais je demande tout de même le respect des règles en ces matières.

Le président: Que décide la présidente?

02.07 Karine Lalieux (PS): Ce n'est pas la présidente qui décide s'il y a huis clos ou non mais c'est habituellement la commission. J'ignore si des huis clos existent dans le cadre de questions.

Le président: Nous n'avons de toute façon pas le quorum.

02.08 Karine Lalieux (PS): Monsieur le président, on ne va pas chipoter car l'agenda d'aujourd'hui est fort

chargé. Monsieur le ministre, je vous propose d'analyser ce que dit le Règlement pour ce qui concerne les cas personnels. Je doute qu'on puisse décréter un huis clos en commission dans le cadre des questions orales même si je peux le comprendre. On ne va pas faire ici un débat de procédure. Je vous propose de poursuivre avec les autres questions orales. Je vais y réfléchir et on se revoit.

02.09 François Bellot, ministre: (...)

02.10 Karine Lalieux (PS): Monsieur le ministre, c'est un dossier qui dure depuis longtemps et, à un moment donné, on aimerait bien y voir clair par rapport à la DGTA. Monsieur le président, continuez la séance et nous verrons ce que nous déciderons,

03 Vraag van mevrouw Els Van Hoof aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het station Leuven" (nr. 25505)

03 Question de Mme Els Van Hoof au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la gare de Louvain" (n° 25505)

03.01 Els Van Hoof (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, regelmatig kom ik in deze commissie terug op het station van Leuven, want ik kom daar vaak en ik krijg er ook heel veel vragen over. Het reizigersaantal in Leuven is in de afgelopen maanden toegenomen, onder andere door wegenwerken aan de Brusselse tunnels.

Twee elementen leiden tot bezorgdheid.

Er zijn al geruime tijd werken bezig in het station, zowel aan de perrons als aan de onderdoorgang en de kantine. Ook op een deel van het Martelarenplein worden reizigers gehinderd om gemakkelijk het perron te bereiken. In een vorig antwoord gaf u aan dat die werken zouden duren tot mei. Perron 1 is ondertussen terug bereikbaar en het goede nieuws is dat de toegang tot de kantine ook terug mogelijk is.

Een tweede terugkerend probleem zijn de defecte roltrappen en liften. Dat is toch wel een chronisch probleem waarvoor er maar geen oplossing gevonden kan worden. Vandaag werkte er geen enkele roltrap. Voor mensen die minder mobiel zijn, betekent dat een heel groot probleem. In een vorig antwoord gaf u aan dat de liften en roltrappen systematisch worden onderhouden. U stelde dat de roltrappen en liften zowat zes keer per jaar onderhouden en vier keer per jaar gekeurd worden. Welnu, dat onderhoudsplan voldoet blijkbaar niet. Bijna dagelijks zijn er liften of roltrappen defect. Zeer geregeld kunnen vooral minder mobiele reizigers slechts met grote moeite hun perron bereiken. De defecten slepen soms weken aan en het is een terugkerend probleem. Verschillende partijen in de lokale media trekken regelmatig aan de alarmbel.

Mijnheer de minister, hoe vorderen de werkzaamheden? Is de huidige fase van de werken effectief afgerond, zoals u in uw vorig antwoord meedeelde?

De defecte roltrappen en liften vormen een structureel probleem in het station van Leuven. Het huidig onderhoudsplan volstaat niet. Hoe kan er in de toekomst voor gezorgd worden dat de roltrappen en liften naar behoren blijven werken? Zijn meer controles eventueel een oplossing? Moet er in nieuwe materialen worden voorzien? Welke andere oplossingen ziet u nog?

03.02 Minister François Bellot: Beste collega, de NMBS laat mij weten dat de werken aan de perrons vorderen zoals gepland. De werken aan perron 1 werden afgerond. Op dit moment wordt er gewerkt aan de doorgang tussen het station en het seinhuis, aan de verbinding tussen perron 1 en het Martelarenplein, en aan het technisch blok ter hoogte van de tunnel aan de kant Tienen. Er wordt verwacht dat deze werken klaar zullen zijn voor de start van het bouwverlof. Dit betekent dat de tunnel aan de kant Tienen ook opnieuw toegankelijk wordt.

Op dit moment wordt er ook gestart met de werken aan perron 2-3. Deze zullen volgens de plannen duren tot het voorjaar van 2019.

De NMBS zal ook de borstweringen en de verlichting van alle trappen naar de tunnels aan de kanten Brussel en Tienen vernieuwen.

De NMBS erkent dat de beschikbaarheid van de liften absoluut ondermaats blijft. In de raamovereenkomst met de firma Schindler staat onder andere dat de firma een beschikbaarheid garandeert van 95 %. De

NMBS heeft deze firma daarvoor al ettelijke keren aangeschreven.

De oorzaak is te wijten aan twee fundamentele problemen.

Ten eerste, de deurbladen zijn te zwaar voor de deurconstructie zelf. De NMBS heeft de firma intussen een studie en een offerte gevraagd om deze deuren te verstevigen.

Ten tweede, de olie van de zuigers geraakt oververhit bij warm weer. Hiervoor heeft de NMBS de firma gevraagd naar de mogelijkheid extra koeling te bieden.

De roltrappen in de onderdoorgang, kant Tienen, zijn sterk verouderd. Wisselstukken kunnen enkel op maat gemaakt worden. De NMBS analyseert op dit moment een offerte voor een grondige revisie van deze roltrappen.

03.03 Els Van Hoof (CD&V): Mijnheer de minister, het is goed dat men er zich bij de NMBS van bewust is dat het zo niet verder kan en dat de firma wordt bevestigd. De oorzaken zijn bekend, zowel wat de roltrappen als de liften betreft. Als het nog langer blijft aanslepen, zal ik opnieuw een vraag hierover stellen. Men moet de firma in gebreke stellen. Het kan niet dat in een station waar honderdduizenden reizigers passeren, men de perrons niet kan bereiken wanneer men minder mobiel is. Ik stel daar nu al twee jaar vragen over. Als het niet beter gaat het komende half jaar, moet men overgaan tot de ingebrekestelling van de firma en moet men nieuwe offertes uitschrijven om ervoor te zorgen dat de reizigers tot op het perron kunnen geraken.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

04 Question de M. Paul-Olivier Delannois au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'incident de train en gare de Tournai le 17 avril dernier" (n° 25518)

04 Vraag van de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het incident met een trein in het station Doornik op 17 april jongstleden" (nr. 25518)

04.01 Paul-Olivier Delannois (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, le mardi 17 avril dernier, un train stationné en gare de Tournai s'est mis en mouvement alors qu'il n'y avait à son bord aucun membre du personnel. Le train a alors entrepris une descente. Fort heureusement, le train n'empruntait pas une voie principale et il a terminé sa course dans un cul-de-sac en talonnant une aiguille. Il n'y a eu aucun blessé. Le pire a été évité.

Monsieur le ministre, avez-vous des informations concernant cet incident? Comment se fait-il que ce train ait pu se mettre en mouvement tout seul? Quels dégâts matériels a-t-il provoqués?

04.02 François Bellot, ministre: Monsieur le président, cher collègue, la SNCB m'informe que le matériel roulant se trouvait sans alimentation électrique suite à l'abaissement du pantographe. En pareille situation, après 90 minutes, l'alimentation électrique fournie par les batteries s'interrompt et le frein de parking est libéré. À l'endroit où le matériel était stationné, la faible déclivité a suffi à provoquer sa mise en mouvement et sa dérive.

La SNCB précise que les conducteurs sont régulièrement sensibilisés à la problématique du maintien à l'arrêt et de l'immobilisation du matériel roulant et qu'une modification de la commande de frein de parking a été mise au point et testée. Son implémentation est prévue à partir de fin 2018.

Pour éviter que pareil incident ne mette en péril le trafic des trains, les deux voies sont séparées par une aiguille de déraillement. Cette aiguille est destinée à protéger le trafic contre le matériel roulant à la dérive. Elle a donc ici parfaitement joué son rôle.

Infrabel m'informe que les dégâts matériels ont été mineurs. Seul un taquet d'arrêt a été endommagé. Tous les contrôles nécessaires ont été réalisés.

04.03 Paul-Olivier Delannois (PS): Monsieur le ministre, merci à l'aiguille qui a évité toute une série de problèmes éventuels. Avouez que c'est quand même un peu étonnant et stressant. Nous avons déjà à

Tournai le festival Ramdam du film qui dérange. J'espère que cela restera de la science-fiction. Je vous remercie.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président**: Les questions n^{os} 25479, 25533 et 25541 de M. Stefaan Van Hecke sont transformées en questions écrites.

05 Questions jointes de

- M. Benoit Hellings au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les projets de modifications des normes de vent et la mise en oeuvre d'une procédure dite RNP pour les atterrissages en piste 07L à Brussels Airport" (n° 25555)

- Mme Sonja Becq au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les normes de vent appliquées à Brussels Airport" (n° 25572)

- M. Bert Wollants au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les normes de vent à Zaventem" (n° 25897)

05 Samengevoegde vragen van

- de heer Benoit Hellings aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de plannen om de windnormen aan te passen en de invoering van een zogenaamde RNP-procedure voor de landingen op baan 07L op Brussels Airport" (nr. 25555)

- mevrouw Sonja Becq aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de windnormen op Brussels Airport" (nr. 25572)

- de heer Bert Wollants aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de windnormen in Zaventem" (nr. 25897)

05.01 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): Monsieur le président, monsieur le ministre, nous allons donc continuer à vous poser des questions sur le survol de Bruxelles!

En réponse à une question d'actualité posée en séance plénière de la Chambre, il y a une quinzaine de jours, vous avez précisé vos intentions de prendre prochainement des mesures afin de modifier les normes de vent pour les décollages et les atterrissages à Brussels Airport. Ceci provoque une crainte légitime chez de nombreux riverains flamands et bruxellois.

En effet, si votre initiative se concrétisait, elle déplacerait une partie des nuisances actuellement subies par l'Oostrand vers le Noordrand et les communes très densément peuplées du centre de Bruxelles. Ainsi, vous déplaceriez le problème des nuisances sans le régler structurellement, contrairement à ce que vous nous avez toujours prétendu, tout comme vous venez de le faire, il y a une vingtaine de minutes.

Monsieur le ministre, ce projet est une mesure ponctuelle. Quand envisagez-vous d'enfin nous présenter un plan général de diminution des nuisances promis depuis votre entrée en fonction et, avant vous, par votre prédécesseur?

Selon une étude de l'ULB de novembre 2016 concernant les routes aériennes, les atterrissages en piste 07L dite rectiligne provoquent des nuisances chez précisément 285 486 riverains bruxellois et flamands. De surcroît, une éventuelle intensification des atterrissages en piste 07L par tous types de temps et en toute sécurité nécessite que cette piste soit dotée d'un outil de navigation par satellite appelé Required Navigation Performance ou RNP.

Comme vous me l'avez rappelé en réponse à une question orale que je vous posais le 7 juin 2017, "la piste 07L ne peut actuellement être utilisée que par bonne visibilité en raison de l'absence d'équipement ou de procédure appropriée". La piste 07L est-elle désormais équipée d'un système RNP? Si oui, depuis quand? Envisagez-vous de donner instruction ou avez-vous déjà donné instruction à Belgocontrol de publier un amendement AIP afin de permettre l'usage de cette procédure RNP? Si oui, quand?

Enfin, l'été dernier, le tribunal de première instance de Bruxelles a condamné l'État à faire cesser les violations de l'arrêté "Bruit" de la Région bruxelloise. Pour la route dite du Canal, la juge vous a demandé la cessation des infractions pour le jour comme pour la nuit. Or, votre projet intensifierait un survol pour cette route aux décollages. Comment dès lors allez-vous respecter ce jugement? Où en est l'étude d'incidence

réclamée par ce jugement?

05.02 Sonja Becq (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, mijn vraag sluit uiteraard aan bij deze van collega Hellings. U zou sleutelen aan de interpretatie van de windnormen. Tot op heden was daarin een variatie-element ingebouwd om het mogelijk te maken dat de luchthaven en de verkeersleiders zich konden organiseren om tegen de wind in te vliegen.

Het gaat om de norm van 7 knopen, waarvoor in enige speling is voorzien, om effectief gemakkelijker te kunnen inspelen op wijzigingen die er zijn. Belangrijk is dat als men dit vaststelt op die 7 knopen en pas vanaf daar vertrekt, dit naar veiligheid geen honderd procent zekerheid zou bieden. Integendeel, het zou minder zeker zijn dan wanneer men die variant meegeeft. Het druist trouwens ook in tegen het regeerakkoord, waarin bepaald was dat men de regels van 2010 en 2008 zou behouden.

Als men met een grotere rugwind vertrekt dan 7 knopen, veroorzaakt men bovendien ook meer geluid en pollutie, dit in tegenstelling tot de situatie waarin men sneller van baan verandert vanwege de gewijzigde windrichting.

Bovendien wordt in de pers ook wel eens gezegd dat het een spreiding betekent, over Brussel, over Wallonië en over Vlaanderen. De impact van een maatregel zoals deze geeft weer eens een bijkomende belasting aan de Noordrand, die op dit moment reeds meer dan 80 % van de vluchten over zich heen krijgt. Het beetje rust dat er desgevallend door het wijzigen van de windrichting zou kunnen zijn, wordt ook nog ontnomen. Windrichtingen kan men niet dicteren, maar het is belangrijk dat men op een correcte manier de interpretaties meeneemt.

Mijnheer de minister, wat is de stand van zaken van deze regeling?

Is het mogelijk om ook voor de gemeenten rond Brussel heel duidelijk te stellen wat de impact van die maatregel desgevallend is?

05.03 Bert Wollants (N-VA): Mijnheer de minister, het onderwerp van de vraag is hetzelfde. Heel wat punten zijn gelijkaardig.

U plant een aanpassing van de windnormen om de marge van twee knopen niet meer te hanteren. Dat wil zeggen dat men niet meer mag wijzigen, zolang de rugwindcomponent van 7 knopen nog niet bereikt is. We weten dat het luchthavenakkoord van 2010, waarover we het reeds hadden, volgens het regeerakkoord de basis blijft van het beleid. Daarin staat heel duidelijk dat die tolerantie ervoor moet zorgen dat er soepel van baan kan worden veranderd. U lijkt die piste nu te verlaten, ondanks het feit dat in hetzelfde regeerakkoord staat dat de windnormen gehandhaafd blijven en wettelijk zouden worden verankerd. Dat leidt tot een aantal vragen, aanvullend bij die van mevrouw Becq.

Ten eerste, wat zijn nu uw concrete plannen met de windnormen? Hoe zullen die er uitzien, wetende dat één van uw voorgangers nogal een felle vete heeft uitgevochten met toenmalig minister-president Peeters over net de interpretatie van de windnormen, zoals aangepast door de heer Wathélet?

Ten tweede, Belgocontrol heeft reeds eerder aangegeven dat van baan wisselen, tijd in beslag neemt. Als men dat heel bruusk moet doen, heeft dat veiligheidsimplicaties. Vanuit veiligheidsoogpunt moet absoluut worden vermeden om dat te bruusk te doen. Hoe rijmt u dat met een voorstel waarin u de tolerantie zou schrappen, waardoor meer wisselingen nodig zijn op het ogenblik waarop de windkracht rond 7 knopen ligt? Ik kijk uit naar het antwoord over uw aanpak en uw plannen op dat vlak.

05.04 François Bellot, ministre: Oui, c'est du même acabit que la précédente.

Mijn voorstel vloeit voort uit de conclusies van de audit over het gebruik van het PRS op de luchthaven Brussel-Nationaal, die ik aan de directeur-generaal Luchtvaart heb gevraagd. Alle actoren, die het eveneens in deze commissie zijn komen zeggen, vroegen een verduidelijking over de toepasselijke instructies.

Op basis daarvan heb ik verder gewerkt om een dossier voor te leggen met duidelijker omschreven normen die het voor de luchtverkeersleiders mogelijk moeten maken in een meer overzichtelijke en veiligere context te werken.

Il doit être mis fin à la confusion actuelle entre les instructions prises par le passé et les normes à respecter, confusion qui entraîne des choix de routes aériennes parfois difficilement justifiables.

La multiplicité des instructions crée une situation faisant qu'aujourd'hui, des contrôleurs sont interrogés par un juge d'instruction sur leur choix de pistes. En pratique, ma proposition maintient plus longtemps l'utilisation des pistes préférentielles et donc de la logique d'exploitation préférentielle de l'aéroport.

Mijn voorstel verduidelijkt de windnormen. Er moet inderdaad meer dan 7 knopen rugwind zijn om van het PRS af te wijken. Voor de definitie van de windstoten neem ik de regels van de internationale burgerluchtvaartorganisatie ICAO over, die als norm gelden op internationaal vlak.

Ik wil die verduidelijking eveneens koppelen aan een nieuwe procedure voor het opstijgen die voor minder geluidsimpact op de grond zorgt, door sneller een hogere hoogte te bereiken. Er zou ook een gelijkaardige procedure ingevoerd kunnen worden voor de landingen, met name de *continuous descent operations*.

Par ailleurs, avec l'ensemble de ces mesures, chaque Région bénéficiera de mesures visant à atténuer les nuisances. Cette proposition ne fait pas encore consensus. Les discussions se poursuivent et je veille à ce que la solution bénéficie aux habitants de toutes les Régions du pays, en tout cas celles qui entourent l'aéroport.

L'instauration du PBN (*Performance Based Navigation*) en 07L relève d'une négociation internationale liée à une amélioration de la sécurité imposée par les autorités internationales. Le PBN est bien placé sur la 07L depuis les travaux de la 01 ayant eu lieu durant l'été 2016.

Je rappelle cependant que l'usage de la 07L est non préférentiel et secondaire, et doit le rester. Je suis actuellement en train d'étudier les obligations procédurales qui s'imposeraient dans ce dossier.

Wat de milieueffectenstudie betreft, de opdracht werd toegewezen. Ik mag daarover echter niets meer zeggen omdat we momenteel in de standstillperiode zitten.

Cela signifie que tous ceux qui ont remis une offre sont informés, mais que rien ne peut être publiquement annoncé, pour laisser le temps à chaque partie de décider des suites à donner à cette décision d'attribution, la période de standstill étant de deux semaines.

Je voudrais aussi répondre à M. Hellings qui dit que la clarification des normes de vent intensifierait un survol sur la route du Canal. Il faut savoir que la clarification de ces normes de vent diminuerait de plus de 30 à 40 % le nombre d'avions qui atterrieraient par la piste 07L. Je rappelle que quand on emprunte la route du Canal, c'est dans des proportions beaucoup plus faibles.

Quand 10 000 avions décollent de la piste 25R, environ 4 600 à 4 700 d'entre eux partent par le Noordrand, 4 200 par l'Oostrand et le reste par toutes les autres routes. Mais comparé à cela, il y en a peut-être 3 ou 4 000 en moins qui utilisent la route 07L, qui traverse Bruxelles de part en part pour atterrir. Donc, quand vous comparez les proportions, comparez les chiffres. Je ne sais pas exactement combien d'avions passent par la route du Canal, mais c'est de l'ordre de quelques milliers. C'est donc de l'ordre de 1 ou 2 %. Pour la piste 07L, c'est beaucoup plus. J'espère que vous comprenez le raisonnement.

Si vous clarifiez les normes de vent, les pistes préférentielles seront celles qui sont utilisées majoritairement. Donc, proportionnellement, on survole beaucoup moins Bruxelles sur sa partie centrale, mais beaucoup plus sur les zones de périphérie dans Bruxelles. Si on clarifie les normes de vent, on a beaucoup moins d'avions qui décollent par Leuven, par exemple.

Et on sait qu'au décollage, les avions font beaucoup plus de bruit qu'à l'atterrissage.

05.05 **Benoit Hellings** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, vous êtes ministre de la Mobilité, et pas ministre de l'activité économique à l'aéroport. Votre tutelle s'exerce sur la Direction générale du Transport aérien, et pas sur l'entreprise Brussels Airport. Donc, vous fixez les procédures. Je salue le fait que vous essayiez de faire en sorte de fixer une fois pour toutes un mode opératoire par rapport aux normes de vent.

Mais vous fixez aussi les procédures de limitation des nuisances. Votre objectif, contrairement à ce qui est souhaité par l'aéroport et Belgocontrol, n'est pas de maximiser l'activité économique à l'aéroport en

permettant un usage des deux pistes parallèles en permanence.

Quatrièmement, vous m'avez clairement répondu que le PBN comme vous l'appellez, était déjà installé sur la piste 07L. La technologie est installée. Cependant, pour changer l'usage secondaire de la piste 07, il faudrait que vous publiiez un amendement à l'AIP. Nous serons très attentifs à cela. Il ne faudrait pas que la piste 07 soit utilisée plus fréquemment, ce qui, je le répète, intensifierait le survol de plus ou moins 280 000 personnes ... 280 000 personnes impactées!

J'ai bien entendu qu'à ce stade-ci, le système était installé mais que les normes en vigueur ne permettaient pas de l'utiliser en permanence. Cela reste une route secondaire pour l'instant. Il ne faudrait pas que vous publiiez un amendement à l'AIP qui permettrait d'en faire une route primaire.

Lorsque vous parlez d'enquête sur les obligations procédurales qui s'imposent à vous, je vous supplie de ne pas publier un amendement à l'AIP. Ce serait une catastrophe et le retour d'une forme de plan Wathelet ou de plan Bellot autour d'une zone extrêmement densément peuplée du Nord-Ouest de Bruxelles.

Enfin, en ce qui concerne les études d'incidence, il est grand temps que ce marché soit accordé. J'espère que la prochaine fois que je vous interrogerai à ce sujet, nous en saurons plus sur la mise en œuvre de cette décision de justice.

05.06 **Sonja Becq** (CD&V): Mijnheer de minister, ik heb niet goed begrepen wat de stand van zaken is in verband met de regeling voor de windnormen, maar dat kan aan mij liggen. Ik besef dat het een heel moeilijk dossier is. Dat hebben de vorige vragen bewezen. Iedereen bekijkt het van zijn kant. U zegt dat u een einde wil maken aan de onzekerheid over de richting bij 5 of 7 knopen. Ik heb altijd begrepen dat men tussen 5 en 7 knopen in nuances voorzien heeft, omdat men zo bij de voorbereiding wat meer marge heeft. Eenmaal boven 7 knopen is de rugwind ook veel strakker. Bij de berekening bij de 7 knopen worden bovendien de ene keer wel de dwarswinden meegenomen en de andere keer niet. Ik hoop dus, mijnheer de minister, dat u hierover goed overlegt, met het oog op de veiligheid.

U herinnert eraan dat duizenden mensen overvlogen worden. Ik meen dat het even belangrijk is dat u rekening houdt met het feit dat sommigen 90 % of 95 % van de tijd overvlogen worden en anderen misschien één of twee keer, of hoogstens 10 % van de tijd.

05.07 **Bert Wollants** (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik zal het nog eens nalezen om na te gaan of ik alles wel goed begrepen heb.

U zegt dat u een verduidelijking wil brengen inzake de windnormen. Ik sluit mij aan bij mevrouw Becq. Trouwens, ik hoef u er toch niet aan te herinneren hoe wij aan de norm van 5+2 knopen geraakt zijn? U wil de normen voor de burgerluchtvaart toepassen. Welnu, ICAO beveelt maximaal 5 knopen rugwind en maximaal 15 knopen dwarswind aan. De heer Schouppe koos er in 2010, naar aanleiding van de airsidestudie, voor om 2 knopen marge te nemen, opdat de regeling gemakkelijk kon worden toegepast en er niet veel moest worden gewisseld.

Nu wilt u, in plaats van met de 5+2-norm van de heer Schouppe te werken, de norm van 7 knopen hanteren. Dat is iets zoals op verkeersborden niet 120 maar 126 km per uur te schilderen, aangezien men toch maar pas begint te flitsen vanaf 126 km per uur. Dat kan niet de bedoeling zijn.

Wij zullen de kwestie uiteraard grondig bestuderen, om tot een goed voorstel te komen. Met uw systeem, waarbij in plaats van de norm van 5 knopen er een van 7 knopen wordt gehanteerd, zitten wij binnenkort aan een norm van 9 knopen en vervolgens al snel weer in de situatie van de heer Wathelet, die 12 knopen voorstelde.

05.08 **François Bellot**, ministre: Monsieur Wollants, chers collègues, je vous demande vraiment d'entrer dans ce dossier avec l'expertise nécessaire. Le reproche que nous pouvons adresser à la Belgique, c'est de ne pas appliquer les règles internationales auxquelles nous souscrivons.

Cette clarification des normes de vent, c'est l'application des normes ICAO. C'est la norme internationale. Je ne déroge à rien.

Actuellement, nous dérogeons aux normes internationales. Il nous est demandé de les respecter, ni plus, ni

moins. Je ne fais rien d'autre. Nous les appliquons.

Nous les avons montrées à Belgocontrol. Nous les avons montrées aux associations de pilotes. Ils nous disent que lorsqu'ils viennent à Bruxelles, ils doivent appliquer des règles différentes de celles qui sont appliquées dans tous les aéroports du monde entier.

Nous devons appliquer la règle internationale, notamment la définition des normes de vent. Quand je parle de normes de vent, je parle de rafales. Il ne s'agit pas de vents moyens. Cela, nous savons ce que c'est. Nous devons adopter la définition internationale de la rafale. C'est là-dessus que porte la clarification des normes de vent.

05.09 Bert Wollants (N-VA): Mijnheer de minister, ik wil u er toch op wijzen dat het inderdaad de aanbeveling van ICAO is om 515 te gebruiken. Ik wil u er ook op wijzen dat men daar op verschillende luchthavens anders mee aan de slag gaat. Het is met andere woorden overall anders. Als men in natte omstandigheden landt op Londen, geldt er een beperking voor de rugwind van 0 knopen. Dat is iets helemaal anders dan wat hier wordt voorgesteld.

Ik ga niet mee in het verhaal dat men alles naar omhoog moet trekken, omdat dat dan in lijn ligt met de normen. Als u het hebt over de berekening *gusts included of gusts excluded*, kan ik u voor een stuk volgen, maar niet wanneer het de exacte windnorm betreft. Die is in ons land gebaseerd op de aanbeveling van ICAO van 515. Op die aanbeveling is een marge toegepast en u wil die nu naar boven afronden.

Het zal ongetwijfeld niet het laatste woord zijn dat valt over de windnormen. Ik heb de indruk dat er nog wel wat stof voor discussie is.

Le président: Je vous propose d'en rester là. Ce n'est pas un débat, même si le sujet est extrêmement intéressant.

*L'incident est clos.
Het incident is gesloten.*

Les questions n° 25605 de Mme Lambrecht et n° 25665 de Mme Fonck sont transformées en questions écrites

06 Question de M. Paul-Olivier Delannois au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "certains feux de signalisation qui peuvent induire en erreur" (n° 25689)

06 Vraag van de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "bepaalde verkeerslichten die misleidend kunnen zijn" (nr. 25689)

06.01 Paul-Olivier Delannois (PS): Monsieur le ministre, selon le porte-parole de Vias, Benoît Godart, 17 187 accidents de la route liés à un carrefour à signaux tricolores ont été enregistrés en Belgique entre 2011 et 2015.

Ma question porte sur un cas précis, à savoir un type de feux qui peut, à certaines occasions, induire le conducteur légèrement distrait en erreur. Certains carrefours sont équipés de feux au sein desquels le signal lumineux situé en bas et qui est normalement vert est remplacé par un signal orange clignotant.

Ce type de signal lumineux vous autorise à vous engager dans le carrefour en respectant les règles de priorité. En outre, à tout moment, ce feu peut, comme un feu tricolore classique, devenir orange via son signal du milieu et ensuite rouge via son signal situé en haut.

La plupart du temps, le signal émis par ce type de feu est le signal orange clignotant via son signal du dessous. Il ne passe à l'orange et au rouge que très rarement. Pour les automobilistes empruntant de manière journalière un carrefour usant de ce type de feux, une certaine routine peut s'installer et lorsque le feu passe à l'orange via son signal du milieu, la différence n'est pas forcément évidente.

Aussi, monsieur le ministre, pourquoi ne pas envisager de remplacer la couleur du signal lumineux orange clignotant par une autre couleur? La distinction serait plus évidente et éviterait à l'automobiliste distrait d'être

induit en erreur. Seriez-vous favorable à cette solution? Cette réflexion a-t-elle déjà été menée?

06.02 François Bellot, ministre: Monsieur le président, cher collègue, actuellement il n'est pas prévu de modifier la couleur jaune-orange du feu clignotant des signaux à feux clignotants, car il n'existe pas de statistique qui tendrait à prouver que ce type de feu est plus accidentogène que les feux de signalisation du système tricolore.

Cependant, s'il devait s'avérer que des signaux à feux clignotants de certains carrefours constituent vraiment un problème, il serait plus approprié de requérir l'intervention du gestionnaire de voirie, vu que celui-ci dispose, en principe, des rapports détaillés de chaque accident. Ainsi, s'il apparaissait que des accidents sont dus à une mauvaise interprétation du feu par les automobilistes, le gestionnaire aurait la possibilité de remplacer ce feu par un feu vert classique ou de prendre d'autres mesures destinées à sécuriser la circulation.

06.03 Paul-Olivier Delannois (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse.

En tout cas, pour certains feux, je vais m'adresser au gestionnaire de réseau, parce que je peux vous garantir, pour passer à certains endroits de manière très fréquente, qu'il arrive souvent que des personnes passent au rouge, sans le vouloir. Je pense ici, en particulier, à un endroit où il y a déjà eu pas mal d'accidents.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

07 Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de zware beroepen bij de overheidsbedrijven" (nr. 25709)

07 Question de Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les métiers lourds dans les entreprises publiques" (n° 25709)

07.01 Inez De Coninck (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, twee weken geleden hadden wij in plenaire vergadering een debat over de zware beroepen en over de fameuze lijst die het gevolg was van een ontwerp van akkoord bereikt tussen de minister van Pensioenen en de vakbonden, over de zware beroepen bij de overheid. Uiteraard is het louter een ontwerp van akkoord, want de regering had de lijst, toen ik mijn vraag heb opgesteld, nog niet besproken noch goedgekeurd. Enige voorzichtigheid is dus nodig, want de lijst ligt absoluut nog niet vast.

Er staan op deze lijst verschillende functies die betrekking hebben op de overheidsbedrijven die onder uw bevoegdheid vallen. Onder meer het rijdend personeel van de NMBS en Infrabel, de luchtverkeersleiders van Belgocontrol en de postbodes krijgen volgens het voorlopig ontwerp van akkoord de erkenning als zwaar beroep. De erkenning als zwaar beroep heeft belangrijke implicaties voor het pensioen van de betrokken beroeps categorieën, want zij komen dan in aanmerking voor een vervroegd pensioen.

Het is een doelstelling van de overheid om de gemiddelde loopbaan te verlengen om de houdbaarheid van het pensioensysteem te garanderen, want ons land heeft een van de kortste loopbanen van Europa. Uiteraard moet alles in evenwicht zijn en hoe meer mensen vervroegd met pensioen kunnen gaan, hoe langer de anderen zullen moeten werken.

Ik heb hierover de volgende vragen, mijnheer de minister.

Kunt u de correcte lijst geven die in het ontwerp van akkoord is opgenomen en die betrekking heeft op de overheidsbedrijven die onder uw bevoegdheid vallen?

Werd uw kabinet betrokken bij deze onderhandelingen? Zo ja, welk standpunt hebt u ingenomen?

Wat is uw visie omtrent de lijst?

07.02 Minister François Bellot: Mijnheer de voorzitter, mevrouw De Coninck, u weet ongetwijfeld dat er in

het kader van de onderhandelingen over de pensioenen momenteel een discussie wordt gevoerd over de zware beroepen. Dat gebeurt onder de lovenswaardige leiding van mijn collega belast met de pensioenen.

Mijn kabinet zat niet aan de onderhandelingstafel, maar werd op de hoogte gehouden van de discussie omtrent de zware beroepen waarvoor ik bevoegdheden heb. In dat kader wil ik erop wijzen dat ik steeds de aandacht heb gevestigd op de bijzonder zware aard van bepaalde spoorberoepen en van het beroep van luchtverkeersleider.

Alle deskundigen erkennen inderdaad het hoge zwaarteniveau van bepaalde beroepen die door het spoorwegpersoneel worden uitgeoefend. Ik denk bijvoorbeeld aan de spoorarbeiders, die dag en nacht werken, alsook aan de treinbestuurders en treinbegeleiders. Verschillende aspecten in hun dagelijkse taakuitoefening maken dat het zware beroepen zijn. Dat speelt wellicht ook mee in de moeilijkheden die wij ondervinden om treinbestuurders en treinbegeleiders aan te werven.

Deze erkenning geldt ook voor de luchtverkeersleiders. Er weegt met name op hen een intense stress, door hun grote verantwoordelijkheid inzake de luchtvaartveiligheid. Bijgevolg zal ik dat standpunt blijven verdedigen en mijn collega's in de regering blijven wijzen op de specificiteit van deze twee sectoren, zodat daarmee rekening wordt gehouden in het kader van de discussie die momenteel wordt gevoerd.

Voor meer details verwijst ik u naar mijn collega, de minister van Pensioenen.

07.03 Inez De Coninck (N-VA): Mijnheer de minister, wij weten welke de criteria zijn waarover er een akkoord is en waarmee rekening zal worden gehouden om te bepalen of een beroep al dan niet een zwaar beroep is. Onder andere het stressniveau of onregelmatige uren horen daarbij. Ik heb daarvoor alle begrip. Ik kan begrijpen dat een luchtverkeersleider of een treinbestuurder andere taken heeft dan bijvoorbeeld de rest van het personeel van de spoorwegen. Daarom mogen treinbestuurders momenteel op de leeftijd van 55 jaar met pensioen.

In de lijst die ik gezien heb, stond echter bijvoorbeeld ook stationspersoneel. Dat beantwoordt toch niet aan de criteria? Als bijvoorbeeld loketbediende in een station ook als een zwaar beroep wordt beschouwd en als wij die lijst zo aanvaarden, dan halen wij zelf het draagvlak voor de criteria onderuit. De criteria zijn terecht. Luchtverkeersleiders, bijvoorbeeld, moeten hun concentratie behouden, dragen een enorme verantwoordelijkheid en staan onder stress. Er moet echter enige ernst zijn. Het is immers in eenieders belang dat wij de categorieën zo rechtvaardig mogelijk bepalen.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

08 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het wetsontwerp en het ontwerp van koninklijk besluit betreffende de herziening van de statuten van de ombudsdienst voor de treinreizigers" (nr. 25721)

08 Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le projet de loi et le projet d'arrêté royal relatif à la révision des statuts du service de médiation pour les voyageurs ferroviaires" (n° 25721)

08.01 David Geerts (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, in het persbericht van de Ministerraad heb ik gelezen dat op 18 mei een voorontwerp van wet en een ontwerp van koninklijk besluit betreffende de herziening van de statuten van de Ombudsdienst voor de treinreizigers door de regering werd goedgekeurd.

In dat persbericht staat dat u de Europese richtlijnen moet omzetten en een onafhankelijke ombudsdienst moet erkennen die als gekwalificeerde entiteit kan bemiddelen en kan instaan voor een buitengerechtelijke beslechting van consumentengeschillen. Onafhankelijkheid en onpartijdigheid zijn voor een ombudsdienst de belangrijkste woorden.

Vandaag is de Ombudsdienst voor de treinreizigers een autonome dienst die wordt gefinancierd door de FOD Mobiliteit en Vervoer en die dus niet over financiële autonomie beschikt. Die wettelijke aanpassingen moeten dan ook worden doorgevoerd.

De sector, met name de NMBS, Infrabel, andere spoorwegondernemingen en houders van veiligheidscertificaten moeten mee zorgen voor de financiering. Ik heb gekeken naar de Ombudsdienst voor Telecommunicatie en de Ombudsdienst voor de Postsector.

Mijnheer de minister, ik heb de volgende concrete vragen. Hoe wordt de bijdrage berekend die aan de sector wordt gevraagd? Is het de FOD Mobiliteit die hierop een controle uitoefent of beschikt de ombudsdienst over volledige autonomie?

Het is van belang dat de ombudsdienst voldoet aan de onafhankelijkheids- en onpartijdigheidsvereisten, zoals ook blijkt uit het persbericht. Kan de ombudsdienst dan effectief onafhankelijk van het politieke niveau of het directieniveau van de FOD werken? Welke garanties zijn hiervoor ingebouwd?

Tot slot, hoe verloopt de benoeming, aanstelling en evaluatie van de ombudsvrouw- of man?

08.02 Minister **François Bellot**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Geerts, in het voorontwerp van wet betreffende de Ombudsdienst voor de treinreizigers bepaalt de minister bevoegd voor Mobiliteit op basis van een beslissing van de Ministerraad het jaarlijkse totaalbedrag van de ombudsbijdragen verschuldigd door elke spoorwegonderneming en door de houder van de veiligheidsvergunning.

Het aandeel van de houder van de veiligheidsvergunning bedraagt 5 % van het totaalbedrag. Het aandeel van de spoorwegondernemingen bedraagt 95 % van het totaalbedrag.

Het verschuldigde bedrag wordt voor elke spoorwegonderneming berekend in verhouding tot het aantal treinkilometers dat zij tijdens de referentieperiode heeft gepresteerd. De referentieperiode begint op 1 juli van het jaar tot het voorlaatste jaar waarvoor de bijdrage is verschuldigd, voorafgaat en eindigt op 30 juni van het jaar voorafgaande aan het jaar waarvoor de bijdrage is verschuldigd.

De treinkilometers die door elke spoorwegonderneming zijn gepresteerd, worden onmiddellijk na afsluiting van elk kwartaal door de houder van de veiligheidsvergunning aan de minister medegedeeld.

De ombudsdienst beschikt over volledige autonomie en valt buiten de controle van de FOD Mobiliteit.

Het voorontwerp betreffende de Ombudsdienst voor de treinreizigers en het ontwerp van koninklijk besluit betreffende dezelfde dienst beogen net die dienst over de nodige onafhankelijkheidsvereisten te laten beschikken om de goede uitvoering van zijn taak te garanderen teneinde als gekwalificeerde entiteit in de zin van het Wetboek van economisch recht te worden erkend.

Het is trouwens vanuit dat oogpunt dat de voormelde ontwerpen aan de FOD Economie, bevoegd voor het opstellen van de lijst van de gekwalificeerde entiteiten, worden voorgelegd.

Conform het voormelde ontwerp van koninklijk besluit zal de selectie van de ombudsvrouwen/ombudsmannen door het DG Rekrutering en Ontwikkeling van de FOD Beleid en Ondersteuning worden uitgevoerd.

De ombudsvrouwen/ombudsmannen zullen door de Koning bij een in Ministerraad overlegd besluit worden benoemd voor een hernieuwbaar mandaat van vijf jaar.

De ombudsvrouwen/ombudsmannen moeten aan een reeks voorwaarden voldoen, waaronder de voorwaarde geen functie te bekleden in een spoorwegonderneming of bij een infrastructuurbeheerder. Als de ombudsvrouw/ombudsman na afloop van zijn/haar mandaat de beoordeling "voldoet aan de verwachtingen" krijgt, wordt het mandaat automatisch hernieuwd.

08.03 **David Geerts** (sp.a): Mijnheer de minister, bedankt voor het antwoord.

Ik heb enkele bijkomende vragen. Het bedrag verschuldigd door de operatoren, wordt in Ministerraad overlegd. Als ik kijk naar de telecom- en postsector, zit daar bijvoorbeeld nog een advies bij van de raad van gebruikers. Wordt ook hier een advies gegeven om de grootte te bepalen van de globale middelen die een ombudsdienst heeft? Of gebeurt dat in overleg met de operatoren? Bij telecom, bijvoorbeeld, zijn de operatoren mee bevoegd om het geheel van de middelen te bekijken, weliswaar in samenspraak met het BIPT.

Een tweede element. Over de selectie zegt u dat het een KB betreft, in Ministerraad overlegd, en dat het voor vijf jaar geldt. Wil dit zeggen dat dit telkens een volledige mandaatfunctie van vijf jaar is, volledig uit te voeren? Of is binnen het mandaat nog een opschorting van werking mogelijk? Ik heb deze legislatuur nog met minister De Croo een debat gehad over de benoeming bij het BIPT. In de selectieprocedure daar moest men na het assessment op de koffie bij de minister. Het was dan de autonome bevoegdheid van de minister om naargelang het resultaat daarvan, een beslissing voor te leggen aan de Ministerraad. Ik vond en vind zo'n procedure niet gezond qua onafhankelijkheid. Hoe gaat dat in zijn werk? Verder zegt u dat bij een positieve beoordeling het mandaat automatisch zal worden verlengd. Door wie gebeurt die beoordeling dan?

Le **président**: Il s'agit d'une réplique et non de questions complémentaires. Rien ne vous empêche de redéposer une question.

08.04 **David Geerts** (sp.a): Geen probleem. Ik zal die vragen later stellen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président**: Les questions n° 25765 et n° 25803 de M. Stefaan Van Hecke, n° 25919 de M. Jef Van den Bergh et n° 25801 de M. Benoit Hellings sont transformées en questions écrites.

09 **Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de regels inzake fietspaden" (nr. 25809)**

09 **Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les règles concernant les pistes cyclables" (n° 25809)**

09.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de minister, deze vraag gaat over de toepassing van de reglementering op fietspaden, met in het bijzonder vragen over de plaats voor de speedpedelecs. De regelgeving omtrent de speedpedelecs staat in het koninklijk besluit van 1 oktober 2016. Sinds de publicatie van dat koninklijk besluit zitten heel wat stakeholders gewrongen bij de huidige regelgeving, waarbij de speedpedelec over het algemeen de plaats op de weg van een bromfiets klasse B krijgt. Met aangepaste verkeersborden en onderborden kunnen de wegbeheerders wel afwijken van die regel.

In de praktijk zijn er maar weinig verkeersborden echt aangepast om speedpedelecs toe te laten, waarbij ik denk aan de wegen langs kanalen en de fietsostrades. Vaak bestaat bij de wegbeheerders wel de wil om stappen te zetten, maar de kosten lopen op en de plaatsing van verkeersborden neemt wel wat tijd in beslag.

Daarover heb ik al meerdere vragen gesteld. U blijft bij het standpunt dat de huidige regelgeving tot stand is gebracht met de verschillende stakeholders, maar u zegt open te staan voor voortschrijdend inzicht.

Mijnheer de minister, vandaag wil ik u enkele specifieke vragen voorleggen die de aanleiding kunnen zijn om tot een duidelijkere regelgeving te komen, gelet op de exponentiële stijging van het aantal speedpedelecs op fietspaden, op jaagpaden en op fietsostrades.

Op dit moment wordt een fietspad aangeduid met een D7-verkeersbord als een deel van de openbare weg. Dat bord is dan ook niet toepasbaar voor vrij liggende fietsostrades, aangezien die los van de rest van de openbare wegen liggen. Fietssnelwegen kunnen dus niet met een D7-verkeersbord aangeduid worden. Nochtans kan het D7-verkeersbord bij fietssnelwegen een manier zijn om voetgangers ook toegang te verlenen tot de fietsostrades, op voorwaarde dat zij voorrang verlenen aan de fietsers.

Hoe staat u daartegenover? Wordt dat besproken in de technische werkgroep over de Wegcode? Hoe wilt u daarmee omgaan in de nieuwe Wegcode?

Naast de piste van het gebruik van het D7-verkeersbord, bestaat de piste om de plaats op de weg niet afhankelijk te maken van het type voertuig, dus onafhankelijk van de speedpedelec of een ander type fiets, maar wel afhankelijk van de gereden snelheid, zoals dat vandaag ook voor auto's geldt. Met een speedpedelec kan sneller dan 30 kilometer per uur worden gereden, maar op bepaalde plaatsen kan dat niet toegestaan worden. Als wij die redenering doortrekken naar fietsers en speedpedelecs, dan kunnen wij

komen tot een regelgeving die stelt dat er binnen de bebouwde kom een maximumsnelheid geldt van 30 kilometer per uur, zoals bijvoorbeeld in Nederland het geval is, en 45 kilometer per uur buiten de bebouwde kom. Wie binnen de bebouwde kom toch sneller wil rijden, moet gemengd tussen het verkeer op de rijbaan rijden.

Op dit moment zijn er snelheidsbeperkingen op sommige fietsroutes. Denk maar aan voetgangerszones, woonerven, jaagpaden, voorbehouden wegen en fietsstraten. Op klassieke fietspaden is dat vandaag echter nog niet het geval. U gaf eerder aan dat dit een interessante piste is maar het snelheidsbeleid is uiteraard een bevoegdheid van de Gewesten. De vraag is dus ook hier of dit in de technische werkgroep bekeken en onderzocht is. Zijn hierover bepaalde ideeën naar voren gekomen?

Tot slot heb ik nog een afrondende vraag inzake de opvolging van de evolutie van het aantal speedpedelecs en de gebruikers ervan. Kunt u ons de recente cijfers met betrekking tot het aantal ingeschreven speedpedelecs eventueel schriftelijk bezorgen?

09.02 Minister **François Bellot**: Beste collega, in 2016 werd in de mogelijkheid voorzien om ook speedpedelecs toe te laten tot de voorbehouden wegen met het verkeersbord F99. In dat geval moet het symbool van de speedpedelec worden aangebracht op deze verkeersborden.

Dit lijkt mij reeds tegemoet te komen aan uw vraag behalve op het punt dat voetgangers voorrang zouden moeten verlenen aan de speedpedelec in dat geval. Dit lijkt mij niet de beste optie. Als er voetgangers worden toegelaten, dan blijven zij de meest kwetsbare weggebruikers en verdienen ze dus bescherming. Indien wegbeheerders het wensen, kunnen ze de toegang tot deze wegen beperken tot bijvoorbeeld fietsers en bestuurders van speedpedelecs. Als er dan toch voetgangers toegang moeten hebben, dan kan er een wegmarkering worden aangebracht die de fietsers en bestuurders van speedpedelecs scheidt van de voetgangers. Dit kan dan op het verkeersbord F99 worden verduidelijkt.

In het kader van de besprekingen tot herziening van de Wegcode werd de vereenvoudiging van het huidige dubbele regime met betrekking tot de voorbehouden wegen besproken. Een tekstvoorstel werd naar de Gewesten verstuurd voor advies.

Ik moet tegelijkertijd ook herhalen dat de snelheid op fietspaden inderdaad een gewestelijke bevoegdheid is. Net daarom is dit slechts zijdelings aan bod gekomen tijdens de bespreking in de werkgroep. In het licht van de laatste staatshervorming zal het initiatief hiertoe dus van de Gewesten moeten komen. Mocht dit er komen, dan zal ik bekijken of het verkeersreglement omtrent de plaats van de bestuurders op de openbare weg, wat een federale bevoegdheid is, eveneens moet worden aangepast.

Ik bezorg u hierbij ook een tabel met het aantal nummerplaten dat per provincie werd afgeleverd voor speedpedelecs.

09.03 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de minister, ik kijk uit naar die tabel met de cijfers. Uw antwoord focust wel op het gebruik van het bord F99 voor de speedpedelecs op voorbehouden wegen. De vraag die rijst is vooral gericht op de fietsostrades, die misschien een beetje vergelijkbaar zijn met de RAVeL-fietspaden in Wallonië: kunnen deze ook aangeduid worden met een verkeersbord D7?

Het probleem dat daar eventueel zou kunnen rijzen, maar dat is een interpretatie, is dat het bord D7 vandaag wordt gedefinieerd als aanduiding van een fietspad als deel van de openbare weg en niet als een op zichzelf staande openbare weg. Als het fietspad apart ligt, zoals een fietsostrade en een RAVeL-weg, kan men erover discussiëren of dit al dan niet een deel van de openbare weg is of een openbare weg an sich.

Daarop heb ik niet echt een duidelijk antwoord gekregen, maar misschien herhaal ik deze vraag beter schriftelijk.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

10 **Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "voortbewegingsvoertuigen en bromfietsen" (nr. 25810)**

10 **Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la**

Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les engins de déplacement et les cyclomoteurs" (n° 25810)

10.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, dit is opnieuw een vraag over de interpretatie van de Wegcode, meer bepaald over de verschillen tussen gemotoriseerde voortbewegingstoestellen en bromfietsen.

De Wegcode bepaalt dat een gemotoriseerd voortbewegingstoestel een voertuig is met één of meer wielen, met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van 18 kilometer per uur. Eerder gaf u al aan dat u die snelheid wou optrekken naar 25 kilometer per uur om meer in lijn te zijn met de Europese regelgeving ter zake.

Daarnaast zijn er de bromfietsen. Wij moeten echter vaststellen dat in sommige gevallen de grens tussen gemotoriseerde voortbewegingstoestellen en, al dan niet elektrische, bromfietsen van klasse A moeilijk te trekken is. De Wegcode bepaalt dat een bromfiets van klasse A elk twee- of driewielig voertuig is, uitgerust met een motor met inwendige verbranding of met een elektrische motor, met uitsluiting van de gemotoriseerde voortbewegingstoestellen. In de Wegcode lijkt het enige verschil tussen gemotoriseerde voortbewegingstoestellen en bromfietsen van klasse A dus dat bromfietsen van klasse A twee of drie wielen hebben, terwijl voortbewegingstoestellen één of meer. U zult het bijgevolg met mij eens zijn dat het lijkt alsof bromfietsen van klasse A ook onder de definitie van voortbewegingstoestellen kunnen vallen, mits de maximumsnelheid tot 25 kilometer per uur wordt beperkt.

Mijnheer de minister, ik had hierover dan ook graag wat duidelijkheid gekregen.

Is het voor alle soorten toestellen voldoende duidelijk of ze vallen onder de definitie van gemotoriseerd voortbewegingstoestel of van bromfiets van klasse A? Waar zit precies het verschil? Mij is dit immers niet helemaal duidelijk.

Is het wenselijk om voor de gemotoriseerde voortbewegingstoestellen verdere Belgische regels op te stellen op het vlak van de technische eisen? Waarom wel of niet? In hoeverre is de Europese norm EN 17128/2017 afdwingbaar? Graag ontving ik wat duiding hierbij.

Ik dank u alvast voor uw antwoord.

10.02 Minister François Bellot: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Van den Bergh, het onderscheid in de Wegcode tussen gemotoriseerde voortbewegingstoestellen, enerzijds, en bromfietsen, anderzijds, is gebaseerd op Europese verordening 168/2013, waarnaar u zelf verwijst. Artikel 2.2 van de verordening stelt dat zelfbalancerende voertuigen alsook voertuigen die geen zitplaats hebben, niet onder het toepassingsgebied van de Europese typegoedkeuring vallen en dus geen gelijkvormigheidsattest hebben. Er is dus slechts sprake van voortbewegingstoestellen als het om een zelfbalancerend voertuig, een *one wheel Segway* of om een voertuig zonder zitplaatsen, zoals een skateboard of step, gaat. Bromfietsen moeten bovendien ook een nummerplaat hebben. Het onderscheid is bijgevolg wel duidelijk.

Zoals u zelf aangeeft, bestaat er wel degelijk een Europese norm die eveneens een Europese harmonisatie op het vlak van veiligheid en kwaliteit van deze vervoermiddelen nastreeft. Het is bijgevolg niet wenselijk om een aparte Belgische regelgeving op te stellen. Gelet op de Europese markt zou dat niet verhinderen dat vervoermiddelen uit het buitenland toch moeten worden aanvaard.

EN-normen zijn juridisch niet afdwingbaar, maar in de praktijk blijken de producenten de normen toe te passen. Een vervoermiddel dat voldoet aan de EN-normen, zal trouwens een zichtbaar label hebben met een verwijzing naar die normen.

10.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw verhelderend antwoord. Het onderscheid is nu duidelijk. Het is inderdaad aangewezen om geen aparte Belgische regels op te stellen voor de voortbewegingstoestellen.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

10.04 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, omdat ik nog een andere verplichting heb, zet ik

graag mijn resterende vragen nr. 25917 en nr. 25918 om in schriftelijke vragen.

11 **Question de Mme Véronique Caprasse au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le raccordement ferroviaire au site de Saint-Gobain" (n° 25836)**

11 **Vraag van mevrouw Véronique Caprasse aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de spoorwegverbinding met de site van Saint-Gobain" (nr. 25836)**

11.01 **Véronique Caprasse** (DéFI): Monsieur le président, monsieur le ministre, le 8 février 2017, je vous ai interrogé au sujet du démontage de la jonction entre la voie interne au site de Saint-Gobain et la ligne Namur-Charleroi qui passe par Auvelais (Sambreville), cette suppression d'accès pouvant être préjudiciable à des entreprises désireuses de s'implanter dans ce site industriel réaffecté pouvant profiter d'un axe stratégique.

Vous m'aviez alors répondu que ce retrait de raccordement ferré par Infrabel pouvait néanmoins être rétabli "sur la base d'une demande objectivée et d'une étude de potentiel en termes de trafic ferroviaire".

Monsieur le ministre, des demandes d'implantation d'entreprises ont-elles été formulées auprès de vos services permettant de réexaminer la situation de manière objective? Dans l'affirmative, un rétablissement du raccordement ferré est-il envisageable?

11.02 **François Bellot**, ministre: Madame Caprasse, Infrabel m'informe qu'elle a été contactée par les deux entreprises et qu'une rencontre est prévue prochainement avec Somei SA qui a acheté un hall sur le site de Saint-Gobain et souhaite utiliser le transport ferroviaire. Le rétablissement du raccordement fera l'objet d'un examen.

11.03 **Véronique Caprasse** (DéFI): Monsieur le ministre, je vous remercie pour cette réponse. Nous verrons si cela prend du temps.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

12 **Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het formaat van de verminderingskaarten bij de NMBS" (nr. 25852)**

12 **Question de Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le format des cartes de réduction de la SNCB" (n° 25852)**

12.01 **Inez De Coninck** (N-VA): Mijnheer de minister, op mijn recente schriftelijke vraag over het formaat van de verminderingskaarten antwoordde u dat de NMBS door een historische erfenis de verminderingskaarten voor personen met een beperking nog niet op het standaardformaat, het formaat van een bankkaart, heeft uitgebracht. Dat getuigt van weinig dynamiek of klantgericht denken en toont aan dat men vastgeroest is in oude gewoonten. Men gaat daarbij vooral uit van een interne overweging in plaats van het comfort van de reizigers. Het is exact die mentaliteit, die de regering moet veranderen. Elk modern bedrijf, vaak met een veel kleinere schaalgrootte dan die van de NMBS, produceert klantenkaarten op standaardformaat. Zelfs de NMBS zelf doet dat voor de abonneementen, maar dus niet voor de verminderingskaarten.

Het lijkt mij weinig waarschijnlijk dat er geen voor de hand liggende oplossing bestaat om op korte termijn ook de verminderingskaarten op dat standaardformaat te produceren. De Lijn gaat zelfs verder en integreert de verminderingskaart nu al in de MOBIB-kaart.

In uw antwoord op mijn schriftelijke vraag stelde u dat wordt onderzocht of men de verminderingskaarten op de MOBIB-kaart kan integreren. Hoe concreet is dat voornemen, mijnheer de minister?

Waarom kan de NMBS haar verminderingskaarten niet overzetten op een drager met standaardformaat, zoals de klantenkaarten van elk modern bedrijf?

Wat is uw mening over het gegeven dat de NMBS haar verminderingskaarten niet op dat formaat maakt?

Wanneer is gestart met het onderzoek waarvan sprake was in uw antwoord op mijn schriftelijke vraag nr. 2949?

Wanneer mogen wij de resultaten daarvan verwachten? Wat zijn de resterende pijnpunten?

Tot slot, waar ligt het verschil in moeilijkheid om die verminderingskaart over te zetten op de MOBIB-kaart, ten opzichte van de verminderingskaart bij De Lijn?

12.02 Minister **François Bellot**: De NMBS laat mij weten dat het project voor de digitalisering van biljetten met korting of verminderingskaarten nog wordt geanalyseerd. Het onderzoek is eind februari 2018 gestart. De NMBS geeft aan dat ze in die context verschillende problemen ervaart, zoals de automatisering van de toekenningsaanvragen en de daaruit voortvloeiende technische implementatie. Het lijkt er trouwens op dat een dergelijke doelstelling alleen kan worden gerealiseerd in samenspraak met de officiële organisaties die elke betrokken klantengroep vertegenwoordigen, zoals de Hoge Raad voor Personen met een Handicap, en experts inzake handicaps voor PBN-producten. Het doel is een harmonisering, die eenvoudig en efficiënt kan beantwoorden aan de specifieke behoeften.

Aangezien de NMBS en De Lijn niet hetzelfde verkoopssysteem hebben, kan de oplossing van De Lijn niet zomaar worden overgenomen door de NMBS. De NMBS beseft dat het huidige formaat van de verminderingskaarten geen praktisch formaat is om in de portefeuille te bewaren. Dat formaat werd echter opgezet vóór de invoering van de MOBIB-kaart. De NMBS informeert dat zij het model zal behouden, tot ze alles in digitale versie kan uitgeven. De overschakeling van al de oude formaten naar de MOBIB-kaart maakt deel uit van een gefaseerde aanpak, waarbij de NMBS voorrang geeft aan de vervoerbewijzen met het grootste aantal gebruikers. Ook mag niet worden vergeten dat er reeds heel wat producten op MOBIB staan en dat al de ontwikkelingen synchroon moeten worden uitgerold over de verschillende verkoopkanalen van de NMBS.

12.03 **Inez De Coninck** (N-VA): Dank u voor uw antwoord, mijnheer de minister. Ik zal het dossier blijven opvolgen. Ik begrijp dat onze doelstellingen dezelfde zijn en dat er zo vlug mogelijk naar moderne formaten moet worden overgestapt. Ik hoop dan ook dat u alles doet wat in uw mogelijkheden ligt, opdat ook de bedrijven ze zo vlug mogelijk in gebruik nemen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

13 **Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de erkenning van de European Disability Card door de NMBS" (nr. 25853)**

13 **Question de Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la reconnaissance de la carte européenne d'invalidité par la SNCB" (n° 25853)**

13.01 **Inez De Coninck** (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, mijn vraag sluit daarop aan. Ik heb er ook al schriftelijke vragen over gesteld.

In uw antwoord op mijn schriftelijke vraag nr. 2983 wordt gesteld dat de toekenningscriteria voor de *European Disability Card* en de kaart "verhoogde tegemoetkoming" niet dezelfde zijn. Uit mijn informatie blijkt echter dat de toekenningscriteria voor de kaart "verhoogde tegemoetkoming" ruimer zijn dan voor de *European Disability Card* (EDC). Alle personen die over een EDC beschikken, komen dus normaliter automatisch in aanmerking voor de kaart "verhoogde tegemoetkoming".

In dat opzicht zou het van klantvriendelijkheid getuigen om in het nieuwe beheerscontract die kaart te erkennen als het bewijs dat de eigenaar ervan rechthebbende is voor de kaart "verhoogde tegemoetkoming".

Mijnheer de minister, daarom heb ik de hiernavolgende vragen.

Ten eerste, zijn er personen in het bezit van een EDC die niet voor de tariefvermindering "verhoogde

tegemoetkoming" in aanmerking komen? Zo ja, over welke categorieën gaat het?

Ten tweede, bent u bereid de EDC in het nieuwe beheerscontract met de NMBS te erkennen als bewijs voor de tariefvermindering "verhoogde tegemoetkoming"?

13.02 Minister **François Bellot**: Mijnheer de voorzitter, mevrouw De Coninck, de criteria voor de toekenning van de verhoogde tegemoetkoming van de verzekering voor geneeskundige verzorging worden niet door de NMBS maar door de ziekenfondsen vastgelegd. Er wordt hoofdzakelijk van financiële criteria uitgegaan.

De *European Disability Card* daarentegen is een Europese kaart, die op het criterium van de handicap slaat.

Voor België werd de kaart ontwikkeld en geïmplementeerd door de vijf Belgische instellingen die instaan voor het beleid inzake integratie van gehandicapte personen.

De *European Disability Card* kan niet worden beschouwd als bewijs dat wordt voldaan aan de criteria voor de toekenning van de verhoogde tegemoetkoming. Beide statuten dekken immers niet dezelfde lading. De criteria op basis van de handicap en de criteria op basis van de bestaansonzekerheid zijn inderdaad niet noodzakelijkerwijze dezelfde. Tevens omvatten de eerstgenoemde criteria niet noodzakelijk de andere criteria. Bovendien is de *European Disability Card* een Europese kaart, terwijl het statuut van de verhoogde tegemoetkoming een nationale aangelegenheid is.

Zo kunnen buitenlandse reizigers die houder zijn van een *European Disability Card* en in België langskomen, per definitie niet genieten van de verhoogde tegemoetkoming.

Om de precieze verschillen tussen de toekenningscriteria van beide statuten te kennen, verwijs ik u evenwel naar de betrokken instellingen, want de kaarten worden niet door de NMBS afgeleverd.

13.03 **Inez De Coninck** (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord en ik zal deze zaak opvolgen.

Zoals u het uitlegt, is er een verschillende soort van insteek bij de EDC tegenover de kaart "verhoogde tegemoetkoming". Bij het opstellen van mijn vraag dacht ik dat die er niet was. Het leek mij dan ook logisch dat men de kaarten zou integreren. Dan zou het probleem dat ik in mijn vorige vraag heb aangehaald, namelijk het formaat van de kaart "verhoogde tegemoetkoming", opgelost zijn, omdat die overbodig zou zijn en vervangen zou kunnen worden door de EDC. Ik begrijp nu echter dat het blijkbaar niet zo eenvoudig is, gelet op de toekenningscriteria. Ik volg het alleszins verder op.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

14 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Veli Yüksel aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het aanslepen van de renovatiewerken aan het station Gent-Sint-Pieters" (nr. 25885)

- mevrouw Karin Temmerman aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de aanbesteding voor de heraanleg van de perrons 1 tot 7 in station Gent-Sint-Pieters" (nr. 25912)

14 **Questions jointes de**

- M. Veli Yüksel au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la longueur des travaux de rénovation de la gare de Gand-Saint-Pierre" (n° 25885)

- Mme Karin Temmerman au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'adjudication pour la réfection des quais 1 à 7 de la gare de Gand-Saint-Pierre" (n° 25912)

14.01 **Veli Yüksel** (CD&V): Mijnheer de minister, onlangs kon ik kennisnemen van de 31^e nieuwsbrief van april 2018 in het station Gent-Sint-Pieters, waarmee de NMBS en haar partners communiceren over de voortgang van de werken aan een van onze meest drukbezochte stations.

Ik citeer daaruit: "Voor de pendelaars zal er in het station een rustigere periode aanbreken." Dat klopt, want

het eerste deel van de werken is grotendeels achter de rug. Nu is men bezig met de voorbereidingen voor de planning van de volgende fase van de werken voor de sporen 7 tot en met 1. Dat lijkt me nogal eufemistisch uitgedrukt, want de werkelijkheid is dat de nieuwe aannemer voor het tweede deel nog moet worden gevonden.

De pendelaars willen een rustigere periode, maar dan moeten de werken eerst volledig zijn afgerond. Op het moment vorderen de werken niet, terwijl het station volledig operationeel is. Volgens recente mediaberichten zouden de werken niet voor 2026 voltooid zijn.

Mijnheer de minister, wat was de totaalprijs voor het eerste deel, de sporen 12 tot en met 8? Is men daar binnen het geplande budget gebleven?

Kunt u duiding geven bij de vertraging bij het aanvatten van het tweede deel, sporen 7 tot en met 1? Op mijn vragen daarover in december antwoordde u dat dat onder meer te maken had met het budget.

Hebt u ondertussen zicht op het verdere verloop en vooral ook de einddatum van de werken? Wat is de stand van zaken met betrekking tot de heraanbesteding?

Er is beslist om een open onderhandelingsprocedure te volgen, met voorafgaande bekendmaking op Europees niveau. Was dat ook het geval voor het eerste gedeelte? Kunt u daarbij meer toelichting geven?

14.02 Karin Temmerman (sp.a): Mijnheer de minister, ongeveer een jaar geleden, op 13 juni 2017, diende ik een schriftelijke vraag in betreffende de aanbesteding van de perrons 1 tot en met 7 van het station Gent-Sint-Pieters, waarop ik een antwoord kreeg op 12 juli 2017. Het antwoord luidde: "Zoals de NMBS reeds communiceerde, staat de einddatum van het project Gent-Sint-Pieters inderdaad nog niet vast. Momenteel loopt de aanbesteding voor de volgende fase. Het resultaat daarvan zal ook een invloed hebben op de einddatum van het project."

Wij zijn nu ongeveer een jaar later. Onlangs raakte bekend dat bij de eerste aanbesteding niemand was gevonden die aan de budgettaire vereisten voldeed. Eind 2017 schreef de NMBS een nieuwe aanbesteding uit. Wij vernamen dat er ook met die nieuwe aanbesteding problemen zouden zijn en dat de einddatum voor de werken aan het station nog eens zou worden vooruitgeschoven.

Mijnheer de minister, ten eerste, werd de tweede aanbesteding reeds gesloten? Indien ja, werd een aannemer geselecteerd die zal instaan voor de heraanleg van het tweede deel van het station?

Wanneer worden de werken aan de perrons 1 tot en met 7 aangevat?

Indien er nog geen aannemer werd gevonden, kunt u meer duiding geven bij de redenen voor het falen van de aanbestedingen?

Ten slotte, wat wordt nu de verwachte einddatum voor het project Gent-Sint-Pieters? Ik hoop dat u zich niet beperkt tot een verklaring dat de einddatum nog eens zal worden vooruitgeschoven, maar dat u een effectieve datum aangeeft. De omwonenden beseften dat het een lang project zou worden. De oorspronkelijke einddatum was gepland voor 2024 en de werken zijn aangevat in 2006. Ik denk dat u het aan hen verschuldigd bent om een einddatum in het vooruitzicht te stellen.

14.03 Minister François Bellot: De NMBS laat mij weten dat er momenteel nog onderhandelingen lopen over de eindafrekening voor de eerste fase, waardoor het niet raadzaam is om een precieze totaalprijs te geven. De NMBS heeft de eerste fase wel kunnen realiseren binnen het budget dat zij hiervoor vooropgesteld had.

De offerteprijzen voor de aanbesteding van de tweede fase lagen 45 % tot 52 % hoger dan de raming die gesteund was op de kosten van de eerste fase. Aangezien de raming sterk afwijkt van de offertes en de offertes de financiële draagkracht van de bouwheren te boven gaan, oordeelde de aanbestedende overheid dat de openbare aanbesteding niet tot een geschikte offerte leidde. Om die reden is de lopende aanbestedingsprocedure stopgezet en is er overgegaan tot een heraanbesteding in de vorm van een onderhandelingsprocedure met voorafgaande bekendmaking op Europees niveau. Tegelijk zijn optimalisaties en scopeaanpassingen gebeurd om de kostprijs te drukken. De onderhandelingen over de heraanbesteding zijn bezig, want de eerste offertes zijn nog steeds te hoog. Verdere aanpassingen worden

onderzocht.

De planning van het vervoltraject blijft voorlopig: spoorwerken van december 2017 tot augustus 2018, voorbereidende werken fase 2 van november 2018 tot september 2019 en realisatie van fase 2 van september 2019 tot december 2026.

De eerste fase betrof een openbare aanbesteding. Dat is de normale gunningsprocedure bij infrastructuurwerken voor Infrabel, die daarbij optrad als aanbestedende overheid.

14.04 Veli Yüksel (CD&V): Mijnheer de minister, ik meende even dat u uw antwoord nog zou aanvullen.

Met heel veel respect, maar in alle eerlijkheid, uw antwoord verschaft geen duidelijkheid voor de pendelaars, noch voor de buurtbewoners. Persoonlijk hebt u daar niets mee te maken, maar u bent wel politiek verantwoordelijk voor de NMBS. Ik til daar wel zwaar aan, omdat dat project nu al voor de zoveelste keer vertraging oploopt.

U kunt ons vandaag niet zeggen dat de tweede fase kan worden aanbesteed. U stelt als timing december 2026 voorop, wat in mijn ogen nog altijd een zeer voorlopige tijdstabel is, omdat de tweede fase nog moet beginnen. Ik wil u daarom vragen om de NMBS en de diensten die met die bouwwerken bezig zijn daarop nog eens aan te spreken, om dat dossier op een ernstige manier verder aan te pakken.

Op enkele van mijn vragen heb ik geen antwoord gekregen. Hoeveel bedraagt het budget voor de eerste fase? U zegt dat men binnen het budget is gebleven, maar ik zou van u graag weten welk budget er voor die eerste fase uitgetrokken werd. U kunt toch antwoorden hoeveel er precies werd uitgegeven?

Mijn kritiek blijft overeind. Die onduidelijkheid is nefast voor de pendelaars en in nog grotere mate voor de buurtbewoners. Daar moet zeer snel klaarheid in gecreëerd worden.

14.05 Karin Temmerman (sp.a): Mijnheer de minister, ik wil er nog eens op wijzen dat het station van Gent een van de grootste stations is van het land. Het gaat dan niet alleen over Vlaanderen maar over heel het land. Op 1 staat Brussel-Zuid en op 2 volgt Gent. Het staat op de tweede plaats als het gaat over opstappende en afstappende reizigers.

Het is dus eigenlijk ongehoord dat die werken steeds opnieuw worden uitgesteld en volgens mij ook slecht worden opgevolgd. Anders zou men immers niet opnieuw moeten aanbesteden. Ik begrijp dat er problemen zijn op het vlak van de financiering. Uiteraard is iedereen ervoor dat men de beste aannemer aan de beste prijs krijgt.

Ik heb de indruk – ik was schepen op het moment dat de werken begonnen en de eerste jaren ging alles zeer vlot – dat de laatste jaren alles telkens opnieuw wordt uitgesteld en de zaken zeer slecht worden opgevolgd. Ik zou dus ook willen aandringen op een betere opvolging. De einddatum is nu 2026. Ik hoop dat u er alles aan doet om deze einddatum te kunnen behouden.

14.06 François Bellot, ministre: La gare de Gand-Saint-Pierre, même si elle est grande, n'est pas la deuxième gare du pays.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

Le **président:** La question n° 25887 de M. Delannois a été transformée en question écrite.

15 Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de knip van het traject Antwerpen-Roosendaal" (nr. 25899)

15 Question de Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la scission du trajet Anvers-Roosendaal" (n° 25899)

15.01 Inez De Coninck (N-VA): Mijnheer de minister, sinds zaterdag 26 mei rijden de treinen niet langer door van Antwerpen tot het Nederlandse station Roosendaal. De reizigers met bestemming Roosendaal moeten overstappen in Essen. De spoorlijn wordt met andere woorden opgeknipt in twee delen. Dat zal

ongetwijfeld de aantrekkingskracht van die treinverbinding gedurende de duurtijd van de knip verlagen en resulteren in minder reizigers.

De maatregel wordt verdedigd op basis van het gegeven dat de goedkeuring voor ingebruikname van 44 gerenoveerde MR 75-motorstellen op Nederlands grondgebied vertraging oploopt. Er wordt echter niet vermeld hoelang die maatregel zal duren. Vandaar mijn vragen, mijnheer de minister.

Hoe worden reizigers, vooral in Antwerpen dan, geïnformeerd over de bestaande aansluiting richting Roosendaal?

Waarom wordt er geen ander, wel goedgekeurd treinmaterieel ingezet om de rechtstreekse verbinding te behouden?

Hoelang zal de maatregel duren? Wanneer wordt de rechtstreekse verbinding Antwerpen-Roosendaal hersteld?

Waarom heeft men vertraging opgelopen met de goedkeuring?

15.02 Minister **François Bellot**: Beste collega, de NMBS laat mij weten dat zij haar reizigers over de aansluiting richting Roosendaal informeert via de gebruikelijke infokanalen in de stations, in de trein en online.

De NMBS beschikt niet over ander gehomologeerd materieel dat inzetbaar is. Volgens de NMBS zal de situatie duren tot de homologatie is voltooid. Het homologatietraject loopt inderdaad vertraging op. De bevoegde Nederlandse en Belgische instanties overleggen intensief om tot een oplossing te komen. De NMBS hoopt dat het homologatietraject zo snel mogelijk wordt afgelegd.

15.03 **Inez De Coninck** (N-VA): Ik dank u voor uw antwoord.

*L'incident est clos.
Het incident is gesloten.*

*Voorzitter: Sabien Lahaye-Battheu
Présidente: Sabien Lahaye-Battheu*

16 **Question de M. Jean-Jacques Flahaux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la volonté d'installer des éthylotests dans les cars et les bus" (n° 25493)**

16 **Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het voornemen om een alcolock te installeren in autocars en autobussen" (nr. 25493)**

16.01 **Jean-Jacques Flahaux** (MR): Monsieur le ministre, vous avez récemment annoncé votre volonté que soit installé dans chaque car et bus un système antidémarrage via un éthylotest. Cela concernerait aussi bien les transports privés que publics. L'objectif est, bien entendu, d'accroître la sécurité des voyageurs.

Certes, le nombre d'accidents liés à la consommation d'alcool par un chauffeur est, fort heureusement, très limité chez nous. Ainsi, huit accidents survenus sur nos routes ont impliqué un chauffeur en état d'ébriété ces dix dernières années. Néanmoins, comme vous l'avez précisé, il suffit d'une fois. Les autocars et autobus accueillent beaucoup de passagers, et un seul accident peut causer de nombreuses victimes.

Dès lors, monsieur le ministre, je ne peux que saluer et soutenir votre projet. Bien que conscient du coût élevé que cela représente pour les sociétés de transport, je suis d'avis que la vie des individus n'a pas de prix.

Pour ce qui concerne les autocars privés, cela ne posera, a priori, pas de problème. Pour ce qui est des bus et du transport scolaire, en revanche, la compétence revient à vos homologues régionaux. Vous souhaitez, et c'est bien raisonnable, convaincre ceux-ci afin de prendre une décision globale applicable à l'ensemble du secteur. Cependant, les ministres régionaux semblent défavorables à cette mesure.

Ma question est donc la suivante: dans quel délai envisagez-vous d'inscrire ce point à l'agenda? Comment comptez-vous convaincre vos homologues? Et, surtout, en cas de refus catégorique des Régions, pensez-vous malgré tout aller jusqu'au bout en ce qui concerne les autocars touristiques?

16.02 François Bellot, ministre: Monsieur Flahaux, votre question souligne que l'installation d'un éthylotest antidémarrage à titre préventif dans les autocars et les bus constituerait une mesure favorable à la sécurité routière. Je partage sans réserve votre avis, qu'au demeurant j'ai déjà soutenu à plusieurs reprises.

Toutefois, comme vous le mentionnez également, l'installation de ces appareils dans les véhicules chargés du transport scolaire relève des compétences régionales. À cet égard, votre question précise que les ministres régionaux semblent défavorables à une telle mesure.

Nous avons en effet reçu, en date du 2 mai 2017, une question parlementaire posée par le député-bourgmestre Laurent Devin, développée en ces termes: "La mise en place d'un éthylotest antidémarrage a déjà été étudiée par la Région wallonne et a été estimée inefficace et disproportionnée. En effet, une telle mesure coûterait des millions d'euros, alors qu'il n'y a presque jamais de problèmes d'alcool au volant de la part des chauffeurs belges".

Compte tenu de ces éléments et de l'ambiguïté de la répartition des compétences entre le fédéral et les Régions en matière de transport de personnes, j'ai prévu de discuter prochainement de ce sujet avec mes homologues régionaux au cours du CEMM (Comité exécutif des ministres de la Mobilité) qui se tiendra avant la fin du mois.

Je rappelle également que les entreprises peuvent déjà équiper leurs véhicules d'éthylotests antidémarrage à titre préventif et sur une base volontaire. Je les y encourage vivement.

En effet, contrairement à certaines idées reçues, l'installation d'éthylotests antidémarrage a non seulement tendance à rassurer les passagers, mais constitue également un gage de confiance et de qualité pour les chauffeurs et les entreprises. Celles qui les ont placés en font d'ailleurs un critère de qualité.

16.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Monsieur le ministre, je partage entièrement votre analyse. Par ailleurs, entre-temps depuis la dernière réponse de la Région wallonne, celle-ci a connu quelques changements. Qui sait? Peut-être pouvons-nous espérer une évolution des esprits, quitte à prévoir un timing le permettant progressivement. Mais que cela se fasse de toute façon!

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

17 Question de M. Jean-Jacques Flahaux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la présence d'amiante dans certains wagons entretenus par la SNCB" (n° 25880)

17 Vraag van de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de aanwezigheid van asbest in sommige door de NMBS onderhouden wagons" (nr. 25880)

17.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Madame la présidente, monsieur le ministre, nous avons récemment appris que la SNCB avait été informée de la présence potentielle d'amiante dans la peinture apposée sur certains wagons de marchandises qu'elle entretient pour des tiers. Des analyses auraient confirmé que plusieurs véhicules entretenus dans ses ateliers étaient problématiques. Suite à cela, des mesures ont, semble-t-il, été prises pour protéger le personnel. Simultanément, des échantillons ont été prélevés et analysés afin de vérifier la présence d'amiante. Celle-ci a été confirmée dans plusieurs prélèvements.

Monsieur le ministre, combien de wagons sont-ils concernés? Une seule société est-elle concernée ou s'agit-il de wagons provenant de sociétés différentes? Quelles mesures concrètes ont-elles été prises pour protéger le personnel? Des contrôles ont-ils été menés pour s'assurer de la santé du personnel ayant travaillé sur ces voitures? Dans l'affirmative, quels en ont été les résultats? Quelles sont les suites possibles de ce dossier? La responsabilité de la SNCB peut-elle être engagée?

Monsieur le ministre, je suis quelque peu étonné, bien que content, de voir cette question arriver à notre

ordre du jour. Je l'avais intitulée "question écrite". Elle vous est arrivée sous sa forme orale, mais tout fait farine à mon moulin!

17.02 François Bellot, ministre: Monsieur Flahaux, la SNCB assure la maintenance, de manière permanente, d'une flotte de 2 800 wagons pour Infrabel et ses sous-traitants. Sur la base des analyses effectuées à ce jour, on peut estimer qu'entre 20 et 25 % des wagons de ce parc pourraient être contaminés.

La SNCB intervient ponctuellement sur des wagons d'autres sociétés. Dans certains cas, des analyses ont montré la présence d'amiante dans la peinture de ces wagons. Une demande d'inventaire a été envoyée aux détenteurs de wagons susceptibles de travailler avec la SNCB.

Les principaux clients de la SNCB qui subissent l'impact sont Infrabel et ses sous-traitants. D'autres clients et détenteurs peuvent aussi être confrontés au problème. Les interventions avec risque d'exposition à l'amiante ont été immédiatement interdites. Ceci couvrirait le ponçage, le meulage, la soudure et toute forme de coupe. Un inventaire amiante a été demandé à chaque client pour préciser la présence ou l'absence d'amiante dans la peinture de ces wagons. Des échantillons sont prélevés systématiquement sur tous les wagons susceptibles de présenter des risques d'exposition pour le personnel.

Des séances d'information ont été organisées pour tout le personnel des sites concernés, avec la présence de médecins spécialistes et d'organisations reconnues. Le personnel soumis au risque d'exposition à l'amiante a été formé. L'ensemble du personnel soumis à ce risque est suivi médicalement par le service externe de prévention et de santé. Le service juridique de la SNCB étudie le dossier en détail pour estimer ce risque, mais la transparence est la règle.

17.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Monsieur le ministre, votre réponse est totalement éclairante. Je n'ai rien à ajouter. Je vous remercie.

*L'incident est clos.
Het incident is gesloten.*

*Président: Wouter Raskin.
Voorzitter: Wouter Raskin.*

18 Vraag van mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het alcoholslot" (nr. 25903)

18 Question de Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'éthylotest antidémarrage" (n° 25903)

18.01 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, begin februari hebben wij in deze Kamer het licht op groen gezet voor het wetsontwerp ter verbetering van de verkeersveiligheid. Daarin wordt onder andere bepaald dat wie met minstens 1,8 promille alcohol in het bloed wordt betrapt, voortaan verplicht een alcoholslot zal opgelegd krijgen.

Deze nieuwe regeling treedt op 1 juli in werking. Deze nieuwe wetgeving zal het aantal opgelegde alcoholsloten fors doen toenemen. Een rechter schatte dat dit in haar rechtbank op gemiddeld twintig alcoholsloten per week zal uitkomen. In de afgelopen zeven jaar werden er in heel het land slechts een zestigtal alcoholsloten opgelegd.

Er rijzen dan ook vragen over de wijze waarop de maatregelen op het terrein moeten worden uitgevoerd. Ik heb daarom de volgende vragen voor de minister.

Ten eerste, hoeveel personen heeft het BIVV vandaag al begeleid of hoeveel staan er nog onder begeleiding? Van hoeveel gerechtelijke veroordelingen die nog niet ten uitvoer werden gebracht door het openbaar ministerie, heeft het BIVV weet?

Ten tweede, aangezien een afschrift van de kennisgeving van een veroordeling tot alcoholslot ook wordt overgemaakt aan de gemeente van inschrijving en aan de FOD Mobiliteit, en gelet op het geringe aantal, zou ik u willen vragen of u dit cijfer kunt opsplitsen per gemeente?

Ten derde, welke plannen heeft het Vias als enige omkaderingsinstelling om het aantal vestigingen uit te

breiden en het aantal personeelsleden, dat zal moeten instaan voor de begeleiding, te verhogen?

Ten vierde, momenteel is Dräger als enig dienstencentrum erkend voor de installatie. Zijn er met dat bedrijf andere afspraken gemaakt met het oog op 1 juli?

Ten vijfde, zal er een informatiecampagne worden opgezet, gericht op burgers, magistraten en advocaten? Zo ja, in welke zin en wanneer?

18.02 Minister **François Bellot**: Mijnheer de voorzitter, beste collega, het Vias institute, het vroegere BIVV, heeft tot op vandaag zeventig aanmeldingen ontvangen van personen die een omkaderingsprogramma willen opstarten of hebben doorlopen. De FOD Mobiliteit heeft zestig afschriften van kennisgeving van veroordelingen ontvangen van het openbaar ministerie. Dat betekent dat niet alle kennisgevingen tot bij de FOD Mobiliteit geraken. Wij hebben wel zicht op de rechtbank die de veroordeling heeft uitgesproken, maar niet op de woonplaats van de veroordeelde. Ik heb voor u een bijlage met daarin de cijfers opgesplitst per rechtbank.

Momenteel heeft het Vias in elke provincie een vestiging. In de toekomst kan dit per provincie worden verdubbeld, zodra de vraag rijst en mits de nodige erkenning door de FOD Mobiliteit. Zo is het Vias volop bezig met het opzetten van een pool van psychologen.

Dräger, als fabrikant en houder van de modelgoedkeuring van het Interlocktoestel, en Krautli, het erkende dienstencentrum, zijn eveneens volop bezig zich voor te bereiden op de nakende verandering en de bijhorende toename van alcoholsloten vanaf 1 juli 2018. De beschikbaarheid van toestellen, de diensten van het dienstencentrum en de samenwerking met het Vias worden gewaarborgd of geoptimaliseerd. Tegen midden 2018 zouden er ongeveer 25 vestigingen van het dienstencentrum operationeel moeten zijn.

De FOD Mobiliteit en Vervoer zal in de tweede helft van juni via zijn socialemediakanaal informatie naar de burgers verspreiden. De FOD Mobiliteit staat ook in verbinding met de FOD Justitie, zodat eenzelfde boodschap breder kan worden verspreid op zoveel mogelijk fronten.

Ten slotte, ik zal samen met het Vias een persbericht versturen om hierover te informeren.

18.03 **Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): Mijnheer de minister, dank u voor uw antwoord. Ik krijg de bijlage waarschijnlijk nog op papier? Dank u.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

19 **Vraag van mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de nieuwe vertrekprocedure bij de NMBS" (nr. 25904)**

19 **Question de Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la nouvelle procédure de départ des trains à la SNCB" (n° 25904)**

19.01 **Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, over enkele dagen voert de NMBS een nieuwe vertrekprocedure in om discussies over het al dan niet nog kunnen instappen te vermijden.

De communicatie rond de nieuwe vertrekprocedure de afgelopen week was enigszins vreemd te noemen. De focus werd gelegd op de mededeling dat voortaan de deuren zullen sluiten 30 seconden voor het aangegeven vertrekkuur. Op zich is dat geen grote verandering, want momenteel wordt bepaald dat de deuren 20 seconden voor de aangegeven vertrektijd sluiten.

Ik heb hierbij twee vragen.

Waarom is ervoor gekozen om de tijdsduur tussen het sluiten van de deuren en de theoretische vertrektijd te verhogen van 20 naar 30 seconden?

Wat vond u van de communicatie? In de pers konden wij bijvoorbeeld titels lezen als "Treindeuren sluiten voortaan 30 seconden vroeger."

19.02 Minister **François Bellot**: Mijnheer de voorzitter, mevrouw Lahaye-Battheu, vanaf zondag 10 juni vertrekken de treinen voortaan met alle deuren gesloten. Volgens de NMBS moet de aangepaste vertrekprocedure zowel de veiligheid van de reizigers als deze van de treinbegeleiders verhogen. Momenteel sluit de laatste deur van de trein pas als de trein in beweging komt, wat bij de reizigers soms voor verwarring zorgt en bijgevolg ook voor potentieel gevaarlijke situaties.

In 2017 leidden de conflicten die daarmee gepaard gingen tot een aanzienlijk aantal gevallen van agressie. Voor de reiziger wordt het duidelijker en veiliger: nadat de treinbegeleider heeft gecontroleerd of iedereen veilig is opgestapt en het vertrek heeft gegeven, zal hij ook onmiddellijk de laatste deur sluiten. Het risico dat reizigers dan nog kunnen opstappen net op het moment dat de trein in beweging komt, is daarmee uitgesloten.

Naar aanleiding van de aanpassing van de vertrekprocedure lanceerde de NMBS een affichecampagne waarin zij de reizigers eraan herinnert dat alle deuren sluiten 30 seconden voor het vertrek. Ook via de omroepinstallatie in de stations en in de treinen worden de klanten geïnformeerd. Het doel is om de treinen effectief te laten vertrekken op de geplande vertrektijd. Uit analyses blijkt immers dat de huidige timing onvoldoende is om de treinen stipt op tijd te laten vertrekken. Daarom moet de vertrekprocedure voor het sluiten van de deuren op 30 seconden voor de vertrektijd worden aangepast.

19.03 **Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord. Laten wij hopen dat deze maatregel de stiptheid ten goede komt, zoals ervan wordt verwacht.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

20 **Vraag van mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de talen die gehanteerd worden door de treinbegeleiders bij de communicatie naar de reiziger toe" (nr. 25905)**

20 **Question de Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les langues utilisées par les accompagnateurs de train dans le cadre de la communication à l'adresse des voyageurs" (n° 25905)**

20.01 **Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): Mijnheer de minister, het is niet de eerste keer dat u over dit onderwerp een vraag krijgt. Ik heb u hierover al vragen gesteld en in februari ondervroeg collega Delannois u hierover. Het gaat hier om de grensoverschrijdende lijnen. Ik heb het voorbeeld gegeven van de trein met bestemming Rijsel, die gesplitst wordt in Kortrijk. In Kortrijk wordt in het Nederlands omgeroepen welke wagons naar Rijsel gaan en welke naar Poperinge. Mensen die het Nederlands niet begrijpen missen vaak de boodschap en missen dan ook regelmatig de juiste trein. Vandaar mijn bezorgdheid.

Welke mogelijkheden zijn er om dit probleem in de praktijk op te lossen, niet alleen in het voorbeeld dat ik gegeven heb maar voor alle grensoverschrijdende lijnen naar een anderstalig land of een anderstalig landsgedeelte? U hebt in februari geantwoord dat de wetgeving op het gebruik der talen voor aankondigingen in de trein stelt dat men enkel het Nederlands mag gebruiken in het Nederlandse taalgebied. U hebt zelf gezegd dat de treinbegeleider op eigen initiatief ook een andere taal mag gebruiken als hij klantvriendelijk wil zijn.

Ik heb hierover enkele concrete vragen. Ten eerste, bestaat er eigenlijk een lijst van de grensoverschrijdende lijnen waarop er zich problemen, zoals ik ze heb geschetst, voordoen? Zo ja, kunt u mij die bezorgen?

Ten tweede, hoe belangrijk vindt u het persoonlijk dat een reiziger die bijvoorbeeld geen Nederlands spreekt geïnformeerd wordt in het Frans en/of het Engels over de ontkoppeling in Kortrijk of in andere situaties in het Engels of het Duits?

Ten derde, acht u het nuttig om aan de NMBS te vragen of treinbegeleiders bijvoorbeeld gesensibiliseerd kunnen worden om uit het oogpunt van de klantvriendelijkheid ook andere talen te gebruiken als dat nodig is? Vindt u dat geen goed initiatief?

Ten vierde, valt een wettelijk initiatief te overwegen? Zo ja, in welke zin?

20.02 Minister **François Bellot**: Beste collega, de NMBS laat mij weten dat de taalwetgeving voor een vervoermaatschappij zoals de NMBS soms een hindernis vormt bij de dienstverlening aan haar klanten. Ik geef u een paar voorbeelden. Wanneer een trein uit Luik in Leuven aankomt mag de NMBS enkel communiceren in het Nederlands. De NMBS weet nochtans dat ze op deze trein vooral Franstalige klanten heeft. Wanneer er zich in Landen een incident voordoet op een trein uit Luik, dan mag de NMBS enkel in het Nederlands communiceren met haar klanten.

Wanneer een trein uit Antwerpen naar Rijsel met veel Franstalige klanten aan boord in Kortrijk stopt, dan mag de NMBS haar klanten op die trein in Kortrijk enkel informeren in het Nederlands. De NMBS geeft aan dat zij daarmee de taalwetgeving en de adviezen van de Vaste Commissie voor Taaltoezicht volgt. Enkel voor de als toeristisch erkende plaatsen en voor de nationale luchthaven is er een uitzondering mogelijk.

Volgens mij weet de treinbegeleider het beste welke klanten hij aan boord heeft. De treinbegeleider kan de situatie dan ook het beste inschatten.

Wanneer de NMBS haar klanten aan boord wil informeren als er zich een incident voordoet of wanneer zij informatie wil doorgeven die de veiligheid van haar klanten aanbelangt, dan heeft zij altijd de mogelijkheid om dat te doen in de twee belangrijkste landstalen.

20.03 **Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord. U geeft voorbeelden waarbij de taalwetgeving vaak een hindernis is om de klanten van de NMBS op een correcte manier te informeren, vaak met onaangename problemen tot gevolg. Ik hoop dat wij tot een oplossing kunnen komen, zodat, in de geglobaliseerde wereld waarin wij leven, alle reizigers op een voor hen verstaanbare manier geïnformeerd kunnen worden.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

21 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **David Geerts** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de centralisatie van de operationele diensten van de NMBS die zich vandaag in Hasselt bevinden" (nr. 25907)
- de heer **Wouter Raskin** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de geplande overplaatsing van 85 personeelsleden van de NMBS vanuit Hasselt" (nr. 25908)

21 **Questions jointes de**

- M. **David Geerts** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la centralisation des services opérationnels de la SNCB actuellement localisés à Hasselt" (n° 25907)
- M. **Wouter Raskin** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le déplacement prévu de 85 membres du personnel de la SNCB de Hasselt" (n° 25908)

21.01 **David Geerts** (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, net als u lees ik *Het Belang Van Limburg* en aangezien ik daar persoonlijke contacten heb, ben ik op de hoogte van de centralisatie en de verhuis van een aantal operationele diensten van Hasselt naar Antwerpen, die de NMBS momenteel doorvoert.

Het betreft de diensten van de directie Stations, de permanentie en diensttabellen van de dienst Treinbesturing en de verkeersinfobedienden die vandaag in het seinhuis van Hasselt werken. In totaal zullen er in Hasselt 85 jobs verdwijnen.

Mijnheer de minister, wat is de meerwaarde van deze centralisatie? Op zich ben ik niet tegen centralisaties, op voorwaarde dat daadwerkelijk kan worden aangetoond dat het een verbetering op verschillende vlakken betekent. Hier betreft het een verbetering van de stiptheid en de communicatie. De NMBS kan dan zeggen dat deze operatie zorgt voor een betere dienstverlening aan de klanten. Ik heb daarbij mijn twijfels, maar ik stel u de vraag omdat u misschien tegenargumenten kunt geven.

In de communicatie aan de personeelsleden wordt onder andere verwezen naar het succes van de

centralisatie van de permanentie en diensttabellen van de dienst Treinbegeleiding. Op het terrein blijkt dat echter allesbehalve een succes te zijn. Werd dit wel onderzocht? Indien dat niet werd onderzocht, hoe komt het dan dat dit zo wordt gecommuniceerd?

Wat is de impact van het afschaffen van lokale ondersteuningsorganen op het personeel? Is de eerstelijnsopvang gegarandeerd? Ik herinner mij een aantal jaren geleden het heel spijtige ongeval in Pukkelpop, waarbij de kranten melding maakten van de goede dienstverlening van de NMBS, net omdat men op het terrein zeer adequaat kon handelen.

Tijdens de discussies over centralisatie bij Infrabel werd gezegd dat men Hasselt wilde behouden wegens het operationeel belang. De vraag is in welke mate er opnieuw een verschillende ritmiek ontstaat tussen Infrabel en de NMBS en wat de impact daarvan is op het personeel en op de dienstverlening.

Een aantal collega's heeft net als ik in het verleden vragen gesteld over de renovatie van een aantal gebouwen. In Hasselt is er de laatste jaren meer dan 1 miljoen euro geïnvesteerd in de renovatie van het kantoorgebouw. Naar verluidt moeten er voor de centralisatie in Antwerpen bijkomende gebouwen worden gehuurd, en dat terwijl gebouwen in Hasselt zouden komen leeg te staan.

Mijnheer de minister, in welke mate is deze beslissing gebaseerd op de vermelde argumenten stiptheid, parallelle besluitvorming bij Infrabel en het efficiënt aanwenden van overheidsmiddelen?

21.02 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik heb een soortgelijke vraag over de overplaatsing van 85 personeelsleden uit Hasselt.

Eergisteren stond in *Het Belang van Limburg* dat er in Hasselt 85 banen verdwijnen bij de NMBS. De personeelsleden in kwestie zullen overgeplaatst worden naar Antwerpen. Bij betrokkenen zorgt de overplaatsing voor enige bezorgdheid.

Immers, de verbinding tussen Hasselt en Antwerpen is, zacht uitgedrukt, weinig aantrekkelijk. De verplaatsing duurt al snel anderhalf uur. Bovendien moeten sommige betrokkenen in ploegen aan de slag. Wie een vroege of late shift heeft, zal ook noodgedwongen de wagen moeten nemen.

Daarom de volgende concrete vragen.

Kloppen de cijfers die in het krantenartikel werden aangehaald? Zo ja, op welke termijn zullen deze jobs naar Antwerpen overgeheveld worden?

De vertegenwoordiger van ACOD Spoor beweerde dat twee jaar geleden al zeventig banen verdwenen door de centralisatie bij Infrabel. Klopt deze bewering? Klopt het cijfer? Hoeveel banen gingen er de jongste vijf jaar verloren bij de NMBS en bij Infrabel in Limburg? Hoeveel in de andere provincies? Als het kan, krijg ik graag absolute cijfers en het aandeel verloren banen op het totale aantal.

Zoals geschetst, zorgt deze overplaatsing voor enige bezorgdheid als gevolg van de gebrekkige treinverbinding tussen Antwerpen en Hasselt. Is de NMBS van plan het aanbod op deze verbinding op korte termijn te verbeteren? Dit is immers bijna ondoenbaar.

Ten slotte, overwegen de spoorbedrijven overgangsmatregelen om de transitie vlotter te laten verlopen en om tegemoet te komen aan de persoonlijke situatie van de betrokken personeelsleden? Zo ja, over welke maatregelen gaat het?

21.03 Minister **François Bellot**: Beste collega's, de NMBS laat mij weten dat het doel dat zij steeds voor ogen houdt, de continue verbetering is van haar dienstverlening, waarbij de klant altijd centraal staat. De NMBS heeft een diagnose van de huidige HR-organisatie gesteld. Hieruit zijn een aantal pijnpunten naar boven gekomen met betrekking tot de manier van werken. De modernisering van haar personeelsbeleid werd ondertussen ingezet. Eén van de eerste stappen is dat in 2018 1 800 medewerkers de mogelijkheid zullen krijgen om eenmaal per week van huis uit of van op een satellietkantoor te werken.

Specifiek voor de provincie Limburg streeft de NMBS naar een betere en gecoördineerde aanwending van haar productiemiddelen, naar een betere stiptheid van haar treinen en naar een meer coherente en kwaliteitsvolle informatie aan haar klanten. Om hieraan te kunnen werken, onderstreept de NMBS nood te

hebben aan een zekere centralisatie. Er wordt trouwens niet alleen gecentraliseerd van het lokale naar het regionale districtsniveau, maar ook gedecentraliseerd van het nationale naar het regionale en het lokale niveau. De NMBS bevestigt dat deze bewegingen maximaal op een 48-tal medewerkers een impact zullen hebben. Momenteel is het nog niet mogelijk om een exact aantal te geven, aangezien ze eveneens een heroriënteringstraject zal aanbieden aan de medewerkers die in Hasselt willen blijven, waardoor ze aan de slag kunnen gaan in een andere functie, maar binnen hun regio. De NMBS laat me weten dat het menselijke aspect niet zal worden vergeten en dat er in goede, begeleidende maatregelen wordt voorzien.

Bovendien is de NMBS zich goed bewust van de vraag naar een rechtstreekse treinverbinding tussen Antwerpen en Hasselt. De NMBS heeft er zich duidelijk toe geëngageerd om bij de voorbereiding van een volgend vervoersplan deze vraag opnieuw te analyseren.

21.04 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord. Ik ben onvoldoende overtuigd van de mate waarin deze centralisatiebeweging tot efficiëntiewinsten zal leiden. Ik ben niet tegen centralisatie, zoals ik al in mijn inleiding zei, maar er moet ook een bepaalde schaalgrootte van centralisatie en decentralisatie worden gerespecteerd.

Ik woon zelf niet in de provincie Limburg. Ik kan niet beschuldigd worden van calimerogedrag, maar ik kan het niet goedkeuren dat in een van onze provinciale hoofdsteden middelen en knowhow worden weggehaald om te worden gecentraliseerd. Ik zie immers dat het bij calamiteiten enorm belangrijk is dat er een provinciale hub wordt behouden.

Daarom heb ik er ook telkens op aangedrongen om, in het kader van de reorganisatie bij Infrabel, een aanwezigheid in elke provincie te behouden. Dit dreigt nu ook bij de NMBS verloren te gaan.

21.05 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ook ik dank u voor uw antwoord.

U pakt uit met de bedoeling efficiëntiewinsten te realiseren. Ik sluit mij aan bij de heer Geerts. Daar kan op zich niemand op tegen zijn. Het zal moeten blijken of ze effectief worden gerealiseerd. Ik ga er echter van uit dat die realisatie mogelijk moet zijn. Ik beweer niet dat ze per definitie onmogelijk zal zijn.

Ik ben echter wel van mening dat het belangrijk is om binnen de context van die ambitie om een efficiëntere dienstverlening, stiptheid en dies meer te realiseren, het welbevinden van de werknemers een blijvend aandachtspunt moet zijn. Ik heb van u ook begrepen dat daarmee rekening wordt gehouden. Het gaat dus niet over 85 mensen maar over een 48-tal mensen. Net omdat een aantal mensen overeenkomstig hun persoonlijke wensen in een heroriënteringstraject kunnen stappen, zijn die cijfers vandaag nog niet definitief. Dat is alvast een goede zaak.

U spreekt ook van andere begeleidende maatregelen. U maakt ze niet concreet. Ik mag echter hopen – ik zal een en ander ook opvolgen – dat ze er effectief komen.

Mijnheer de minister, wat ik zeker onthoud, is dat men zich heel bewust is van de gebrekkige verbinding. Er is nood aan een rechtstreekse treinverbinding tussen Hasselt en Antwerpen. U maakt ook het bruggetje naar het volgende vervoersplan. Ik kijk al uit naar de uitnodiging van de NMBS over een bepaalde tijd op het Provinciehuis in Hasselt. Ik zal mij ditmaal niet laten wegzetten met een drogreden, zoals vorige keer het geval was, toen ik "opspeelde" over de gebrekkige verbinding. Ik zal op dat moment aanhalen dat minister Bellot mijn vraag ten volle steunt.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

22 Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de afschaffing van overwegen in Bilzen en Diepenbeek" (nr. 25914)

22 Question de M. Wouter Raskin 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 à Bilzen et à Diepenbeek" (n° 25914)

22.01 Wouter Raskin (N-VA): Mijnheer de minister, onlangs werd in Hasselt een themadag georganiseerd over het sneltramproject Spartacus. Vertegenwoordigers van De Lijn vertelden daar dat de veelbesproken

snelttram tussen Hasselt en Maastricht vanaf 2023 eindelijk zou moeten uitrijden. Die stelling wordt herhaald in een recente nieuwsbrief die over die themadag werd verspreid.

Ondanks het optimisme van De Lijn denk ik dat er nog enkele knelpunten weggewerkt moeten worden alvorens die tram in gebruik genomen kan worden. Daarbij denk ik in de eerste plaats aan de afschaffing van overwegen in Bilzen en Diepenbeek door spoornetbeheerder Infrabel.

Mijnheer de minister, daarover heb ik drie concrete vragen.

Zal Infrabel op korte termijn – het is immers de bedoeling dat de tram in 2023 al rijdt – de nodige middelen vrijmaken voor de afschaffing van de overwegen in Bilzen en Diepenbeek?

Zal Infrabel op korte termijn de nodige middelen vrijmaken voor de ondertunneling van spoorlijn 34, zoals afgesproken in een overeenkomst uit 2012 tussen De Lijn, Infrabel, het Vlaams Gewest en de stad Bilzen, en zoals ook al goedgekeurd door de gemeenteraad van de stad Bilzen?

Op welke termijn plant Infrabel de nodige werken uit te voeren?

22.02 Minister **François Bellot**: Beste collega, in het huidig investeringsplan 2017-2020 zijn er geen middelen vrijgemaakt voor de afschaffing van de overwegen in Diepenbeek en Bilzen. Ook in het strategisch meerjareninvesteringsplan werd dat project niet opgenomen onder de Vlaamse prioriteiten.

Infrabel geeft te kennen dat het op dit ogenblik aan concrete plannen ontbreekt om de betrokken overwegen af te schaffen of om tot de ondertunneling van spoorlijn 34 over te gaan.

Een planning kan op dit ogenblik nog niet worden vooropgesteld.

22.03 **Wouter Raskin** (N-VA): Mijnheer de minister, dat is een heel duidelijk antwoord, waarvoor dank.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

23 **Question de Mme Karine Lalieux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les investissements de la Flandre dans les infrastructures ferroviaires" (n° 25802)**

23 **Vraag van mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de investeringen van Vlaanderen in de spoorinfrastructuur" (nr. 25802)**

23.01 **Karine Lalieux** (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, le ministre flamand de la Mobilité, M. Weyts, annonce, sur son site internet, le tout premier investissement de la Flandre dans des infrastructures ferroviaires. Celui-ci résulte d'un accord de coopération conclu entre le gouvernement flamand et le gouvernement fédéral.

Il estime que pour la première fois, la Flandre dispose d'un "véritable pouvoir décisionnel sur le chemin de fer" et qu'elle "investit dans l'infrastructure ferroviaire même". Toujours selon votre collègue, les 100 millions d'euros mis sur la table par le gouvernement flamand ne sont pas "un chèque en blanc" car les travaux d'Infrabel et de la SNCB seront "surveillés" par son administration.

Autant de déclarations assez surprenantes qui donnent l'impression que la Flandre aurait désormais la tutelle sur la SNCB et Infrabel. On est même en droit de se demander si une telle ingérence respecte le prescrit de l'article 6, X, 14° de la loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980. Je ne vais pas vous le lire mais cela rejoint quand même ma question de tout à l'heure où le ministre Weyts convoque Infrabel sans même que vous ne soyez au courant.

Monsieur le ministre, quels seront les projets cofinancés par la Flandre? Combien cela représente-t-il par an en comparaison avec la dotation fédérale pour ces projets? Est-ce conforme à l'article 6 de la loi spéciale? Comptez-vous soumettre cet accord de coopération à l'avis de la section Législation du Conseil d'État?

Quel contrôle la Flandre va-t-elle exactement exercer sur les travaux? Quels mécanismes sont-ils prévus?

Quel sera le rôle effectif de De Werkvennootschap et quelle est sa légitimité pour contrôler des travaux fédéraux? In fine, qui décide cette politique?

Pour la liste des travaux, vous pouvez me la transmettre, vous ne devez pas la lire.

23.02 François Bellot, ministre: Chère collègue, je vous remettrai la liste des intitulés des projets bénéficiant d'un financement additionnel de la part de la Région flamande.

Selon la nature du projet, il s'agit d'électrification, de pose de voies supplémentaires, de suppression de passages à niveau et, surtout, d'études en vue de la réalisation de projets futurs.

Pour ces seuls dossiers, la part fédérale s'élève à 221 millions d'euros, ce qui correspond à une part fédérale annuelle moyenne de 69 %. Ceci est parfaitement conforme au prescrit de l'article 6, X, 14° de la loi spéciale du 8 août 1980, vu que toutes les conditions fixées par cet article seront respectées dont le principe de proportionnalité.

À ce propos, je souhaite souligner que les financements additionnels de 100 millions pour la Région flamande et de 32,48 millions pour la Région wallonne – ne l'oublions pas! – sont à mettre en regard des financements fédéraux, à savoir un milliard d'euros, plus le solde non engagé du Fonds vert (73,4 millions d'euros), plus les emprunts conclus par la SNCB et Infrabel (255,4 millions d'euros), et les moyens du plan pluriannuel d'investissement, soit environ 1,4 milliard d'euros par an pour les deux sociétés.

Les financements additionnels régionaux représentent donc un pourcentage très faible des investissements ferroviaires totaux et n'ont pas conditionné la mise en œuvre de ces projets.

L'accord de coopération est actuellement soumis à l'avis du Conseil d'État qui se prononcera en assemblée générale.

Le niveau de contrôle que chaque Région pourra exercer sur les moyens financiers qu'elle apporte sera similaire à celui que l'État fédéral exerce sur les investissements ferroviaires. Le suivi de l'avancement des projets bénéficiant de financements additionnels s'appuiera sur le *reporting* classique de la SNCB et d'Infrabel communiqué au SPF Mobilité et Transports. Les Régions concernées seront donc invitées aux réunions trimestrielles de suivi de ces projets qui font l'objet de financements additionnels.

Outre les groupes de pilotage et d'éventuels groupes de travail, des organes de concertation seront créés, notamment pour prendre des décisions en cas d'écarts significatifs par rapport au planning et aux dépenses.

La Région flamande délègue à la De Werkvennootschap la mission de suivi des projets prioritaires flamands, mission qui implique sa participation à toutes les réunions des différents organes de suivi et de concertation. Dans le cas spécifique de projets combi-mobilité qui correspondent à la construction de nombreux parkings pour automobiles et vélos, De Werkvennootschap sera en plus chargée d'un rôle plus opérationnel dans la réalisation des travaux.

Les chiffres que j'ai mentionnés indiquent amplement où se situe toujours et encore le centre décisionnel de la politique ferroviaire en Belgique; il ne faut pas s'y tromper.

Certes, la sixième réforme de l'État votée par le cdH, le CD&V, Ecolo-Groen, le MR, l'Open Vld, le PS et le sp.a a ouvert, pour la première fois, la possibilité pour les Régions de contribuer, dans un cadre très précis, au financement de certains investissements ferroviaires, ce qui génère pour elles un droit proportionné de regard.

23.03 Karine Lalieux (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour cette réponse complète. Je vous entends bien en ce qui concerne le droit proportionné. Quand on a lu les déclarations de M.Weyts, on n'avait pas l'impression que c'était très proportionné, mais nous avons peut-être l'habitude des déclarations viriles de la N-VA. J'aime vous entendre dire que les règles seront respectées et que ceci sera validé par le Conseil d'État.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: De laatste vraag van vandaag zal op vraag van de minister in een vergadering met gesloten deuren worden behandeld.

La réunion publique de commission est levée à 17.17 heures.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.17 uur.