



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRESENTANTS
DE BELGIQUE

INTEGRAAL VERSLAG
MET
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG
VAN DE TOESPRAKEN

COMPTE RENDU INTEGRAL
AVEC
COMPTE RENDU ANALYTIQUE TRADUIT
DES INTERVENTIONS

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

Woensdag

09-12-2015

Namiddag

Mercredi

09-12-2015

Après-midi

N-VA	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	Parti Socialiste
MR	Mouvement réformateur
CD&V	Christen-Democratisch en Vlaams
Open Vld	Open Vlaamse Liberalen en Democraten
sp.a	socialistische partij anders
Ecolo-Groen	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
cdH	centre démocrate Humaniste
VB	Vlaams Belang
DéFI	Démocrate Fédéraliste Indépendant
PTB-GO!	Parti du Travail de Belgique – Gauche d'Ouverture!
PP	Parti Populaire

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

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

INHOUD

Samengevoegde vragen van	1
- de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de parking van het station Opzullik" (nr. 6657)	1
- mevrouw Catherine Fonck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de mogelijke invoering van betaald parkeren aan het station Moeskroen" (nr. 6852)	1
- de heer Daniel Senesael aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de opening van een betalende parking aan het station Moeskroen" (nr. 7935)	1
<i>Sprekers: Jean-Jacques Flahaux, Jacqueline Galant,</i> minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Samengevoegde vragen van	4
- de heer Benoit Hellings aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het plan van Pas Question! om het probleem van de vluchten boven Brussel op te lossen" (nr. 6796)	4
- de heer Olivier Maingain aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vluchten boven Brussel" (nr. 6909)	4
<i>Sprekers: Benoit Hellings, Jacqueline Galant,</i> minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Samengevoegde vragen van	8
- de heer Georges Dallemagne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "no-flyzones boven conflictgebieden voor burgervluchten" (nr. 7064)	8
- de heer Philippe Pivin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de richtlijnen in verband met het overvliegen van conflictgebieden" (nr. 7605)	8
<i>Sprekers: Georges Dallemagne, Philippe Pivin, Jacqueline Galant,</i> minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vertraging in de levering van de M7-rijtuigen" (nr. 7445)	11
<i>Sprekers: Laurent Devin, Jacqueline Galant,</i>	

SOMMAIRE

Questions jointes de	1
- M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le parking de la gare de Silly" (n° 6657)	1
- Mme Catherine Fonck à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le projet de parkings payants à la gare de Mouscron" (n° 6852)	1
- M. Daniel Senesael à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'installation d'un parking payant à la gare de Mouscron" (n° 7935)	1
<i>Orateurs: Jean-Jacques Flahaux, Jacqueline Galant,</i> ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Questions jointes de	4
- M. Benoit Hellings à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le plan du mouvement Pas Question! pour résoudre le problème du survol de Bruxelles" (n° 6796)	4
- M. Olivier Maingain à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le survol de Bruxelles" (n° 6909)	4
<i>Orateurs: Benoit Hellings, Jacqueline Galant,</i> ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Questions jointes de	8
- M. Georges Dallemagne à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les zones d'exclusion aérienne pour les vols civils au-dessus de conflits armés" (n° 7064)	8
- M. Philippe Pivin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les directives concernant le survol des zones de conflits armés" (n° 7605)	8
<i>Orateurs: Georges Dallemagne, Philippe Pivin, Jacqueline Galant,</i> ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Question de M. Laurent Devin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le retard de l'arrivée des M7" (n° 7445)	11
<i>Orateurs: Laurent Devin, Jacqueline Galant,</i>	

	minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het Waalse GEN" (nr. 7446)	12	Question de M. Laurent Devin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le RER wallon" (n° 7446)	12	
<i>Sprekers:</i> Laurent Devin, Jacqueline Galant , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> Laurent Devin, Jacqueline Galant , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges		
Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de betaalparkings van de NMBS" (nr. 7448)	13	Question de M. Laurent Devin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les parkings payants de la SNCB" (n° 7448)	13	
<i>Sprekers:</i> Laurent Devin, Jacqueline Galant , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> Laurent Devin, Jacqueline Galant , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges		
Vraag van mevrouw Daphné Dumery aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vrijstelling van rijbewijs C voor bestuurders van bouwplaatsmachines" (nr. 7803)	15	Question de Mme Daphné Dumery à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la dispense de permis de conduire C pour les conducteurs d'engins et de véhicules de chantier" (n° 7803)	15	
<i>Sprekers:</i> Daphné Dumery, Jacqueline Galant , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> Daphné Dumery, Jacqueline Galant , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges		
Vraag van mevrouw Daphné Dumery aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de gepersonaliseerde nummerplaten" (nr. 7822)	16	Question de Mme Daphné Dumery à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les plaques d'immatriculation personnalisées" (n° 7822)	16	
<i>Sprekers:</i> Daphné Dumery, Jacqueline Galant , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> Daphné Dumery, Jacqueline Galant , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges		
Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de verkoop en aankoop van gronden en gebouwen door de NMBS en haar vastgoedochters" (nr. 7823)	17	Question de M. Wouter Raskin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la vente et l'achat de terrains et de bâtiments par la SNCB et ses filiales immobilières" (n° 7823)	17	
<i>Sprekers:</i> Wouter Raskin, Jacqueline Galant , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, Yoleen Van Camp		<i>Orateurs:</i> Wouter Raskin, Jacqueline Galant , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, Yoleen Van Camp		
Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de problematiek van de geluidsoverlast" (nr. 7826)	18	Question de M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le problème des nuisances sonores" (n° 7826)	18	
<i>Sprekers:</i> David Geerts, Jacqueline Galant , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol		<i>Orateurs:</i> David Geerts, Jacqueline Galant , ministre de la Mobilité, chargée de		

		en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
		Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de verhuis van het NMBS-personeelsbureau van Hasselt" (nr. 7884)	20	Question de M. Wouter Raskin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le déménagement du service du personnel de la SNCB de Hasselt" (n° 7884)	20
		<i>Sprekers:</i> Wouter Raskin, Jacqueline Galant , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, Laurent Devin		<i>Orateurs:</i> Wouter Raskin, Jacqueline Galant , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, Laurent Devin	
		Vraag van de heer David Geerts aan de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel, over "beveiligingsmaatregelen voor Thalysopstapplaatsen" (nr. 7918)	21	Question de M. David Geerts au vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et des Consommateurs, chargé du Commerce extérieur, sur "les mesures de sécurité aux points d'arrêt du Thalys" (n° 7918)	21
		<i>Sprekers:</i> David Geerts, Jacqueline Galant , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> David Geerts, Jacqueline Galant , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
		Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toename van het aantal ongevallen als gevolg van de overschakeling op het winteruur" (nr. 7862)	23	Question de M. Laurent Devin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la hausse des accidents à la suite du passage à l'heure d'hiver" (n° 7862)	23
		<i>Sprekers:</i> Laurent Devin, Jacqueline Galant , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> Laurent Devin, Jacqueline Galant , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
		Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toename van het aantal misdrijven in de grote Belgische stations" (nr. 7863)	25	Question de M. Laurent Devin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la hausse des délits dans les grandes gares belges" (n° 7863)	25
		<i>Sprekers:</i> Laurent Devin, Jacqueline Galant , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> Laurent Devin, Jacqueline Galant , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
		Vraag van mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de one man car" (nr. 7861)	26	Question de Mme Gwenaëlle Grovonius à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le one man car" (n° 7861)	26
		<i>Sprekers:</i> Gwenaëlle Grovonius, Jacqueline Galant , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> Gwenaëlle Grovonius, Jacqueline Galant , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
		Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de fraude op de markt van de tweedehands voertuigen" (nr. 7865)	28	Question de M. Laurent Devin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la fraude sur le marché des véhicules d'occasion" (n° 7865)	28
		<i>Sprekers:</i> Laurent Devin, Jacqueline Galant , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> Laurent Devin, Jacqueline Galant , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	

- | | | | |
|--|----|--|----|
| <p>Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het toekomstige instituut voor accidentologie" (nr. 7866)</p> <p><i>Sprekers: Laurent Devin, Jacqueline Galant,</i> minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p> | 29 | <p>Question de M. Laurent Devin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le futur institut d'accidentologie" (n° 7866)</p> <p><i>Orateurs: Laurent Devin, Jacqueline Galant,</i> ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p> | 29 |
| <p>Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de overtredingen met betrekking tot de gehandicaptenplaatsen" (nr. 7867)</p> <p><i>Sprekers: Laurent Devin, Jacqueline Galant,</i> minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p> | 30 | <p>Question de M. Laurent Devin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les infractions relatives aux places réservées aux personnes handicapées" (n° 7867)</p> <p><i>Orateurs: Laurent Devin, Jacqueline Galant,</i> ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p> | 30 |
| <p>Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de nieuwe maatregelen inzake verkeersveiligheid voor het bereiken van de Europese doelstellingen tegen 2020" (nr. 7868)</p> <p><i>Sprekers: Laurent Devin, Jacqueline Galant,</i> minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p> | 31 | <p>Question de M. Laurent Devin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les nouvelles mesures en matière de sécurité routière afin d'atteindre les objectifs européens pour 2020" (n° 7868)</p> <p><i>Orateurs: Laurent Devin, Jacqueline Galant,</i> ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p> | 31 |
| <p>Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de Intelligent Transport Systems" (nr. 7869)</p> <p><i>Sprekers: Laurent Devin, Jacqueline Galant,</i> minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p> | 33 | <p>Question de M. Laurent Devin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les Systèmes de Transport Intelligents" (n° 7869)</p> <p><i>Orateurs: Laurent Devin, Jacqueline Galant,</i> ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p> | 33 |
| <p>Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het inleggen van een speciale trein voor mardi gras in Binche" (nr. 7870)</p> <p><i>Sprekers: Laurent Devin, Jacqueline Galant,</i> minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p> | 34 | <p>Question de M. Laurent Devin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la mise en place d'un train spécial pour le mardi gras à Binche" (n° 7870)</p> <p><i>Orateurs: Laurent Devin, Jacqueline Galant,</i> ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p> | 34 |
| <p>Vraag van de heer Veli Yüksel aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het gebrek aan fietsenstallingen in het station Gent-Sint-Pieters" (nr. 7934)</p> <p><i>Sprekers: Veli Yüksel, Jacqueline Galant,</i> minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p> | 36 | <p>Question de M. Veli Yüksel à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le manque de parkings à vélos à la gare de Gand-Saint-Pierre" (n° 7934)</p> <p><i>Orateurs: Veli Yüksel, Jacqueline Galant,</i> ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p> | 36 |

<p>Vraag van de heer Veli Yüksel aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het ontwerp van cao van de NMBS" (nr. 7938)</p> <p><i>Sprekers: Veli Yüksel, Jacqueline Galant,</i> minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	37	<p>Question de M. Veli Yüksel à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le projet de CCT de la SNCB" (n° 7938)</p> <p><i>Orateurs: Veli Yüksel, Jacqueline Galant,</i> ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	37
<p>Samengevoegde vragen van</p> <p>- mevrouw Vanessa Matz aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen over "de openbare raadpleging inzake verkeersveiligheid" (nr. 7852)</p> <p>- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de openbare raadpleging inzake verkeersveiligheid" (nr. 7864)</p> <p><i>Sprekers: Vanessa Matz, Laurent Devin, Jacqueline Galant,</i> minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	39 39	<p>Questions jointes de</p> <p>- Mme Vanessa Matz à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belge sur "la consultation publique sur la sécurité routière" (n° 7852)</p> <p>- M. Laurent Devin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la consultation populaire en matière de sécurité routière" (n° 7864)</p> <p><i>Orateurs: Vanessa Matz, Laurent Devin, Jacqueline Galant,</i> ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	38 38
<p>- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de openbare raadpleging inzake verkeersveiligheid" (nr. 7864)</p> <p><i>Sprekers: Vanessa Matz, Laurent Devin, Jacqueline Galant,</i> minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	39	<p>- M. Laurent Devin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la consultation populaire en matière de sécurité routière" (n° 7864)</p> <p><i>Orateurs: Vanessa Matz, Laurent Devin, Jacqueline Galant,</i> ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	39

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

van

du

WOENSDAG 9 DECEMBER 2015

MERCREDI 9 DECEMBRE 2015

Namiddag

Après-midi

La séance est ouverte à 14.22 heures et présidée par Mme Karine Lalieux.

De vergadering wordt geopend om 14.22 uur en voorgezeten door mevrouw Karine Lalieux.

01 Questions jointes de

- M. Jean-Jacques Flahaux à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le parking de la gare de Silly" (n° 6657)
- Mme Catherine Fonck à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le projet de parkings payants à la gare de Mouscron" (n° 6852)
- M. Daniel Senesael à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'installation d'un parking payant à la gare de Mouscron" (n° 7935)

01 Samengevoegde vragen van

- de heer Jean-Jacques Flahaux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de parking van het station Opzullik" (nr. 6657)
- mevrouw Catherine Fonck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de mogelijke invoering van betaald parkeren aan het station Moeskroen" (nr. 6852)
- de heer Daniel Senesael aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de opening van een betalende parking aan het station Moeskroen" (nr. 7935)

01.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): Madame la présidente, madame la ministre, depuis son nouveau plan, la SNCB propose deux fois plus de trains depuis Silly vers Bruxelles. C'est évidemment une excellente nouvelle pour les navetteurs mais qui pose cependant un gros problème de stationnement des véhicules depuis la mi-septembre. Ainsi, le parking de la gare, pourtant spacieux, est à saturation et les utilisateurs sont contraints de laisser leur voiture un peu n'importe où, provoquant parfois de gros embarras. La cause principale est que les navetteurs des villes voisines préfèrent prendre le train à Silly et ce, pour plusieurs raisons.

À Lessines, les trains en direction de Bruxelles sont moins nombreux et le temps de trajet a été allongé avec le nouveau plan. Mais c'est également en raison du fait que les parkings avoisinants viennent de devenir payants ou sont en passe de l'être comme c'est le cas à Braine-le-Comte et à Soignies. C'est ainsi que les personnes d'Ath et d'Enghien décident de prendre le train en partance de Silly. Il semblerait que la SNCB soit actuellement en négociation avec un agriculteur afin de racheter un terrain qui pourrait contenir 164 places supplémentaires. Je rappelle que ma question date du 6 octobre.

01.01 Jean-Jacques Flahaux (MR): In het nieuwe vervoersplan van de NMBS wordt er een verdubbeling van het aantal treinen tussen Opzullik en Brussel aangekondigd, waardoor er een parkeerprobleem in Opzullik ontstaat. Er is geen plaats meer op de stationsparking en de treinreizigers – met inbegrip van de pendelaars uit naburige steden – bezondigen er zich aan wildparkeren.

In Lessen stoppen er minder treinen naar Brussel terwijl de rijtijd er verlengd werd. En voor de parkings in de buurt, zoals in 's Gravenbrakel en Zinnik, moet er betaald worden of zal er in de

Madame la ministre, mes questions sont les suivantes.

Je ne doute pas qu'il existe un projet global de gestion des parkings SNCB à moyen et long termes. Il est essentiel que chaque navetteur puisse prendre le train dans de bonnes conditions et ce, au plus proche de son domicile. Pourriez-vous expliquer ce qui sera fait dans son ensemble durant les prochaines années et plus particulièrement pour les communes citées? Est-il prévu de faire du parking de Sully un parking payant? Pensez-vous que les 164 places supplémentaires en projet seront suffisantes pour répondre à la demande?

toekomst betaald moeten worden. Naar verluidt zou de NMBS met een landbouwer in gesprek zijn over de aankoop van een terrein dat plaats zou bieden voor 164 extra parkeerplaatsen.

De NMBS beschikt ongetwijfeld over een globaal plan voor het beheer van de parkings. Elke reiziger moet in goede omstandigheden zo dicht mogelijk bij zijn huis de trein kunnen nemen. Welke plannen heeft de NMBS ter zake voor de komende jaren, met name met betrekking tot de genoemde gemeenten? Zal de parking te Opzullik tot een betaalparking omgevormd worden? Denkt u dat 164 bijkomende plaatsen zullen volstaan?

01.02 **Jacqueline Galant**, ministre: Monsieur Flahaux, la SNCB n'est pas favorable à la gratuité des parkings pour les navetteurs et usagers des trains. En effet, elle a expérimenté en 2005 un projet-pilote en rendant gratuites les parkings des douze gares du réseau. À la fin 2006, l'évaluation de ce projet a fait apparaître que certains navetteurs avaient abandonné la marche, le vélo ou le bus pour l'usage de la voiture afin de se rendre à la gare. Les parkings gratuits ont également drainé des véhicules de navetteurs qui se garaient sans payer jusqu'alors aux environs des gares. La mesure a donc entraîné une croissance considérable de la demande en emplacements sans pour autant attirer de nouveaux voyageurs.

01.02 **Minister Jacqueline Galant**: De NMBS is geen voorstander van gratis parkeergelegenheid voor forenzen en treingebruikers, omdat een proefproject heeft aangetoond dat heel wat gebruikers niet langer te voet, per fiets of per bus naar het station kwamen, maar met de auto. Bovendien stroomden op de gratis parkings ook voertuigen toe die tot dan toe gratis parkeerden in de nabijheid van de stations. De vraag naar parkeergelegenheid nam dus toe, maar het aantal reizigers niet.

Sur le plan financier, le projet a causé des pertes de revenus en termes d'exploitation et a nécessité d'importants investissements pour étendre les parkings existants ou en créer afin de répondre à la demande croissante en emplacements.

De NMBS heeft dan ook een nieuwe strategie uitgewerkt voor de exploitatie van de parkings. Gratis parkeergelegenheid is discriminerend voor tram- en busgebruikers, die moeten betalen voor hun rit naar het station.

À la suite de cette expérience, la SNCB a développé une nouvelle stratégie visant à exploiter les parkings des gares. Je l'ai déjà évoquée en détail lors de précédentes réponses, notamment à la question écrite n° 316 que je vous invite par conséquent à consulter.

De parking in Edingen aan de overkant van de sporen werd in 2013-2014 een eerste maal vergroot, met 67 plaatsen. De NMBS buigt zich momenteel over een tweede uitbreiding met 120 plaatsen. De parkings van het station Edingen zullen worden uitgerust met toegangscontrole-systemen.

De plus, rendre non payant l'usage des parkings constitue une forme de discrimination au détriment des utilisateurs d'autres moyens de transport en commun qui doivent payer leur trajet en bus ou en tram jusqu'à la gare.

En ce qui concerne les parkings de la gare d'Enghien, une première phase d'extension des emplacements situés à l'opposé des voies a été réalisée en 2013 et 2014. Ces aménagements ont permis la création de soixante-sept places. La SNCB étudie actuellement une seconde phase d'extension portant sur plus ou moins cent vingt places supplémentaires. Sans attendre celle-ci, il est prévu d'équiper de contrôles d'accès les deux parkings de la gare.

Pour la gare d'Ath, le parking n'est pas propriété intégrale de la SNCB. Quant à la voirie centrale, elle est publique. Il est donc impossible d'y installer des contrôles d'accès.

S'agissant de l'extension du parking de la gare de Silly, cette zone est actuellement saturée et pose d'énormes problèmes en termes de circulation des bus. Un nouveau marquage au sol sera conçu et fera perdre des emplacements. La SNCB est en train de négocier une solution avec la commune en vue de compenser cette perte. Ne répondant à aucun des quatre critères justifiant la mise en place de contrôles d'accès, le parking de la gare de Silly ne fera pas partie de ceux qui devraient en être équipés à court terme. Néanmoins, une réflexion est en cours au sein de la SNCB au vu des spécificités de cette gare.

Les 164 places supplémentaires auxquelles il est fait référence dans la question ne seront pas suffisantes et contribueront à l'engorgement du carrefour des Quatre Saisons vers la N7. La seule solution à moyen terme est d'intégrer un nouveau parking dans le projet de la ZAC de la commune et de profiter de la future voirie qui sera reliée à la N7 grâce à un rond-point à créer par le SPW.

Enfin, en ce qui concerne Mouscron, comme cela a été présenté par la SNCB aux élus du Hainaut du 10 mars 2014 et exposé lors d'une réunion de mon cabinet le 28 mai 2015, à laquelle étaient conviés les élus de la Wallonie picarde, le temps de parcours Mouscron-Bruxelles-Central a augmenté de 12 minutes: 7 minutes pour les arrêts de Froyennes, Silly et Hal, 4 minutes pour les travaux de Leuze et à Hal et 1 minute d'arrêt supplémentaire à Bruxelles-Midi. Parallèlement, des trains supplémentaires ont été organisés en direct vers Charleroi et Namur durant les heures de pointe.

La gare de Mouscron était desservie par deux trains chaque heure jusqu'en 2009. En décembre 2009, une seconde relation vers Bruxelles a été ajoutée au départ de Mouscron. Il y avait alors deux relations vers Bruxelles et une vers Anvers-ville. Cinq ans après le développement de cette offre, la SNCB a constaté que la fréquentation n'avait pas augmenté dans les proportions attendues et qu'elle ne pouvait maintenir trois trains par heure au regard des fréquentations de chacun de ces trains. À l'occasion de la mise en place du nouveau plan de transport en décembre 2014, la SNCB a donc restauré le niveau d'offre initial qui correspond davantage à la demande en mobilité de la région.

En ce qui concerne le parking, depuis 2013, un groupe de travail est instauré entre la Ville de Mouscron, la Société régionale wallonne du Transport (SRWT), les TEC, le SPW et la SNCB afin d'étudier un plan de réaménagement global des abords de la gare de Mouscron. Ce réaménagement global pourrait provoquer la perte d'environ 200 emplacements de parking, dont 135 sur voirie communale.

La SNCB a déjà construit une extension de 70 places à son parking voyageurs mais le solde ne pourra être compensé immédiatement. Dans ce cadre, la SNCB a pris la décision de poser des équipements de contrôle d'accès afin de garantir un emplacement de parking aux usagers des chemins de fer.

Enfin, la SNCB souhaite souligner que les parkings payants

De NMBS heeft de parking van het station Aat niet volledig in eigendom; de centrale straat is openbaar, en bijgevolg kunnen er geen toegangscontrolesystemen worden geplaatst.

De parking te Silly is verzadigd. Er zullen nieuwe markeringen worden aangebracht en dat zal plaatsen kosten. De NMBS onderhandelt met de gemeente om dat verlies te compenseren.

De 164 extra plaatsen waarover u het hebt, zullen niet volstaan en zullen bovendien het kruispunt Quatre Saisons nog meer doen dichtslippen. Op middellange termijn bestaat de enige oplossing erin een nieuwe parking op te nemen in het ontwerp voor het gebied waarvan de inrichting door de gemeente aan een overlegprocedure is onderworpen en gebruik te maken van de nog aan te leggen weg die met de N7 in verbinding zal staan.

Zoals de NMBS in maart 2014 al meedeelde aan de Henegouwse gekozenen werd de reistijd tussen Moeskroen en Brussel-Centraal met 12 minuten verlengd, waarvan 7 voor de stops in Froyennes, Opzullik en Halle, 4 minuten als gevolg van de werkzaamheden in Leuze en 1 minuut langere wachttijd in Brussel-Zuid. Tijdens de spits werden er extra treinen naar Charleroi en Namen ingezet.

In 2009 kwam er een tweede verbinding naar Brussel vanuit Moeskroen. Het aantal reizigers beantwoordde echter niet aan de verwachtingen en daarom werd beslist naar het aanvankelijke treinaanbod terug te keren.

Sinds 2013 buigt een werkgroep zich over een plan voor de globale heraanleg van de stations-omgeving van Moeskroen. Als gevolg van de heraanleg zouden er 200 parkeerplaatsen kunnen verdwijnen, waarvan 135 op

n'induisent pas de perte de navetteurs et la fréquentation globale des parkings équipés de contrôles d'accès est en constante progression. Pour ceux qui n'ont d'autre choix que de venir en voiture à la gare, le fait d'avoir un emplacement garanti grâce aux contrôles d'accès est un service plus qu'apprécié par la clientèle. Les tarifs instaurés tournent autour des 1,50 euro par jour pour un abonné, frais qui sont déductibles fiscalement ou remboursables par l'employeur.

Il est important de continuer à investir dans les nouveaux parkings en concertation avec les autorités publiques. À cette fin, ces dossiers seront examinés dans le cadre des discussions portant sur le prochain contrat de gestion au sein de la cellule d'investissement.

gemeentewegen. De NMBS breidde haar reizigersparking al uit met 70 plaatsen, maar het saldo zal niet meteen kunnen worden gecompenseerd. De NMBS besliste een toegangscontrole in te voeren om ervoor te zorgen dat de treinreizigers een parkeerplaats zouden vinden. Die dienstverlening, die voor iemand met een abonnement zo'n 1,50 euro per dag kost, wordt bijzonder gesmaakt. De kosten zijn bovendien fiscaal aftrekbaar of kunnen door de werkgever worden vergoed.

Het is belangrijk dat men in nieuwe parkings blijft investeren, in overleg met de betrokken overheden.

01.03 Jean-Jacques Flahaux (MR): Madame la ministre, je vous remercie pour votre réponse extrêmement complète.

Vous êtes allée au-delà de ma question en répondant aussi aux autres. Comme je m'intéresse fortement à tout le Hainaut, je suis particulièrement content de la réponse donnée. Je confirme que, sur base de l'expérience des gares de Braine-le-Comte et de Soignies, où les parkings sont devenus payants, loin de diminuer la demande en termes de voyageurs, le fait d'avoir des places garanties fait en sorte que l'utilisation du train est encore plus intensive. À Braine-le-Comte, vous êtes en train de réaliser 100 places supplémentaires qui permettront de satisfaire temporairement une partie de la demande.

Pour ce qui est de Silly, je partage avec vous le fait qu'il s'agit d'une situation tout à fait particulière. Le bon raisonnement est de travailler avec l'administration communale de Silly et le bourgmestre Christian Leclercq.

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

02 Questions jointes de

- **M. Benoit Hellings à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le plan du mouvement Pas Question! pour résoudre le problème du survol de Bruxelles" (n° 6796)**

- **M. Olivier Maingain à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le survol de Bruxelles" (n° 6909)**

02 Samengevoegde vragen van

- **de heer Benoit Hellings aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het plan van Pas Question! om het probleem van de vluchten boven Brussel op te lossen" (nr. 6796)**

- **de heer Olivier Maingain aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vluchten boven Brussel" (nr. 6909)**

02.01 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): Madame la présidente, madame la ministre, chers collègues, le mouvement Pas Question!,

02.01 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): De Brusselse burger-

représentant les riverains de Bruxelles, présentait, le 13 octobre, un plan alternatif visant à réduire drastiquement le nombre de personnes survolées par les avions, tant à Bruxelles que dans sa périphérie. Selon cette association assez représentative, ces propositions permettraient de réduire de 72 % le nombre de personnes survolées, qui passerait de un million aujourd'hui à 280 000 dans le futur. Les solutions proposées sont les suivantes: la fin graduelle des vols de nuit entre 23 h 00 et 6 h 00, la suppression de la route du Canal et de la route du Ring et le déplacement de la piste 25L de 1,8 km vers l'Est.

À n'en pas douter, le débat sur le déplacement (parfois temporaire) des routes aériennes qui rejaillit aujourd'hui va susciter des réactions très contrastées au sein des diverses associations de riverains, selon les territoires qu'elles défendent. Dès lors, ma question se concentrera sur le déplacement de la piste 25L et l'interdiction des vols de nuit.

Je vous avais déjà interpellée sur la possibilité d'un déplacement de la piste 25L vers l'Est le 28 janvier 2015, en vous suggérant de saisir l'opportunité des travaux réalisés à l'époque pour en étudier la faisabilité. Ceci n'avait alors pas suscité d'intérêt de votre part. Cette piste semblait pourtant intéressante, bien qu'elle ne soit pas dénuée d'inconvénients, en raison notamment du fait qu'elle impliquerait une concentration des décollages au-dessus de Sterrebeek, localité de la commune de Zaventem, siège de notre aéroport national.

En ce qui concerne l'interdiction des vols de nuit, je vous rappelle que toutes les associations de riverains, d'où qu'elles soient, se sont mises d'accord sur cette revendication. L'accord de gouvernement prévoit explicitement d'analyser les activités nocturnes à l'aéroport. Je vous ai interrogée à ce sujet le 1^{er} juillet et au mois d'octobre, sans toutefois obtenir de réponse précise quant à vos projets à ce sujet. C'est pourtant la seule solution qui peut être mise en œuvre facilement. Et il y a urgence, vu le délai du 13 juin 2016 et la mise en œuvre du règlement européen "scélérat" qui vous liera les pieds et les poings.

Depuis cet été, vous avez octroyé des droits de trafic à Ethiopian Airlines et on a appris que DHL prévoyait un investissement de 114 millions d'euros dans un nouveau centre de tri. Les choses ne vont donc pas dans la bonne direction. Je vous propose donc de clarifier votre point de vue.

Madame la ministre, comment accueillez-vous les propositions du mouvement Pas Question!? Comptez-vous charger votre administration de recourir à une analyse technique de ces dernières, en particulier celle qui concerne le déplacement éventuel de la piste 25L (sa faisabilité, son coût et ses conséquences en termes de déplacement de trafic)? Sur la base des expériences d'autres aéroports, comme celui de Liège, une politique d'expropriation ou d'indemnisation des riverains est-elle envisageable à terme? Comptez-vous mettre un frein au développement de l'activité de fret à Brussels Airport, sachant que celle-ci est très demanderesse de vols nocturnes? Allez-vous mettre en œuvre progressivement une limitation des activités de nuit, tendant à instaurer à terme la nuit environnementale? Enfin, êtes-vous favorable à l'installation d'un système ILS en piste 07?

beweging Pas Question! heeft op 13 oktober een alternatief plan voorgesteld dat het aantal personen in Brussel en in de rand dat door vliegtuigen overvlogen wordt, met 72 procent kan terugdringen. Als oplossing stellen ze voor dat de nachtvluchten tussen 23 uur en 6 uur zouden worden geschrapd, dat de kanaal- en ringroutes niet langer zouden worden gebruikt, en dat baan 25L 1,8 km naar het oosten zou worden verlegd.

Ik heb die laatste mogelijkheid al bij u aangekaart en heb toen gesuggereerd dat u zou profiteren van de werken die toen werden uitgevoerd, maar daar bent u niet op ingegaan.

Alle verenigingen van inwoners zijn het eens over het verbod op nachtvluchten. In het regeerakkoord werd afgesproken dat de nachtelijke activiteiten op de luchthaven zouden worden geanalyseerd. Ik heb u hieromtrent vragen gesteld in juli en oktober, maar dat heeft niets opgeleverd. Nochtans is dit een dringend dossier, gelet op de deadline van 13 juni en de uitvoering van de Europese verordening.

Voorts hebt u deze zomer vlieg rechten verleend aan Ethiopian Airlines en hebben we vernomen dat DHL van plan is 114 miljoen euro te investeren in een nieuw sorteercentrum. Wat bent u nu eigenlijk van plan?

Hoe reageert u op de voorstellen van Pas Question!? Zult u uw administratie met een technische analyse belasten, meer bepaald wat de eventuele verplaatsing van baan 25L betreft? Valt een onteigening of vergoeding van de omwonenden op basis van andere ervaringen op termijn te overwegen? Zult u de ontwikkeling van het goederenvervoer op Brussels Airport, dat veel nachtvluchten vergt, afremmen? Zult u de nachtactiviteiten

stapsgewijs afbouwen en de 'stille nacht' invoeren? Bent u voorstander van de installatie van een ILS-systeem op baan 07?

02.02 **Jacqueline Galant**, ministre: Monsieur Hellings, tout comme je l'ai fait avec les propositions des autres associations, j'ai pris connaissance avec attention de celles du collectif Pas Question!. Les réflexions que vous mentionnez sont autant d'éléments dont je tiens compte dans l'élaboration d'une solution structurelle.

Je l'ai déjà dit, la vision stratégique sera objective. Ces solutions feront, pour la plupart, l'objet d'une étude de sécurité, de capacité et d'impact en termes de densité de population. D'autres analyses pourraient être ajoutées. La solution structurelle doit s'appuyer sur trois éléments fondamentaux.

Premièrement, un respect des riverains des différentes zones de Bruxelles, des Brabants flamand et wallon.

Deuxièmement, la formulation de réponses destinées à tous les riverains dans le respect de l'approche équilibrée prônée par le règlement européen, à savoir – dans l'ordre chronologique – la réduction du bruit à la source, la planification foncière dans les règles urbanistiques, l'aménagement du territoire et les mesures d'insonorisation (ces dernières dispositions relevant plutôt de compétences régionales), des procédures techniques et, enfin, des restrictions opérationnelles.

Troisièmement, le respect de l'accord de gouvernement, qui comprend celui des pistes préférentielles et des normes de vent, une loi sur les procédures de vol, une autorité indépendante des nuisances sonores.

Je maintiens ma volonté de finaliser des solutions structurelles en termes de réduction des nuisances environnementales, mais je demande aussi de faire preuve d'honnêteté intellectuelle et de ne pas tout mélanger. Dans le cas de DHL, il s'agit d'un centre de tri sans implication sur les vols nocturnes. Il en allait de même pour les vols de la compagnie Ethiopian Airlines – c'est-à-dire qu'aucun vol complémentaire n'était autorisé durant la nuit. Je tiens à signaler qu'elle a quitté Bruxelles et abandonné certaines de ses activités à Liège.

Je rappelle aussi qu'il existe un plafond de 16 000 vols de nuit garanti par la législation, soit l'arrêté ministériel du 3 mai 2004, modifié le 21 janvier 2009 et entré en vigueur le 6 février 2009. Ce plafond est aujourd'hui presque atteint et je n'ai pas l'intention de l'augmenter. Le sujet des vols de nuit fait partie de ma réflexion et je vous assure qu'il fera l'objet d'une analyse détaillée et plus objective afin que de bonnes décisions soient prises en connaissance de cause.

Je ne veux pas me limiter à des slogans faciles et démagogiques comme ceux que j'entends trop souvent, sans réalité économique, technique et environnementale vérifiée. Le texte sur la création de l'autorité indépendante des nuisances sonores avance bien. Son indépendance est essentielle. Ses contours, sa forme et ses missions seront proposés en même temps que les solutions structurelles, afin

02.02 **Minister Jacqueline Galant**: Ik zal rekening houden met de voorstellen van Pas Question! bij de uitwerking van een structurele oplossing die op drie pijlers zal steunen: er wordt rekening gehouden met de omwonenden in Brussel, Vlaams- en Waals-Brabant; er komen oplossingen voor alle omwonenden met inachtneming van de evenwichtige benadering die in de Europese verordening wordt aanbevolen (vermindering van het lawaai aan de bron, planning en beheer van het grondgebruik, ruimtelijke ordening en geluidsisolatie, technische procedures en operationele beperkingen); het regeerakkoord wordt nageleefd wat volgende punten betreft: de preferentiële banen, de windnormen, de in het vooruitzicht gestelde vliegwet en de onafhankelijke autoriteit voor de controle van de geluidshinder.

Die oplossingen zullen aan bod komen in een veiligheids-, capaciteits- en impactstudie. Wat dat laatste aspect betreft, zal rekening worden gehouden met de bevolkingsdichtheid.

Ik wil komen tot eerlijke, structurele oplossingen die de milieuhinder verminderen.

Het sorteercentrum van DHL heeft geen invloed op de nachtvluchten. Hetzelfde gold voor de vluchten van Ethiopian Airlines, dat niet langer vanaf Brussels Airport opereert.

Ik ben niet van plan het bij de wet gewaarborgde plafond van 16.000 nachtvluchten dat bijna bereikt is te verhogen. Opdat we de juiste beslissingen zouden kunnen nemen zal er een objectieve studie over de nachtvluchten uitgevoerd worden.

de rester cohérents.

Vous parlez également de l'allongement de la piste 25L. Cette mesure à plus long terme fait partie de ma réflexion, comme les mesures d'ordre technologique, afin d'améliorer la sécurité de manière importante. Je rappelle que la sécurité reste ma priorité numéro un, quel que soit le mode de transport. J'ai cependant cru comprendre que le vote intervenu au Parlement bruxellois n'accordait pas de priorité à l'allongement de la piste 25L.

Enfin, l'accord de gouvernement mentionne un accord de coopération à conclure avec la Région bruxelloise sur les normes de bruit. Je me concerterai avec mon homologue bruxelloise à ce sujet.

De structuur en de opdrachten van het onafhankelijk orgaan dat zal toezien op de geluidsoverlast zullen gelijktijdig met de structurele oplossingen worden bekendgemaakt.

Ik denk aan de verlenging van baan 25L – wat geen prioriteit is voor het Brussels Parlement – en technische maatregelen om de veiligheid te verhogen.

Ik zal met mijn Brusselse ambtgenoot overleg plegen over de samenwerkingsovereenkomst met betrekking tot de geluidsnormen.

02.03 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): Vous n'avez pas répondu à la question sur l'installation du système ILS en piste 07.

02.04 Jacqueline Galant, ministre: Nous y réfléchissons.

02.04 Minister **Jacqueline Galant**: We overwegen het ILS-systeem op baan 07 te installeren.

02.05 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): Au sujet du fret, vous ne fermez pas la porte à la possibilité que celui-ci se développe à l'aéroport de Bruxelles-National.

02.05 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): U maakt de verdere ontwikkeling van het vrachtvervoer niet onmogelijk.

02.06 Jacqueline Galant, ministre: Je n'ai pas dit cela. J'ai dit qu'il fallait rester honnête intellectuellement. Il s'agit d'une activité de tri. Il n'y a pas de vol supplémentaire.

02.06 Minister **Jacqueline Galant**: Dat heb ik niet gezegd. Het betreft een sorteeractiviteit die niet tot bijkomende vluchten leidt.

02.07 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): C'est du fret.

La **présidente**: Le 3 février, nous allons visiter DHL, pour votre information.

De **voorzitter**: Op 3 februari brengen we een bezoek aan DHL.

02.08 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): DHL, c'est une activité de fret. Et il n'y a pas pire endroit pour développer une activité de fret, sachant, comme vous l'avez dit, qu'à aucun moment dans l'histoire de ce dossier, une mesure préconisée par l'approche équilibrée, dont vous avez parlé, n'a été appliquée. Que ce soient des expropriations, isolations, insonorisations, ou l'interdiction de construction, aucune de ces mesures n'a été appliquée dans ce dossier.

02.08 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): DHL houdt zich bezig met vrachtvervoer. En er is geen slechtere plaats om die activiteit te ontwikkelen, vooral omdat er geen enkele maatregel die in het kader van de evenwichtige benadering bepleit werd in de praktijk werd omgezet. En die benadering mag niet worden aangegrepen om andere maatregelen, zoals een verbod op nachtvluchten, niet te nemen. Geen enkele van die maatregelen, waarvoor het Gewest bevoegd is, werd al genomen.

Je sens venir poindre votre volonté d'ouvrir le parachute de l'approche équilibrée pour empêcher de prendre d'autres mesures comme l'interdiction des vols de nuit. Mais le fait est qu'aujourd'hui aucune de ces mesures, qui doivent être prises au niveau régional, n'a encore été prise. Cela ne nous empêche pas de pouvoir prendre des mesures comme l'interdiction des vols de nuit, pour laquelle un accord existe entre toutes les associations.

Développer un aéroport, un *cargo hub* à proximité immédiate d'une capitale de plus d'un million d'habitants n'a pas de sens au XXI^e siècle. Si on prend l'exemple du *hub* principal de DHL en Grande-Bretagne, il se trouve dans les East-Midlands, soit à 140 km au nord de Londres. En Allemagne, la base de DHL à Leipzig/Halle et le Frankfurt-Hahn sont respectivement à 120 km de Berlin et à 100 km de Francfort. Le fret n'a pas sa place à Brussels Airport, ne serait-ce que de façon marginale.

De uitbouw van een luchthaven en een *cargo hub* zo dicht bij een hoofdstad met een miljoen inwoners is onzinnig. De vestigingen van DHL in Groot-Brittannië en Duitsland liggen op enkele honderden kilometers van de grote steden verwijderd.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

03 Questions jointes de

- M. Georges Dallemagne à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les zones d'exclusion aérienne pour les vols civils au-dessus de conflits armés" (n° 7064)

- M. Philippe Pivin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les directives concernant le survol des zones de conflits armés" (n° 7605)

03 Samengevoegde vragen van

- de heer Georges Dallemagne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "no-flyzones boven conflictgebieden voor burgervluchten" (nr. 7064)

- de heer Philippe Pivin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de richtlijnen in verband met het overvliegen van conflictgebieden" (nr. 7605)

03.01 Georges Dallemagne (cdH): Cette question date de près de deux mois. Après quinze mois de travail, l'enquête internationale coordonnée par les Pays-Bas, chargée d'examiner les circonstances du crash, le 17 juillet 2014, du vol MH17 de la Malaysian Airlines, a finalement rendu ses conclusions le 13 octobre dernier. La principale de celles-ci est que le Boeing 777 a bien été abattu par le tir d'un missile antiaérien BUK, une arme de fabrication russe. Mais les enquêteurs ont aussi conclu que Kiev aurait dû fermer cette partie de son espace aérien situé au-dessus des zones en conflit, et en informer les compagnies aériennes concernées.

Madame la ministre, pouvez-vous m'indiquer quelles sont, aujourd'hui, les principales zones d'exclusion aérienne existantes auxquelles sont confrontés les vols en partance des aéroports belges et à destination de ceux-ci? Au niveau international, quelles sont les zones, quels sont les espaces aériens que doivent ainsi éviter les avions civils atterrissant ou décollant en Belgique, pour cause de conflits armés et de risques pour les avions civils?

Qui en décide? La Belgique fait-elle valoir son point de vue à l'OACI ou à l'IATA par exemple? De quelle manière notre pays participe-t-il à ce type de décision?

On voit avec le cas ukrainien que les enquêteurs considèrent qu'au vu des risques, ce pays aurait dû fermer cette partie de son espace aérien, mais ne l'a pas fait. Dans ce cas, les autorités belges auraient-elles pu elles-mêmes prendre l'initiative et imposer aux vols transitant par des aéroports en Belgique de contourner la zone litigieuse, indépendamment d'une consigne claire des autorités locales?

Quel type de supervision est-il effectué par les autorités belges sur

03.01 Georges Dallemagne (cdH): De resultaten van het onderzoek naar de omstandigheden van de crash van het toestel van vlucht MH17 van Malaysian Airlines zijn bekend. Deze Boeing 777 werd wel degelijk neergeschoten door een BUK-raket van Russische makelij. De onderzoekers concluderen ook dat Kiev dat deel van zijn luchtruim boven conflictgebieden had moeten sluiten en de luchtvaartmaatschappijen hiervan op de hoogte had moeten brengen.

Welke no-flyzones gelden er voor toestellen die uit België vertrekken of naar België vliegen? Wie beslist hierover? Doet België zijn standpunt gelden bij de ICAO of IATA? Kunnen de Belgische autoriteiten toestellen die via een Belgische luchthaven vliegen ertoe verplichten om een gevarezone te vermijden, los van de instructies van plaatselijke autoriteiten? Wordt een en ander in België gecoördineerd?

ces questions? Comment les informations pertinentes nous parviennent-elles? À quel rythme sont-elles mises à jour? Comment en informe-t-on, au niveau belge, les compagnies aériennes et, le cas échéant, les passagers? Comment contrôle-t-on le bon respect de ces interdictions de survol par les avions civils transitant par les aéroports belges? Quelle est la nature de la coordination européenne à ce sujet?

03.02 Philippe Pivin (MR): Madame la ministre, mes questions rejoignent celles de notre collègue Dallemagne, puisque depuis le vol du MH17, nous avons eu le drame du vol russe au-dessus de l'Égypte, zone survolée près de 150 fois par semaine par des compagnies aériennes européennes.

S'il revient au pays survolé d'émettre les informations réglementant son espace aérien, les instances internationales telles que l'OACI, Eurocontrol ou l'AESA peuvent aussi émettre des recommandations essentielles aux compagnies aériennes, recommandations devant être prises sur base d'informations fiables et actualisées.

Considérant les nombreux conflits en cours, notamment en Ukraine, en Afghanistan, en Irak, Pakistan, Soudan, Yémen, en Syrie – où on voit maintenant que des sous-marins russes tireraient des missiles –, j'aimerais que vous nous informiez sur les éléments suivants: quelles directives régissent actuellement le survol des pays cités pour les compagnies belges et européennes? Quelles directives de l'État belge ont été communiquées ces 6 derniers mois aux compagnies belges définissant des restrictions de vol sur les continents européens et africains ainsi que sur le Proche-orient? Sur quelles bases sont prises ces directives? Existe-t-il une procédure particulière mise en place, par exemple, avec les services de renseignement de la Défense? Combien de lignes de compagnies belges sont-elles susceptibles de survoler des zones de conflit énoncées par les recommandations actuelles belges et internationales? Quelle collaboration est en œuvre entre les autorités belges et les instances internationales? Quelle procédure est en place à l'égard des compagnies aériennes? Comment est-ce communiqué à leur égard?

Je vous épargne la question sur les voyageurs puisqu'elle a déjà été posée.

03.03 Jacqueline Galant, ministre: Madame la présidente, en application de la convention de Chicago de 1947 et en raison du principe de la souveraineté sur l'espace aérien territorial qui en découle, la compétence de fermer ou non l'espace aérien relève de la compétence exclusive du pays concerné.

Le principe est donc que chaque État est responsable d'évaluer les risques pour les vols dans son propre espace aérien et est donc compétent pour les restrictions éventuelles à y apporter.

Il est également possible pour un État d'interdire aux aéronefs immatriculés sur son registre national de procéder à des vols à l'intérieur de l'espace aérien d'un autre État qu'il estime non sûr.

Enfin, les compagnies aériennes ont elles-mêmes toujours le choix d'éviter un espace aérien pour la sécurité duquel elles nourrissent des doutes.

03.02 Philippe Pivin (MR): Het staat aan het overvlogen land om informatie over de regels voor zijn luchtruim te verspreiden, maar de internationale instanties zoals de ICAO, Eurocontrol en EASA kunnen ook aanbevelingen doen aan de luchtvaartmaatschappijen.

Welke richtlijnen gelden er momenteel voor het overvliegen van Oekraïne, Afghanistan, Irak, Syrië, Pakistan, Libië, Sudan en Jemen? Welke richtlijnen heeft België aan de Belgische luchtvaartmaatschappijen gegeven in verband met vliegrestricties in Europa, Afrika of het Midden-Oosten? Bestaat er een specifieke procedure die samen met de inlichtingendiensten van Defensie werd uitgewerkt? Werken de Belgische autoriteiten en de internationale instanties samen?

03.03 Minister Jacqueline Galant: Krachtens het Verdrag van Chicago van 1944 is het sluiten van het luchtruim de uitsluitende bevoegdheid van het betrokken land. Een land mag de in zijn nationaal register ingeschreven luchtvaartuigen verbieden vluchten uit te voeren in het luchtruim van een ander land dat onveilig wordt geacht. Luchtvaartmaatschappijen die twifelen aan de veiligheid in een bepaalde regio van het luchtruim, kunnen er altijd omheen vliegen.

De ICAO monitort conflictgebieden

Sur demande des États, les zones de conflit sont suivies au niveau international par l'OACI qui a lancé en 2014 une plate-forme d'information sur les risques dans les zones de conflit. L'objectif est de rapporter et centraliser les informations provenant des États relatives aux risques pour l'aviation civile découlant des zones de conflit.

Afin de formaliser davantage la procédure mise en place par l'EASA et les autorités de l'aviation civile des États membres, une conférence à haut niveau européen a décidé, fin septembre 2015, de créer un groupe de travail pour examiner la faisabilité de mise en œuvre d'une procédure formelle et contraignante intégrant les différentes composantes. Les résultats des recommandations devraient être communiqués sous la prochaine présidence néerlandaise.

Eurocontrol, qui travaille en collaboration avec l'OACI, a également développé un site protégé contenant les dernières informations et évaluations des risques qui sont partagés avec les gestionnaires des routes des compagnies.

Le gestionnaire de réseau Eurocontrol est actuellement le gestionnaire de réseau désigné par l'Union européenne et chargé de développer et maintenir un plan stratégique de réseau européen et fournit notamment à la communauté aéronautique, via le *Network Operations Portal*, une vue commune de la situation du réseau aérien dans toute l'Europe ainsi qu'un travail de développement de nouvelles routes afin de détourner le trafic des zones de conflit tout en maintenant la performance du réseau européen en collaboration avec les compagnies et les prestataires de services de navigation aérienne.

La DGTA a transmis aux opérateurs belges les SIB de l'EASA sur le survol des zones de conflit suivantes: l'Afghanistan, l'Irak, la Libye, le Pakistan, la Somalie, l'Ukraine, le Yémen et les activités militaires de la Russie au-dessus de la Syrie. À noter que, dans le cas de zones de conflit en Afrique, un contact avec Brussels Airlines est pris dès la publication du projet de SIB et avant la publication finale.

Les zones mentionnées ont un impact limité pour les transporteurs belges de fret dont les destinations sont potentiellement irrégulières. Cependant, aucune ligne passagers opérée par des compagnies belges n'est aujourd'hui affectée, les zones de conflit étant dans ce cas contournées.

03.04 Georges Dallemagne (cdH): Avez-vous cité l'Égypte, madame la ministre. Non? C'est un peu étrange.

Il y a donc eu des initiatives de la DGTA, il y a des initiatives au niveau européen. C'est ce que je comprends. Par contre, les compagnies d'aviation n'ont pas pris d'initiatives de leur côté. Cela n'a pas été jugé opportun.

03.05 Philippe Pivin (MR): Madame la présidente, il a été répondu à toutes les questions.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

en heeft in 2014 een platform opgericht voor informatie over de risico's in conflictgebieden, waar alle van de landen afkomstige informatie wordt samengebracht. Een werkgroep zal nagaan of er een dwingende, formele procedure kan worden ingevoerd. Eurocontrol heeft een afgeschermd website gecreëerd met de meest recente informatie en risico-evaluaties, die zo met de routebeheerders worden gedeeld. Eurocontrol heeft tot opdracht een overzicht te bieden van de situatie in het Europese luchtruim en nieuwe routes uit te stippelen om het verkeer boven conflictgebieden weg te houden.

Het DGLV heeft de informatie van EASA met betrekking tot het risico van vluchten boven Afghanistan, Irak, Libië, Pakistan, Somalië, Oekraïne en Jemen, en van de militaire activiteiten van Rusland in Syrië, aan de Belgische operatoren bezorgd.

De vermelde zones hebben een beperkte impact voor de Belgische vrachtvervoerders. Geen enkele Belgische route voor passagiersvervoer wordt daardoor getroffen, aangezien men om de conflictgebieden heen vliegt.

03.04 Georges Dallemagne (cdH): U heeft Egypte niet vermeld, wat ik vreemd vind. Ik stel ook vast dat de luchtvaartmaatschappijen geen initiatief hebben genomen.

04 Question de M. Laurent Devin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le retard de l'arrivée des M7" (n° 7445)

04 Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vertraging in de levering van de M7-rijtuigen" (nr. 7445)

04.01 Laurent Devin (PS): Madame la présidente, madame la ministre, le matériel roulant de la SNCB a un âge moyen très élevé. On y retrouve d'ailleurs encore des automotrices datant de 1973. Afin de renouveler ce matériel roulant vieillissant, le 24 décembre 2013, la SNCB a lancé un marché historique: 3 milliards d'euros pour obtenir environ 145 000 places supplémentaires. La commande contient essentiellement des voitures à double étage en versions automotrices et non motorisées. L'arrivée de ces premiers véhicules M7 avait été annoncée pour 2017.

Depuis lors, l'eau a coulé sous les ponts et cette commande a pris un retard grandissant. En février dernier, dans cette même commission, vous nous annonciez que les premiers véhicules ne seraient pas livrés avant 2019. Mais le retard s'est encore aggravé. De plus, le constructeur, Bombardier, a réclamé une lettre d'intention de la SNCB afin d'obtenir un engagement ferme de la part de l'entreprise publique. Le conseil d'administration de la SNCB n'aurait envoyé cette lettre que fin septembre 2015. Si on ajoute à cela la diminution de la dotation fédérale prévue pour cette année et les années suivantes, il semblerait que les premiers véhicules M7 n'arriveront que bien plus tard qu'en 2019.

Madame la ministre, pouvez-vous nous donner avec certitude le délai de livraison des premiers véhicules M7? Si oui, quand seront-ils livrés? Combien d'automotrices cette première partie de la commande concerne-t-elle? Quel pourcentage cela représente-t-il par rapport à l'ensemble de la commande passée en 2013?

04.02 Jacqueline Galant, ministre: Monsieur Devin, les livraisons des premiers véhicules M7 sont prévues pour septembre 2018 et devraient durer jusqu'à décembre 2021. Dans la première partie de cet accord-cadre M7, il s'agit de 445 véhicules parmi les différents types de matériel (voiture normale, voiture pilote, voiture motorisée) qui représentent l'équivalent de plus ou moins 90 automotrices. Ceci représente environ 30 % du volume estimé nécessaire à l'horizon 2025.

Aucune commande n'a été passée en 2013. Seul un avis de marché a été publié en décembre ainsi que vous le mentionniez.

04.01 Laurent Devin (PS): De NMBS lanceerde in het kader van de vervanging van haar verouderde rollend materieel op 24 december 2013 een overheidsopdracht ter waarde van 3 miljard euro voor de levering van dubbeldeksrijtuigen, in een motorstelversie en een niet-gemotoriseerde versie, voor in totaal 145.000 bijkomende plaatsen.

De levering van de eerste M7-rijtuigen werd in eerste instantie aangekondigd voor 2017, en vervolgens voor 2019. De vertraging is intussen nog opgelopen. De constructeur, Bombardier, heeft een intentieverklaring van de NMBS geëist omdat hij een duidelijke verbintenis wilde. De raad van bestuur van de NMBS zou die brief pas eind september hebben verzonden.

Wanneer zullen, rekening houdend met de verlaging van de federale dotatie, de eerste M7-rijtuigen geleverd worden? Op hoeveel motorstellen heeft dat eerste deel van de bestelling betrekking? Hoeveel procent vertegenwoordigt dat aantal ten opzichte van de totale bestelling die in 2013 geplaatst werd?

04.02 Minister Jacqueline Galant: De eerste M7-rijtuigen worden gespreid geleverd tussen september 2018 en december 2021. Het eerste deel van de raamovereenkomst voor de M7-treinstellen heeft betrekking op 445 rijtuigen van verschillende types (normaal rijtuig, stuurstandrijtuig, gemotoriseerd rijtuig), wat overeenstemt met ongeveer 90 motorstellen. Dit vertegenwoordigt ongeveer 30 procent van het

geraamde benodigde volume tegen 2025.

Er werd geen enkele bestelling geplaatst in 2013. In december werd er enkel een overheidsopdracht gelanceerd.

04.03 **Laurent Devin** (PS): Madame la ministre, je vous remercie de votre réponse.

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

05 **Question de M. Laurent Devin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le RER wallon" (n° 7446)**

05 **Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het Waalse GEN" (nr. 7446)**

05.01 **Laurent Devin** (PS): Madame la ministre, la plate-forme d'intermodalité du rail qui vient d'être instaurée se verra notamment chargée de s'occuper des Réseaux Express Régionaux (RER) attendus pour Anvers, Gand, Liège et Charleroi. Ce projet a été désigné par l'acronyme "AnGeLiC" et s'inscrit dans l'offre suburbaine "S".

L'objectif des RER serait d'améliorer l'offre suburbaine de ces villes en augmentant les fréquences et la régularité des trains ainsi que la réouverture d'anciens points d'arrêt dans un rayon de 30 kilomètres autour des centres urbains.

À ce sujet, madame la ministre, voici mes questions.

Existe-t-il déjà une carte des gares qui feront partie du futur RER à Charleroi et à Liège? Pouvez-vous nous décrire les détails déjà connus de l'offre qui serait mise en place à Charleroi et à Liège?

Dans quels délais les deux RER wallons seraient-ils effectifs? Si vous avez des informations à propos d'Anvers et Gand, cela peut évidemment être intéressant.

05.02 **Jacqueline Galant**, ministre: Cher collègue, dans le cadre des études que la SNCB mène actuellement sur l'opportunité de développer des réseaux suburbains autour des villes d'Anvers, Gand, Liège et Charleroi, la SNCB m'indique qu'il existe des projets de cartes de possibles RER à Liège et Charleroi, projets basés sur l'offre actuelle de la SNCB. Ces deux cartes ont été conçues sur des principes identiques à ceux utilisés pour la carte de l'offre suburbaine de Bruxelles. Elles intègrent les possibles relations ferroviaires suburbaines est de la SNCB ainsi que les relations structurantes des TEC Charleroi et des TEC Liège.

La SNCB m'a communiqué que ces études sont toujours en cours et que leur avancement sera prochainement présenté à ses organes de gestion. La SNCB précise qu'il est prématuré aujourd'hui d'avancer des dates de lancement. Ceci fait partie des éléments étudiés, lesquels devront s'inscrire dans le cadre budgétaire qui s'appliquera à la SNCB.

05.01 **Laurent Devin** (PS): Het platform Intermodaliteit van het spoorverkeer zal werk maken van de gewestelijke expresnetten van Antwerpen, Gent, Luik en Charleroi (project AnGeLiC). Het is de bedoeling dat het GEN het voorstedelijk aanbod verbeterd door de frequentie en de regelmaat van de treinen te verhogen, met de heropening van stopplaatsen in een straal van 30 kilometer.

Weet men welke stations deel zullen uitmaken van de netten van Charleroi en Luik?

05.02 **Minister Jacqueline Galant**: Er bestaan GEN-kaarten in Luik en Charleroi met het huidige aanbod van de NMBS, ontworpen volgens hetzelfde principe als de kaart met het voorstedelijk aanbod in Brussel. Deze studies zijn aan de gang. Het is voorbarig om nu al te zeggen wanneer een en ander van start kan gaan.

05.03 **Laurent Devin** (PS): À propos de la présentation aux organes de gestion, avez-vous une idée du délai imparti?

05.04 **Jacqueline Galant**, ministre: La SNCB est maître de son agenda.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

06 **Question de M. Laurent Devin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les parkings payants de la SNCB" (n° 7448)**

06 **Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de betaalparkings van de NMBS" (nr. 7448)**

06.01 **Laurent Devin** (PS): Madame la présidente, madame la ministre, plus le temps passe, plus les parkings aux abords des gares deviennent payants. Il y a cinq ans, le chiffre d'affaires de B-Parking, filiale de la SNCB qui gère les parkings aux abords des gares, était de 1,77 million d'euros. En 2014, ce chiffre a été multiplié par cinq et représente 8,65 millions d'euros.

D'un point de vue financier, on comprend dès lors les raisons pour lesquelles la SNCB opte pour davantage de parkings payants. Cependant, rendre les parkings payants aux abords des gares a un effet dissuasif pour les usagers du rail. Le surcoût du parking est estimé représenter entre 17 % et 28 % de la somme de l'abonnement d'un usager.

Devant faire face au prix de l'abonnement, à celui du parking, aux problèmes de ponctualité et aux trains supprimés, les navetteurs sont de plus en plus réticents à se déplacer en train et privilégient ainsi les déplacements à l'aide d'autres moyens de transport, notamment la voiture.

Madame la ministre, sur la base de quels critères la SNCB décide-t-elle de rendre les parkings payants? Une harmonisation des tarifs des parkings est-elle prévue sur le territoire belge? Si oui, quand sera-t-elle d'application, et à combien s'élèveront les tarifs? Pouvez-vous nous dire combien de parkings deviendront payants à court et moyen termes sur l'ensemble du territoire de notre pays? Quels sont-ils?

06.02 **Jacqueline Galant**, ministre: Monsieur Devin, les éléments de réponse que je vais vous communiquer sont identiques à ceux communiqués en réponse aux questions orales n°s 6657 et 6852.

La SNCB n'est pas favorable à la gratuité des parkings pour les navetteurs et leurs clients. En effet, en 2005, sous l'impulsion du ministre Johan Vande Lanotte, ministre du Budget et des Entreprises publiques, la SNCB avait déjà exprimé un projet-pilote en rendant gratuits les parkings de douze gares du réseau. Le but était de donner une meilleure accessibilité aux parkings de ces douze gares pour les navetteurs titulaires d'une carte train ou d'un libre parcours en leur offrant un stationnement gratuit. Les voyageurs occasionnels continuaient à payer un tarif préférentiel et les non-voyageurs payaient, quant à eux, un tarif commercial.

Au terme du projet-pilote fin 2006, il s'est avéré que partout où la

06.01 **Laurent Devin** (PS): Vijf jaar geleden bedroeg de omzet van B-Parking 1,1 miljoen euro. In 2014 is de omzet naar 8,65 miljoen euro gestegen. Het is begrijpelijk dat de NMBS voor betaalparkings kiest maar die schrikken de klanten af.

Op grond van welke criteria beslist de NMBS een parking om te vormen tot een betaalparking? Zullen de tarieven van die parkings geharmoniseerd worden? Hoeveel parkings zullen er tot betaalparking worden omgevormd?

06.02 **Minister Jacqueline Galant**: Ik heb al aan andere parlementsleden geantwoord dat de NMBS niet gewonnen is voor het gratis ter beschikking stellen van parkeerplaatsen aan haar klanten. Uit een proefproject in 12 stations is gebleken dat gratis parkeren de pendelaars ertoe aanzet zich met de wagen naar het station te begeven en voertuigen aantrekt die voorheen elders in de buurt geparkeerd werden, terwijl een en ander niet tot een stijging van het aantal reizigers heeft geleid.

gratuité avait été introduite, une partie des navetteurs qui utilisent un autre moyen de transport pour se rendre à la gare avaient abandonné celui-ci pour reprendre la voiture. La mesure a également entraîné un transfert des navetteurs qui se garaient gratuitement aux environs immédiats des gares, ainsi qu'une croissance considérable de la demande en emplacements de parking, sans pour autant engendrer une augmentation du nombre de voyageurs.

Sur le plan financier, le projet a engendré des pertes de revenus en termes d'exploitation et a demandé d'importants investissements pour étendre les parkings existants et/ou créer de nouveaux parkings.

Suite à ces conclusions, la SNCB a développé et mis en œuvre une nouvelle stratégie Parking qui s'appuie sur cinq piliers:

- la garantie de disponibilité de places pour les voyageurs réguliers abonnés et le personnel prioritaire nécessaire au bon fonctionnement des trains et des gares;
- une tarification différenciée selon les types de gares, les types d'utilisateurs et selon les marchés locaux;
- la couverture des charges d'exploitation par les recettes;
- encourager l'utilisation des transports en commun entre le domicile et la gare, en évitant toute concurrence tarifaire avec le prix de l'abonnement De Lijn, TEC et STIB;
- développer une palette de services complémentaires en lien avec les parkings des gares, tels que voitures et vélos partagés ou services intermodaux.

En fonction du type de parking mais aussi de la spécificité propre à chaque gare et à son environnement, il existe trois modes d'exploitation possibles: pose d'un dispositif de contrôle d'accès, mise en place d'horodateurs en collaboration avec les villes et communes ou un partenaire privé, et aucun équipement ni parking gratuit.

La mise en place d'un dispositif de contrôle d'accès se justifie si au moins un des critères suivants est rencontré: soit le parking est en ouvrage, les coûts d'exploitation sont donc plus élevés, ce type de parking ne peut être géré que par un système de contrôle d'accès; soit le parking est saturé par des utilisateurs non-voyageurs; soit à l'inverse si le parking ne connaît pas de problème de saturation et s'il existe un potentiel commercial, la présence d'un contrôle d'accès permet de réaliser des rentrées financières extérieures; soit les parkings sont saturés par des voyageurs et des extensions de capacité ne sont pas prévues à court terme ou ne sont pas possibles.

En appliquant une tarification commerciale pour les non-voyageurs, la SNCB veut libérer plus de places pour les voyageurs et leur garantir un emplacement de parking. Pour les voyageurs habitant dans un rayon proche de la gare et qui venaient en voiture à la gare, la SNCB espère que la tarification des parkings les incitera à changer leur mode de transport pour rejoindre la gare.

La stratégie Parking de la SNCB ne prévoit pas l'application d'un tarif unique sur l'ensemble du réseau. La politique tarifaire est basée sur une matrice qui tient compte du type de gare et de son environnement, du type d'utilisateur, et de la proximité du parking par rapport à la gare.

Actuellement, la SNCB via sa filiale B-Parking gère 67 parkings

De NMBS heeft een nieuwe parkeerstrategie ontwikkeld waarbij de regelmatige reizigers met een abonnement en de personeelsleden zeker een parkeerplaats krijgen, de tarieven gedifferentieerd worden in functie van het type gebruiker en de lokale markt, de exploitatiekosten gedekt worden door de inkomsten, het gebruik van het openbaar vervoer gestimuleerd wordt en er aanvullende diensten voor de stationsparkings ontwikkeld worden.

Exploitatie is mogelijk op drie manieren: met een voorziening voor toegangscontrole, met automaten of zonder voorzieningen. Door een commercieel tarief toe te passen voor de niet-reizigers, wil de NMBS reizigers een plaats garanderen. De strategie van de NMBS voorziet niet in één tarief op het net.

Eind 2018 hoopt B-Parking 112 betalende parkings met controle te hebben, hetzij 42.000 plaatsen.

payants autour de 35 gares pour un total de 23 502 emplacements. Fin 2018, la SNCB B-Parking vise à atteindre les 112 parkings contrôlés payants autour des gares, soit plus ou moins 42 000 emplacements. Parmi les gares qui verront leur parking équipé de contrôle d'accès, nous pouvons citer: Mouscron, Andenne, Enghien, Saint-Ghislain, Huy, Louvain-la-Neuve, Essen, Herentals, Saint-Trond, Landen, Malines, Tirlemont, Blankenberge, Ostende, Lede, Geraardsbergen, Grand-Bigard, Aalter, Lokeren, Merelbeke, Mol et Hasselt.

06.03 Laurent Devin (PS): Madame la présidente, je remercie madame la ministre pour sa réponse exhaustive en la matière qu'il s'agisse du passé, du présent ou de l'avenir.

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

De **voorzitter:** Vragen nrs 7449 en 7450 van de heer Crusnière worden omgezet in schriftelijke vragen. Dat geldt eveneens voor de vragen nrs 7506 van de heer Van Hecke en 7700 van mevrouw Lahaye-Battheu.

La **présidente:** Les questions n^{os} 7449 et 7450 de M. Crusnière, 7506 de M. Van Hecke et 7700 de Mme Lahaye-Battheu sont transformées en questions écrites.

07 Vraag van mevrouw Daphné Dumery aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vrijstelling van rijbewijs C voor bestuurders van bouwplaatsmachines" (nr. 7803)

07 Question de Mme Daphné Dumery à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la dispense de permis de conduire C pour les conducteurs d'engins et de véhicules de chantier" (n° 7803)

07.01 Daphné Dumery (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, bestuurders van bouwplaatsmachines rijden met hun machine via de openbare weg van de ene werf naar de andere. Voor die machines is een rijbewijs C vereist. De Federatie van Algemene Bouwaannemers wil niet dat de bestuurders van dergelijke machines een overtreding begaan en veroordeeld worden. Zij wil dat de chauffeurs in orde zijn en dringt erop aan dat zij dergelijke machines zouden mogen besturen met een rijbewijs B in plaats van C, niet alleen omdat het rijbewijs C behalen een dure zaak is, maar vooral omdat voor de besturing van dergelijke machines de kennis verbonden aan een rijbewijs C niet nodig is. Zij dringt dus aan op een aanpassing.

07.01 Daphné Dumery (N-VA): Les conducteurs d'engins de chantier empruntent la voie publique pour conduire leurs machines d'un chantier à l'autre. Un permis C est exigé pour ce faire. La Fédération des Entrepreneurs Généraux de la Construction plaide pour une adaptation de ces conditions, car un permis B serait suffisant pour la conduite de tels engins.

Voor de vraag of dit al dan niet opportuun is, richt ik mij tot u. U hebt aangekondigd dat er wijzigingen zouden worden aangebracht aan de Wegcode. Valt dat daaronder? Bent u bereid om aan die vraag tegemoet te komen en zult u die bestuurders vrijstellen van het in het bezit zijn van een rijbewijs C?

Cette demande se justifie-t-elle et qu'en pense la ministre?

07.02 Minister Jacqueline Galant: Mevrouw de voorzitter, mevrouw Dumery, mijn administratie werd tijdens het laatste kwartaal van 2014 van deze problematiek op de hoogte gebracht. Sinds begin 2015 vinden er vergaderingen plaats met vertegenwoordigers van de sectoren en de administratie om een manier te vinden om aan deze problematiek te verhelpen.

07.02 Jacqueline Galant, ministre: Depuis le début de l'année 2015, des concertations sont en cours entre les représentants des secteurs de la construction et l'administration. Les engins de chantier figurent dans la catégorie C et comme l'Europe est compétente pour les

De bouwplaatsmachines behoren in beginsel tot categorie C. Europa is bevoegd voor de categorisering van voertuigen en de

overeenstemmende vereiste rijbewijzen. De Europese Commissie moet akkoord gaan met de invoering van een afwijkingsstelsel om onder bepaalde voorwaarden deze voertuigen te mogen besturen. Er werd in juni 2015 een brief gestuurd naar de Europese Commissie. De brief werd goed ontvangen, maar aangezien een antwoord op zich liet wachten, werd er contact met hen opgenomen. De ambtenaar van de Europese Commissie antwoordde dat de door België ingediende vraag over de haalbaarheid van een dergelijke vrijstelling veel juridische vragen heeft doen rijzen en een complexe analyse vereist. De resultaten zullen weldra aan de Belgische administratie worden meegedeeld.

In geval van een positief antwoord zal een ontwerp tot wijziging van het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs worden uitgewerkt. In geval van een negatief antwoord zal het bijgevolg niet mogelijk zijn om de vraag van de sector in te willigen.

De sector, en vooral de FABAs, worden nauw betrokken bij dit dossier, en informatie betreffende de vooruitgang van het project wordt regelmatig verstrekt.

véhicules de ce type et les permis correspondants, la Commission européenne doit donner son accord à une éventuelle dérogation. La Commission a déjà expliqué que l'octroi d'une telle dérogation faisait surgir de nombreuses questions d'ordre juridique et nécessitait une analyse complexe. Nous attendons prochainement des nouvelles de la Commission. Si la réponse est positive, un projet de modification de l'arrêté royal sera élaboré. Dans le cas contraire, aucune adaptation ne sera possible.

07.03 Daphné Dumery (N-VA): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw omstandig antwoord.

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

08 Vraag van mevrouw Daphné Dumery aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de gepersonaliseerde nummerplaten" (nr. 7822)

08 Question de Mme Daphné Dumery à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les plaques d'immatriculation personnalisées" (n° 7822)

08.01 Daphné Dumery (N-VA): Mevrouw de minister, bij de gepersonaliseerde nummerplaten blijken sommigen nogal inventief te zijn wat de naam betreft. Niet alleen zien we echt wel grappige nummerplaten passeren, blijktbaar zijn er ook die uitingen van extremisme en eventueel van een voorkeur voor terrorisme of radicalisering in hun nummerplaat vertolkt willen zien. Ik heb in mijn toelichting een voorbeeld gegeven van zo'n nummerplaat. Wat doet men daarmee op zo'n moment? Laat men dat toe of niet?

08.01 Daphné Dumery (N-VA): Certaines plaques d'immatriculation personnalisées véhiculent un message raciste.

Est-ce légal? Des plaques d'immatriculation comportant des références à l'extrémisme militant, voire au terrorisme, ont-elles déjà été délivrées? La ministre envisage-t-elle le retrait des plaques d'immatriculation en question?

Werden er sinds de invoering van de gepersonaliseerde nummerplaten al platen uitgereikt die verwijzingen bevatten naar militant extremisme of terrorisme? Zo ja, bent u bereid een initiatief te nemen met het oog op intrekking of onbeschikbaarheid van gepersonaliseerde nummerplaatcombinaties die verwijzingen bevatten naar militant islamisme of ander militant extremisme of terrorisme?

08.02 Minister Jacqueline Galant: Sinds de invoering van de gepersonaliseerde nummerplaten werd er nog geen kenteken uitgereikt met verwijzingen naar militant extremisme of terrorisme.

08.02 Jacqueline Galant, ministre: Aucune plaque minéralogique comportant des références à l'extrémisme militant ou au terrorisme n'a été délivrée depuis l'instauration des plaques d'immatriculation personnalisées.

De DIV waakt bij de uitreiking van de gepersonaliseerde nummerplaat over de aangevraagde combinatie. Combinaties van beledigende, racistische of xenofobe aard zijn verboden. Bovendien behoudt de

DIV zich het recht voor om elke combinatie te herroepen en elke combinatie te schrappen die onderhevig was aan een aanklacht, dit zonder dat enige compensatie door de titularis kan worden geëist. Deze informatie wordt aan de aanvrager van de gepersonaliseerde nummerplaat meegedeeld op het reservatieformulier.

Lors de la délivrance de l'immatriculation, la DIV est attentive à la combinaison demandée. Les combinaisons insultantes, racistes ou xénophobes sont interdites. La DIV se réserve en outre le droit de radier toute combinaison ayant fait l'objet d'une plainte, sans possibilité pour le titulaire de la plaque d'immatriculation d'exiger une quelconque compensation.

08.03 Daphné Dumery (N-VA): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw duidelijk antwoord.

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

09 Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de verkoop en aankoop van gronden en gebouwen door de NMBS en haar vastgoeddochters" (nr. 7823)

09 Question de M. Wouter Raskin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la vente et l'achat de terrains et de bâtiments par la SNCB et ses filiales immobilières" (n° 7823)

09.01 Wouter Raskin (N-VA): Mevrouw de minister, de NMBS heeft heel wat gronden en gebouwen in eigendom. Gronden die niet meer nodig zijn voor haar strikte vervoerstaak, kunnen worden verkocht. De afgelopen jaren werden dan ook gronden verkocht aan verschillende steden en gemeenten.

09.01 Wouter Raskin (N-VA): La ministre peut-elle dresser l'inventaire de l'ensemble des terrains et bâtiments qui ont été achetés par la SNCB ou par ses filiales immobilières à la ville d'Hasselt, des terrains et bâtiments qui ont été vendus par la SNCB ou par ses filiales immobilières à la ville d'Hasselt et des terrains et bâtiments qui ont été achetés et vendus par Eurostation et Euro Immo Star?

Mijn vragen aan u zijn de volgende.

Kunt u me een overzicht geven van de gronden en gebouwen, aangekocht door de NMBS of haar vastgoeddochters bij de stad Hasselt, het AGB en/of de participaties waar de stad Hasselt deel van uitmaakt? Graag met vermelding van prijs en datum van aankoop.

Kunt u me een overzicht geven van alle gronden en gebouwen die verkocht werden door de NMBS of haar vastgoeddochters aan de stad Hasselt, het AGB en/of de participaties waar de stad deel van uitmaakt? Ook hier graag met vermelding van prijs en datum van verkoop.

Kunt u een overzicht geven van de gronden en gebouwen die aangekocht werden door Eurostation en/of Euro Immo Star? Graag met vermelding van prijs en datum van aankoop.

Kunt u een overzicht geven van de gronden en gebouwen die verkocht werden door Eurostation en/of Euro Immo Star? Opnieuw graag met vermelding van prijs en datum van verkoop.

09.02 Minister Jacqueline Galant: Mijnheer Raskin, de NMBS is een autonoom overheidsbedrijf dat vrij zijn commerciële en operationele strategie kan kiezen, evenals de instrumenten en middelen om deze strategie te volgen. Met name kan zij vrij binnen de grenzen van haar doel over de verwerving, de aanwending en de verwerking van haar

09.02 Jacqueline Galant, ministre: La SNCB est une entreprise publique autonome qui est libre de définir sa stratégie commerciale et opérationnelle.

goederen beslissen.

Zoals blijkt uit de parlementaire vraag, wordt toelichting gevraagd inzake de aankoop en verkoop door de NMBS, Eurostation en/of Euro Immo Star van gronden en gebouwen die niet meer nodig zijn voor de vervoerstaak van de NMBS. De parlementaire vraag slaat bijgevolg op beslissingen die buiten de opdrachten van openbare dienst van de NMBS vallen en behoren tot haar louter commerciële activiteiten, waarvoor de NMBS vrij kan optreden. Deze activiteiten vallen niet onder het administratieve toezicht.

Het voorgaande gaat des te meer op voor de vastgoeddochters van de NMBS, die rechtspersonen van privaatrechtelijke aard zijn. Bovendien zijn de NMBS en zeker haar vastgoeddochters in het kader van de geviseerde vastgoedactiviteiten actief in een concurrentiële omgeving. De gevraagde informatie zou aan de concurrenten of mogelijke kopers aanwijzingen kunnen geven betreffende hun strategieën en marges. De bekendmaking zou hun bijgevolg schade kunnen berokkenen. Daarom is de informatie betreffende de contracten vertrouwelijk.

09.03 Wouter Raskin (N-VA): Mevrouw de minister, bedankt voor uw onduidelijke maar tegelijkertijd ook duidelijke antwoord.

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

De **voorzitter**: Mevrouw Van Camp, u krijgt het woord voor uw vraag nr. 7825.

M. Raskin veut obtenir des informations concernant des décisions qui sortent du cadre des missions de service public de la SNCB et qui ne relèvent dès lors pas de la tutelle administrative. Les filiales immobilières de la SNCB sont des personnes morales de droit privé. De plus, comme la SNCB et ses filiales immobilières évoluent dans un environnement concurrentiel, toute information en relation avec des contrats est de nature confidentielle.

La **présidente**: La question n° 7825 de Mlle Van Camp est transformée en question écrite.

09.04 Yoleen Van Camp (N-VA): Mevrouw de voorzitter, die vraag wordt omgezet in een schriftelijke vraag, zoals ik al had gemeld.

De **voorzitter**: Oké.

10 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de problematiek van de geluidsoverlast" (nr. 7826)

10 Question de M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le problème des nuisances sonores" (n° 7826)

10.01 David Geerts (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, deze vraag gaat over de problematiek van geluidsoverlast. Ik buig mij al enkele jaren over dat dossier en ik heb over deze materie ook al vragen gesteld aan uw voorgangers.

Inwoners die langs spoorlijnen wonen waar goederenverkeer passeert hebben, vaak terecht, bijkomende investeringen gevraagd aan Infrabel. Ik denk in dat verband aan de Montzenroute of aan spoorlijn 50 tussen Gent en Brussel. Telkens werd er geantwoord dat er een programma bestaat om daaraan te werken. Voormalig minister Labille heeft bijvoorbeeld geantwoord dat 40 % van de NMBS-reizigerstreinen tegen 2015 van het geluidsarme type zal zijn. Het was immers steeds de bedoeling, zowel bij de NMBS als bij Infrabel, om het geluid zoveel mogelijk te bestrijden aan de bron. Bovendien zouden de goederentreinen worden gemonitord via een dertigtal systemen geïnstalleerd op het net.

10.01 David Geerts (sp.a): Les riverains d'une voie de chemin de fer peuvent demander à Infrabel de procéder à des investissements additionnels pour lutter contre les nuisances sonores. Le gouvernement précédent avait promis que d'ici 2015, 40 % du parc des trains de voyageurs serait composé de matériel roulant peu bruyant et que les trains de marchandises seraient contrôlés à une trentaine d'endroits dispersés le long du réseau.

Quels sont les critères retenus par

Mevrouw de minister, wij zijn nu enkele jaren na de plannen die destijds werden opgesteld. Welke criteria hanteert Infrabel inzake de plaatsing van geluidsdempende schermen? Plaats Infrabel standaardgeluidsschermen bij alle nieuwe projecten? Welke criteria gelden er ter zake?

2015 loopt ten einde. Klopt het dat effectief 40 % van de vloot van de NMBS van het geluidsarme type is, of is die doelstelling niet gehaald?

Voor goederentreinen werden soortgelijke evoluties verwacht. Welke doelstellingen zijn er daarvoor naar voren geschoven? Destijds was dat immers nog niet duidelijk.

Wat is de stand van zaken van het monitorsysteem met die 30 punten? Is dat voltooid en geëvalueerd?

De bestrijding van geluidsoverlast werd aangekondigd als een project dat over meerdere jaren gespreid zou worden. Wordt daarmee rekening gehouden bij de opstelling van de kredieten binnen de investeringscel?

10.02 Minister **Jacqueline Galant**: Mevrouw de voorzitter, bij de ontwikkeling van nieuwe spoorlijnen volgt Infrabel de bepalingen inzake de milieueffectenstudies, conform de wettelijke bepalingen. Indien die studies aantonen dat de geluidsniveaus moeten worden beperkt, dan worden die maatregelen geïntegreerd in het ontwerp. Infrabel heeft geen impact op de geluidswerende maatregelen die door de spoorwegoperatoren worden genomen.

Inzake het goederenvervoer in het bijzonder wens ik toch ook te vermelden dat er Europese maatregelen bestaan ter ondersteuning van de *retrofitting* en om het aanbrengen van geluidsarme remblokken te stimuleren. Op basis van testresultaten werd een leverancier gekozen die nu met de uitrol is gestart.

In 2015 worden nog drie systemen geplaatst, namelijk L50 Kwatrecht-Wetteren, L24 Remersdaal-Montzen en L75 De Pinte. Op het einde van 2015 zullen acht van de 30 systemen operationeel zijn. In 2016 volgen normaliter opnieuw drie systemen. 50 % van de monitoringsystemen zullen dan geplaatst zijn.

De evaluatie van deze systemen is veelbelovend. Veel fouten worden opgespoord en het geluidsarme materieel van de diverse operatoren kan in kaart worden gebracht. De operatoren worden van deze gegevens ingelicht.

Infrabel participeert actief in de opmaak van geluidsbelastingskaarten en van actieplannen ter reductie van geluidsniveaus, conform de Europese richtlijn nr. 2002/49 inzake de evaluatie en de beheersing van het omgevingslawaai.

De financiële middelen daartoe maken deel uit van de financiële middelen voor het onderhoud van de spoorweginfrastructuur.

Infrabel pour l'installation d'écrans antibruit? L'objectif des 40 % de trains de voyageurs peu bruyants a-t-il été atteint? Quels objectifs ont été formulés pour les trains de marchandises? Le dispositif de contrôle annoncé est-il opérationnel? La lutte contre les nuisances sonores a-t-elle été prise en considération lors de la fixation des crédits?

10.02 **Jacqueline Galant**, ministre: Pour le développement de nouvelles lignes ferroviaires, Infrabel respecte les dispositions des études d'incidence mais la société n'a aucun moyen d'influer sur les mesures de lutte contre les nuisances sonores des opérateurs ferroviaires.

L'Union européenne a adopté des mesures pour encourager l'installation de semelles de frein peu bruyantes pour les trains de marchandises. Un fournisseur de ces équipements a été choisi sur la base de résultats d'essais et il a commencé les travaux.

À la fin de cette année, huit des trente systèmes de monitoring seront opérationnels. L'évaluation de ces systèmes est très prometteuse.

Infrabel participe à l'établissement d'une cartographie de la pollution sonore et de plans d'action pour diminuer les nuisances conformément à la directive européenne. Les moyens financiers mis à disposition proviennent du budget destiné à l'entretien des infrastructures ferroviaires.

10.03 David Geerts (sp.a): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord.

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

De **voorzitter**: Aan de orde is de vraag nr. 7845 van de heer Geerts over het aantal incidenten op Kempische lijnen.

10.04 David Geerts (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, dit was aanvankelijk een schriftelijke vraag die op 9 september 2014 werd ingediend. Ik wilde ze nu mondeling stellen omdat ik nog steeds geen antwoord heb gekregen. Nu er een antwoord kan worden gegeven, wil ik ze gerust omzetten in een schriftelijke vraag.

10.04 David Geerts (sp.a): Je me contenterai de la réponse écrite à cette question. (*Le ministre acquiesce*)

De **voorzitter**: Waarvan akte.

11 Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de verhuis van het NMBS-personeelsbureau van Hasselt" (nr. 7884)

11 Question de M. Wouter Raskin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le déménagement du service du personnel de la SNCB de Hasselt" (n° 7884)

11.01 Wouter Raskin (N-VA): Mevrouw de minister, in een vorige mondelinge vraag peilde ik naar de plannen van de NMBS om een reeks diensten vanuit Hasselt over te hevelen naar de andere provincies. Op mijn vraag over de toekomst van het personeelsbureau gaf u echter geen volledig antwoord.

11.01 Wouter Raskin (N-VA): Les bureaux du personnel Transport 3 à Liège et à Charleroi ont-ils été maintenus parce que le déplacement vers Mons ou Namur serait trop pénible pour le personnel ou pour d'autres raisons? Le service du personnel de Hasselt déménagerait à Anvers, mais la perspective d'un tel déplacement est également peu séduisante. La ministre est-elle disposée à appliquer aux collaborateurs flamands l'exception qu'elle fait pour les collaborateurs wallons?

Ik wil de vraag daarom opnieuw aan u voorleggen.

Ten eerste, de personeelsbureaus Transport 3 werden in Luik en Charleroi behouden omdat de verplaatsing naar Bergen of Namen te zwaar zou zijn voor het personeel. Klopt dit? Of werden de personeelsbureaus in Luik en Charleroi om andere redenen behouden? Zo ja, welke dan?

Ten tweede, voor het Limburgse personeel gaat een gelijkaardige redenering op. Het personeelsbureau zou verhuizen naar Antwerpen maar ook die verplaatsing tussen Hasselt en Antwerpen is weinig aantrekkelijk. Men is al snel anderhalf uur onderweg, enkele reis. Bent u daarom bereid om de uitzondering die voor de werknemers uit Wallonië gemaakt werd ook te maken voor de werknemers uit Vlaanderen? Zoniet, welke zijn hiervoor de redenen?

Alvast bedankt voor uw antwoord.

11.02 Minister Jacqueline Galant: Beste collega, in maart 2014 besliste de dienst Treinbegeleiding om te evolueren naar een structuur op districtsniveau. Deze structuur wordt gradueel ingevoerd en zal voor het merendeel van de medewerkers zoals voorzien gerealiseerd zijn tegen eind december 2015. Bepaalde administratieve medewerkers in Vlaanderen en Wallonië verschoven nog niet naar de districtszetel wegens hun persoonlijke sociale situatie, de interne organisatie, of omdat ze op korte termijn op pensioen gingen.

11.02 Jacqueline Galant, ministre: En mars 2014, le service d'accompagnement des trains a décidé d'évoluer vers une structure au niveau des districts. Pour la majorité des collaborateurs, cette modification prendra cours à la fin de 2015. Certains collaborateurs admi-

Binnen de huidige efficiëntieoefening zullen alle lokale administratieve diensten binnen Transport gecentraliseerd worden op districtsniveau en dit tegen eind 2016. Hierbij zullen alle betrokken personeelsleden op een gelijke manier behandeld worden, zowel in Vlaanderen als in Wallonië. De bestaande reglementaire bepalingen worden steeds gerespecteerd. Dit betekent dus dat de personeelsbureaus van Luik en Charleroi eveneens verschuiven naar de districtszetels van Bergen of Namen.

Alle lokale administratieve diensten van Transport zullen in het kader van een efficiëntieoefening gecentraliseerd worden op districtsniveau. Uiteraard zal de lokale organisatorische situatie en de persoonlijke situatie van de medewerkers bestudeerd worden en kunnen er in bepaalde gevallen overgangsmatregelen overwogen worden.

nistratifs flamands et wallons n'ont pas encore dû déménager vers le siège du district concerné en raison de leur situation sociale personnelle, de l'organisation interne ou parce qu'ils prendront bientôt leur retraite.

Dans le cadre de l'exercice d'efficacité actuel, tous les services administratifs locaux de Transport seront centralisés au niveau du district d'ici fin 2016. Tous les membres du personnel, flamands comme wallons, seront traités de la même manière. Les dispositions réglementaires sont toujours respectées. Les bureaux du personnel de Liège et de Charleroi déménagent vers les sièges de district de Mons ou Namur.

Tous les services administratifs locaux de Transport seront centralisés au niveau du district. Bien entendu, la situation organisationnelle locale et la situation personnelle des collaborateurs seront examinées et des mesures transitoires pourront être envisagées dans certains cas.

11.03 Wouter Raskin (N-VA): Mevrouw de minister, bedankt voor uw antwoord.

Heb ik het juist begrepen dat de oefening afgerond zou zijn tegen eind 2016? (*Instemming*)

Ik zal het zeker opvolgen. Alvast bedankt.

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

La **présidente**: Monsieur Devin, vous avez la parole pour votre question inscrite au point 16 de l'ordre du jour.

11.04 Laurent Devin (PS): Madame la présidente, M. Geerts, qui est un des collègues les plus fraternels de ce Parlement avec moi, souhaite pouvoir poser sa question juste avant les miennes. Je n'ai pas de souci avec cela.

12 Vraag van de heer David Geerts aan de vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel, over "beveiligingsmaatregelen voor Thalysopstapplaatsen" (nr. 7918)

12 Question de M. David Geerts au vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et des Consommateurs, chargé du Commerce extérieur, sur "les mesures de sécurité aux points d'arrêt du

Thalys" (n° 7918)

12.01 David Geerts (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, deze vraag gaat over de beveiligingsmaatregelen voor Thalysopstapplaatsen, die wij met de commissie hebben kunnen bekijken.

Er zijn versterkte maatregelen genomen, maar ook maatregelen die gevolgen hebben.

Ik heb in de schriftelijke neerslag van mijn vraag het geval van Antwerpen-Centraal vermeld, waar de achterkant van het station, de kant van het Kievitplein, afgesloten is, met als effect dat er een beperkte communicatie is ten aanzien van reizigers die deze ingang gebruiken en dergelijke.

Wat zijn de plannen rond de beveiliging van Thalysopstapplaatsen in België? Gaat het over tijdelijke maatregelen zoals het afsluiten van ingangen en zullen patrouilles voldoende zijn, of denkt men ook na over infrastructuuringrepen om een aparte toegang te creëren voor Thalysreizigers? Is derhalve het idee dat u lanceerde overleind gebleven?

Is de NMBS zich ervan bewust dat de communicatie omtrent extra veiligheidsmaatregelen onvoldoende gebeurt in het station van Antwerpen-Centraal?

12.02 Minister Jacqueline Galant: Mevrouw de voorzitter, in verband met de veiligheidsmaatregelen voor de Thalys in het kader van de verhoogde terreurdreiging, werd op 21 november 2015 op vraag van de spoorwegpolitie een controle van personen en bagage voor de reizigers in internationaal verkeer georganiseerd in het station Brussel-Zuid. Deze controles werden op 23 november 2015 uitgebreid tot de stations Antwerpen-Centraal en Liège-Guillemins. Daarnaast worden bepaalde Thalystreinen op het traject Brussel-Parijs begeleid door gemengde patrouilles van de Belgische spoorwegpolitie en de Franse PAF (Police aux Frontières).

Momenteel wordt bij de NMBS onderzocht hoe deze maatregelen op een gestructureerde manier kunnen worden voortgezet. Daarbij zijn uiteraard infrastructurele aanpassingen nodig, en dit vooral in de stations waar de internationale treinen stoppen: Brussel-Zuid, Brussel-Noord, Brussel-Nationaal-Luchthaven, Antwerpen-Centraal, Antwerpen-Berchem en Liège-Guillemins.

Naast de aanpassing van de infrastructuur, zoals de afzonderlijke toegang tot de perrons naar de internationale treinen, dienen eveneens de organisatorische en technische beveiligingsmaatregelen te worden geoptimaliseerd. Hierbij wordt gedacht aan de installatie van x-raytoestellen en detectieportieken en de inzet van bijkomende veiligheidsagenten om de effectieve controles uit te voeren. Het grote probleem hierbij is dat alle perrons, zowel voor internationale treinen als voor treinen in binnenverkeer, gebruikt worden.

Betreffende de communicatie over de veiligheidsmaatregelen naar de reizigers/klanten, werden sinds de invoering van de extra veiligheidsmaatregelen in Antwerpen-Centraal door de NMBS de nodige communicatiemaatregelen genomen. Het gaat met name over

12.01 David Geerts (sp.a): Des mesures de sécurité plus strictes sont désormais en vigueur aux points d'arrêt du Thalys.

S'agit-il de mesures temporaires ou envisage-t-on à terme certains aménagements d'infrastructure pour créer un accès séparé pour les utilisateurs du Thalys? La SNCB a-t-elle conscience du fait qu'à la gare d'Anvers-Central, l'information des voyageurs sur les mesures de sécurité est totalement insuffisante?

12.02 Jacqueline Galant, ministre: Avec l'élévation de la menace terroriste, un contrôle des personnes et des bagages a été établi le 21 novembre 2015 pour les voyageurs internationaux à Bruxelles-Midi; ce contrôle a été étendu deux jours plus tard aux gares d'Anvers-Central et de Liège-Guillemins. De plus, des patrouilles mixtes composées d'agents de la police des chemins de fer belge et de la Police aux Frontières française accompagnent certains Thalys sur le trajet Bruxelles-Paris.

La SNCB examine actuellement comment elle peut mettre ces mesures en œuvre de manière structurelle, ce qui nécessite une adaptation des infrastructures, en particulier dans les gares où s'arrêtent les trains internationaux. Elle envisage également l'installation d'appareils à rayons x et de portiques de détection ainsi que l'engagement d'agents de sécurité supplémentaires affectés aux contrôles. Le fait que les quais servent au trafic national comme

infoborden in het station, communicatie via de schermen en het omroepen van boodschappen voor het vertrek van de Thalys.

au trafic international pose cependant un problème.

Thalys zelf informeert haar klanten/reizigers eveneens via haar website en folders. Het stationspersoneel evenals de veiligheidsdiensten van de NMBS staan in voor de kanalisatie van de reizigers en informeren waar nodig.

Dans la gare d'Anvers-Central, la SNCB fait passer la communication concernant les mesures de sécurité par les panneaux d'information et les écrans se trouvant dans la gare et par la diffusion de messages. Thalys publie lui-même des informations sur son site web et par le biais de dépliants. Le personnel de la gare et les services de sécurité de la SNCB fournissent des informations en cas de besoin.

12.03 David Geerts (sp.a): Ik dank de minister voor haar antwoord.

Het is natuurlijk altijd een zeer moeilijk debat, vergelijkbaar met het debat over de beveiliging van spoorlijnen. De vraag is welke lijn men moet trekken en in hoeverre men meegaat in die beveiliging. Stel u voor dat men iets niet doet en dat er dan iets gebeurt, in welke mate zou men zich dan schuldig voelen?

Ik hoop dat er hier evenwel een gezond evenwicht gevonden wordt tussen een zekere vorm van efficiëntie en het efficiënt aanwenden van de middelen.

In januari zal ik mijn vraag opnieuw stellen om na te gaan welke maatregelen er dan genomen geweest zijn.

12.04 Minister Jacqueline Galant: Nog een bijkomend antwoord.

Ik heb het initiatief genomen om deze problematiek te bespreken met mijn collega's van Duitsland, Nederland, Frankrijk, Luxemburg en België.

12.04 Jacqueline Galant, ministre: J'ai examiné cette question en détail avec mes homologues allemand, néerlandais, français, luxembourgeois et belges.

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

13 Question de M. Laurent Devin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la hausse des accidents à la suite du passage à l'heure d'hiver" (n° 7862)

13 Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toename van het aantal ongevallen als gevolg van de overschakeling op het winteruur" (nr. 7862)

13.01 Laurent Devin (PS): Madame la ministre, une étude récemment menée par l'Institut belge pour la sécurité routière (IBSR) indique que le passage à l'heure d'hiver engendre une forte hausse des accidents sur nos routes. En effet, le changement d'heure implique une augmentation de 84 % des accidents graves touchant les piétons entre octobre et décembre, durant les heures de pointe de l'après-midi. Ce constat est encore aggravé lorsqu'on apprend que le nombre de piétons tués par 1 000 accidents grimpe de 180 % avec le

13.01 Laurent Devin (PS): Het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) heeft vastgesteld dat het aantal zware ongevallen met voetgangers tijdens de avondspits van oktober tot december met 84 procent toeneemt. Het aantal dodelijke

passage à l'heure d'hiver. Ainsi l'IBSR estime qu'au cours de la semaine qui suit le changement d'heure, on déplore huit tués de plus sur nos routes que la semaine qui précède cette adaptation d'horaire.

Le gouvernement fédéral a-t-il l'intention de prendre des mesures visant à améliorer la visibilité sur les routes afin de lutter contre cette hausse des accidents, notamment lors du passage à l'heure d'hiver? Si oui, quelles sont-elles? Disposez-vous du nombre d'accidents supplémentaires constatés suite au passage à l'heure d'hiver de 2013 afin de les comparer à celui relevé en 2014?

13.02 **Jacqueline Galant**, ministre: Cher collègue, outre l'importance d'un bon éclairage des passages pour piétons qui accroît sensiblement la sécurité routière, il est primordial de sensibiliser les usagers de la route, qu'ils soient piétons ou conducteurs, à être visibles en toutes circonstances. Ce thème est régulièrement abordé lors des émissions dédiées à la sécurité routière "Contacts" et "Kijk uit". Le gouvernement fédéral ne compte pas adopter de règles contraignantes mais appuie l'importance des campagnes de sensibilisation saisonnières sur ce thème.

Je vous rappelle aussi que les infrastructures sont de la compétence des Régions. Je me réfère ici aux éléments de réponse qui m'ont été fournis par l'IBSR qui a réalisé l'étude.

Premièrement, cette étude sur l'impact du changement d'heure sur la sécurité routière et dont les chiffres sont repris dans la question, repose sur des données de 2004-2013 agréées. Afin de garantir la validité des résultats, il n'est pas recommandé d'effectuer l'analyse année par année car les résultats pourraient alors refléter des évolutions aléatoires propres à chaque année et non une tendance de fond.

Deuxièmement, l'étude porte uniquement sur les accidents impliquant un piéton. Les résultats ne peuvent, sans vérification, être généralisés à l'ensemble des usagers de la route. Par ailleurs, c'est le nombre total de piétons victimes de la route, c'est-à-dire tués et blessés confondus, qui augmente de huit unités à la suite du changement d'heure, et non pas le nombre de piétons tués.

Troisièmement, l'étude semble indiquer que c'est l'obscurité même qui explique la hausse de l'accidentalité des piétons et non pas le fait qu'il faille laisser le temps aux usagers de s'habituer au changement de luminosité. L'obscurité pendant l'heure de pointe exige que nous adaptions notre comportement dans la circulation en tant que piétons et automobilistes, ce qui n'est pas toujours le cas. Aux usagers faibles, on recommandera d'être le plus visible possible et de tenir compte des véhicules qui approchent lors de la traversée de la chaussée. Aux automobilistes, on conseillera de redoubler de prudence à proximité des passages pour piétons.

slachtoffers stijgt met maar liefst 180 procent na de overschakeling op de wintertijd. Tijdens de week na de overschakeling vallen er 8 doden meer dan tijdens de week ervoor.

Welke maatregelen zal de regering nemen om de zichtbaarheid op onze wegen te verbeteren? Hoeveel ongevallen meer werden er na de overschakeling op de wintertijd in 2013 vastgesteld?

13.02 **Minister Jacqueline Galant**: Een goede verlichting van de zebrapaden verhoogt de veiligheid. Alle weggebruikers moeten gesensibiliseerd worden voor het belang van een goede zichtbaarheid in alle omstandigheden: dat is de opzet van de uitzendingen *Contacts* en *Kijk uit*. De federale regering zal geen bindende regels uitvaardigen, maar steunt de sensibilisercampagnes. De wegeninfrastructuur is een gewestelijke bevoegdheid.

De studie van het BIVV is gebaseerd op gegevens uit de periode 2004-2013. Wil men de geldigheid van de resultaten garanderen, dan doet men er goed aan de gegevens niet per jaar te analyseren, want in dat geval gaat men voorbij aan de onderliggende trends. De studie heeft alleen betrekking op ongevallen waarbij een voetganger betrokken was. Het is het aantal voetgangers dat sterft of gewond raakt bij een ongeval dat met 8 eenheden toeneemt na de overschakeling op de wintertijd. Blijkbaar is het de duisternis zelf die tot meer ongevallen met voetgangers leidt, en niet de tijd die weggebruikers zouden nodig hebben om zich daaraan aan te passen.

Door die duisternis moeten zwakke weggebruikers ervoor zorgen dat ze zichtbaarder zijn en rekening houden met aankomende voertuigen.

Bestuurders wordt aangeraden extra voorzichtig te zijn in de buurt van oversteekplaatsen.

13.03 **Laurent Devin** (PS): Madame la présidente, je prends acte de la réponse de Mme la ministre.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

14 **Question de M. Laurent Devin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la hausse des délits dans les grandes gares belges" (n° 7863)**

14 **Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toename van het aantal misdrijven in de grote Belgische stations" (nr. 7863)**

14.01 **Laurent Devin** (PS): Madame la ministre, vous êtes la première à prôner une sécurité renforcée au sein des gares de notre pays. Les statistiques de Securail pour le premier semestre de cette année 2015 laissent cependant à désirer.

14.01 **Laurent Devin** (PS): U bent de eerste om te pleiten voor veiligere stations. De statistieken van Securail voor het eerste halfjaar van 2015 laten nochtans te wensen over.

De janvier à juin 2015, 75 % des interventions de Securail ont été concentrées dans les dix plus grandes gares du pays, à savoir Bruxelles-Midi, Bruxelles-Nord, Bruxelles-Central, Liège-Guillemins, Anvers-Central, Gand-Saint-Pierre, Ottignies, Namur, Louvain. Si cette tendance venait à se poursuivre au cours du second semestre de 2015, nous assisterions à une véritable explosion des quotas d'intervention par rapport aux années précédentes.

Tussen januari en juni concentreerde 75 procent van de interventies zich in de tien grootste stations van het land. Als die trend zich doorzet, zal er sprake zijn van een regelrechte explosie van het aantal interventies in vergelijking met voorheen.

Madame la ministre, pouvez-vous nous détailler le nombre d'interventions dans les dix plus grandes gares belges? Quels sont les types de délits constatés? Pouvez-vous nous en indiquer les chiffres pour chaque catégorie de délits? Quelles mesures envisagez-vous pour faire face à cette hausse des délits au sein des grandes gares? Quand seront-elles mises en application?

Kunt u gedetailleerde cijfers geven over de interventies in die stations? Welke misdrijven worden er vastgesteld? Kunt u cijfers geven per categorie? Welke maatregelen zult u nemen om die toename van het aantal misdrijven aan te pakken? Wanneer zullen ze ingaan?

14.02 **Jacqueline Galant**, ministre: Monsieur Devin, vous allez recevoir un tableau reprenant le nombre d'interventions de Securail dans les dix plus grandes gares au cours des six premiers mois de 2014 et 2015 et un second tableau reprenant le nombre d'interventions pour les faits principaux et autres dans les dix plus grandes gares au cours des six premiers mois de 2014 et 2015.

14.02 **Minister Jacqueline Galant**: Ik laat u tabellen bezorgen met het aantal interventies van Securail.

L'approche de la criminalité sur le domaine du chemin de fer se fait de manière intégrée et intégrale grâce à une présence préventive et proactive du personnel de Securail aux endroits où sont constatées des nuisances en renforçant les partenariats avec les autorités et les services de police locaux, grâce également à l'appui technologique que représentent les caméras de surveillance et les systèmes d'alarme. Des plans d'action ciblés, notamment dans le cadre de la lutte contre les agressions, le *trespassing*, le vol de cuivre et les

Criminaliteit op het spoor wordt op een geïntegreerde manier aangepakt, dankzij de aanwezigheid van Securail-personeel op plaatsen waar hinder werd vastgesteld en de uitbouw van samenwerkingsverbanden met de autoriteiten en de lokale politiediensten, maar ook dankzij de hulp die bewakingscamera's en alarmsystemen bieden. De

graffitis ont prouvé leur utilité. Ceux-ci sont affinés et adaptés sur la base d'une analyse des *hotspots*.

doelgerichte plannen ter bestrijding van agressie, spoorlopen, koperdiefstallen en graffiti hebben hun nut bewezen. Die plannen worden verfijnd en aangepast aan de hand van een analyse van de meest geplaagde plaatsen.

14.03 Laurent Devin (PS): Je remercie la ministre pour sa réponse.

14.03 Laurent Devin (PS): Uit de cijfers blijkt een onmiskenbare toename van het aantal misdrijven in de stations. Ik zal u later meer gedetailleerde vragen stellen.

Je vais prendre connaissance des chiffres qui m'ont été remis, qui montrent effectivement une hausse significative des délits dans les gares et ce de manière différenciée. Je reviendrai par la suite auprès de Mme la ministre.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

15 Question de Mme Gwenaëlle Grovonius à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le *one man car*" (n° 7861)

15 Vraag van mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de *one man car*" (nr. 7861)

15.01 Gwenaëlle Grovonius (PS): Madame la présidente, madame la ministre, je souhaiterais aujourd'hui vous interroger sur le *one man car*. Cette notion a été plusieurs fois évoquée dans cette commission. La motivation essentielle semble malheureusement être, comme pour la plupart des mesures proposées, de potentielles économies budgétaires.

15.01 Gwenaëlle Grovonius (PS): Ik zou u willen ondervragen over het systeem van de *one man car*. We hebben het daar in de commissie al over gehad, maar de invoering ervan lijkt voornamelijk ingegeven te zijn door de mogelijke budgettaire besparingen.

Dans le même temps, une campagne menée conjointement par la CGSP, la Fédération européenne des travailleurs des transports et le Forum européen des personnes handicapées a tenté de mettre en évidence le rôle majeur joué par l'accompagnateur de train en matière de confort et de sécurité pour les passagers. Citons à titre d'exemple l'aide aux personnes à mobilité réduite et aux seniors, la fourniture d'informations sur les correspondances, la vérification des tickets, la sécurité par la vérification des portes et le départ du train; et, en collaboration avec la police, la lutte contre les agressions, la violence, le vandalisme et les incivilités. Le rôle de l'accompagnateur est également central en cas d'incident ou d'accident pour l'évacuation, comme nous avons déjà pu le constater lors d'événements tragiques.

Tegelijkertijd heeft men in een campagne van de ACOD, de Europese Federatie van Vervoerswerknemers en het European Disability Forum getracht de belangrijke rol te benadrukken die de treinbegeleiders op het vlak van comfort en veiligheid voor de reizigers vervullen. Heeft men al besloten het *one man car*-systeem in te voeren? Op welke lijnen zou dat in voorkomend geval gebeuren?

Il apparaît donc très clairement que deux positions diamétralement opposées s'affrontent: d'une part, celle des travailleurs de terrain et des usagers qui plaident pour le maintien d'un service de qualité en toute sécurité; d'autre part, la vision des CEO, que vous partagez peut-être, qui veulent faire des économies à tout prix, au détriment précisément de ce que vous souhaitez a priori vouloir défendre, à savoir la sécurité.

U en de CEO's verwijzen vaak naar onze buurlanden die die maatregel al geïmplementeerd hebben. In Zwitserland worden de treinbestuurders die niet met een treinbegeleider werken vaker aangevallen dan hun collega's die dat wel doen. Heeft u een studie laten uitvoeren over de impact van

Madame la ministre, une décision sur l'instauration du *one man car* est-elle prise? Quelles sont, le cas échéant, les lignes qui sont concernées par cette mesure?

Vous et les CEO citez souvent certains pays limitrophes qui ont déjà implémenté cette mesure pour justifier la mise en œuvre en Belgique.

À cet égard, j'attire votre attention sur le fait qu'en Suisse par exemple, les conducteurs seuls à bord font l'objet de davantage d'agressions que leurs collègues qui ont un accompagnateur à bord. Avez-vous réalisé une étude d'impact sérieuse et indépendante, dans le respect des marchés publics, sur les questions de sécurité relatives à la mise en place du *one man car*? Quel serait le coût engendré par la mise en œuvre d'une telle mesure?

15.02 **Jacqueline Galant**, ministre: J'ai déjà eu l'occasion d'expliquer cet ambitieux objectif lors de la présentation de ma note de politique générale. Au niveau stratégique et politique, ce projet qui se retrouvera également dans ma vision stratégique est à l'examen, notamment dans le cadre des discussions portant sur le prochain contrat de gestion.

Aujourd'hui, la DOO (*driver only operation*) est déjà étudiée au sein de la SNCB et l'on examine tous les éléments sur le plan opérationnel, commercial, légal et réglementaire, de même qu'en termes de sécurité. Lorsqu'il sera opté *in fine* pour une piste opérationnelle déterminée, celle-ci sera soumise à une analyse de risques. Pour obtenir l'autorisation de faire rouler les trains sans accompagnateur, le GAME (Globalement Au Moins Équivalent) devra être approuvé. Cela signifie que le niveau de sécurité - et la DOO - devra être au moins équivalent au niveau de sécurité actuel. La sécurité représente donc un critère primordial. Si elle ne peut pas démontrer un niveau de sécurité suffisant, la SNCB ne pourra jamais faire circuler ses trains sans DOO.

L'aspect financier est un des critères, outre ceux ayant trait à la sécurité, à l'impact commercial et opérationnel et aux implications juridiques. Il est évident que la sécurité sociétale est un des sujets auxquels la SNCB apporte une attention particulière. La SNCB doit continuer à prendre toutes les mesures requises pour garantir la sécurité des voyageurs et du conducteur de train.

Dans une première phase, la DOO serait appliquée sur les lignes S bruxelloises et quelques lignes locales, lesquelles n'ont pas encore été fixées. Dans une phase ultérieure, la DOO pourrait être implémentée sur le réseau S autour d'Anvers, de Gand, de Liège et de Charleroi en fonction des résultats des études AnGeLiC. Pour les trains composés d'autorails Desiro ou d'automotrices diesel, le roll-out et la DOO dépendent de l'avancement des études de risques.

15.03 **Gwenaëlle Grovonijs** (PS): Merci pour votre réponse, madame la ministre.

Évidemment, je me réjouis d'entendre qu'une analyse de risques sera réalisée. Je vous entends focaliser sur l'aspect sécuritaire. C'est un élément important, central; je l'ai moi-même pointé du doigt. Il y a néanmoins toute une série d'autres éléments relevant plus de l'aspect social de l'accompagnateur de train, qui doivent également être pris en compte dans cette réflexion. Malheureusement, dans votre réponse, je n'ai pas le sentiment que cet aspect, pourtant tout aussi important, entre en ligne de compte.

Par ailleurs, je ne dispose pas d'éléments d'information précis relatifs à la méthodologie qui sera utilisée. J'espère que l'on examinera les expériences menées dans d'autres pays, notamment la Suisse, où

de invoering van het *one man car*-systeem op de veiligheid? Hoeveel zou een dergelijke maatregel kosten?

15.02 Minister **Jacqueline Galant**: Dat project wordt onderzocht in het kader van de besprekingen over het volgende beheerscontract.

Vandaag wordt de DOO (*Driver Only Operation*) reeds door de NMBS bestudeerd en we nemen ook alle operationele, commerciële, wettelijke, reglementaire en veiligheids-aspecten onder de loep. Zodra we voor een piste hebben geopteerd, zal er een risicoanalyse worden uitgevoerd. Om de toestemming te krijgen om treinen zonder begeleider te laten rijden, moet het veiligheidsniveau minstens gelijk zijn aan het huidige.

In een eerste fase zou de DOO worden toegepast op de Brusselse S-lijnen en enkele lokale lijnen. In een latere fase zou dat systeem in functie van de studieresultaten kunnen worden gebruikt op het voorstadsnet rond Antwerpen, Gent, Luik en Charleroi. Voor treinen die uit Desirostellen of dieselmotorstellen bestaan, hangen de uitrol en de eventuele invoering van de DOO af van de voortgang van de risicoanalyses.

15.03 **Gwenaëlle Grovonijs** (PS): Ik ben blij dat er een risicoanalyse moet worden uitgevoerd. U had het over het veiligheidsaspect. Men moet echter ook rekening houden met de sociale rol van de treinbegeleider.

Welke methode zal er worden toegepast? Ik hoop dat men inspiratie zal opdoen uit de projecten die in andere landen hebben plaatsgevonden. Zo stelde men in Zwitserland vast dat de

l'on a clairement identifié l'impact négatif du retrait des accompagnateurs de certaines lignes de train.

afwezigheid van treinbegeleiders op sommige lijnen een negatieve impact had.

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

16 Question de M. Laurent Devin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la fraude sur le marché des véhicules d'occasion" (n° 7865)
16 Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de fraude op de markt van de tweedehands voertuigen" (nr. 7865)

16.01 Laurent Devin (PS): Madame la présidente, madame la ministre, la fraude sur le marché des véhicules d'occasion est toujours bel et bien présente. Lors de la présentation de votre note de politique générale, vous avez expliqué vouloir mettre en place des mesures qui permettraient de limiter ces dérives. Le concept de Car-Pass pourrait ainsi être étendu au-delà de nos frontières. Un échange de données relatives au kilométrage des véhicules pourrait ainsi être envisagé avec d'autres pays européens.

16.01 Laurent Devin (PS): Tijdens de voorstelling van uw algemene beleidsnota hebt u maatregelen tegen fraude op de tweedehandsvoertuigenmarkt in het vooruitzicht gesteld. Zo zouden de car-pass en de kilometerstandgegevens in het buitenland gebruikt kunnen worden.

À ce sujet, madame la ministre, j'aimerais vous adresser quelques questions. Comment le Car-Pass pourrait-il entrer en vigueur au-delà de nos frontières? Quelles sont vos avancées en la matière? Avec quel pays l'échange de telles données est-il envisagé? Avez-vous déjà concrétisé des accords à ce sujet? Où en est l'état des discussions? Disposez-vous d'un agenda précis en la matière? Quelles sont les autres mesures envisagées afin de limiter la fraude sur le marché des véhicules d'occasion?

Op welke manier kan de car-pass kracht van gelding krijgen in het buitenland? Welk vooruitgang hebt u ter zake geboekt? Met welke landen wil u gegevens uitwisselen? Wat is de stand van de besprekingen? Hebt u een tijdpad in gedachten? Hebt u al concrete akkoorden tot stand gebracht? Welke andere maatregelen wil u nemen om dergelijke fraude te beperken?

16.02 Jacqueline Galant, ministre: En ce qui concerne les avancées en la matière, il y a lieu de souligner que seuls les Pays-Bas et la Belgique disposent d'un système Car-Pass. Même si les autres États membres ne disposent pas d'un tel système à l'heure actuelle, l'objectif est toutefois de pouvoir échanger à l'avenir les données kilométriques afin de compléter le Car-Pass d'un véhicule qui a été précédemment immatriculé dans un autre État membre.

16.02 Minister Jacqueline Galant: Het systeem bestaat alleen in Nederland en België, maar we willen in de toekomst de kilometerstanden uitwisselen om de car-pass van een voorheen elders ingeschreven voertuig te vervolledigen.

À cet égard, il est nécessaire d'utiliser le traité EUCARIS relatif au système d'information européen concernant les véhicules et les permis de conduire. Ce traité a pour objectif principal la mise en œuvre et l'exploitation d'un système technique pour l'échange de données de véhicules en temps réel entre les organismes nationaux responsables dans leurs pays respectifs de l'immatriculation des véhicules.

Het EUCARIS-verdrag beoogt de invoering van een systeem voor de realtime-uitwisseling van gegevens tussen de nationale voertuig-registratieautoriteiten.

Une révision de ce traité a été sollicitée et actée lors de l'assemblée générale du 7 octobre 2015 afin de pouvoir procéder à cet échange. Son article 9 n'autorise en effet la communication de ces données qu'à la police, à la douane et aux autorités judiciaires.

In oktober 2015 werd er verzocht om een herziening van het verdrag, zodat niet langer alleen de ordediensten de inlichtingen zouden ontvangen. Het herziene verdrag zal in april 2016, tijdens het Nederlandse voorzitterschap

Le secrétariat EUCARIS a précisé que cette révision sera signée en

avril 2016 lors de la présidence néerlandaise du Conseil de l'Union européenne.

En ce qui concerne le pays avec lequel l'échange est envisagé, il s'agit des Pays-Bas. Un échange de données kilométriques sera réalisé avec cet État dès que la révision du traité EUCARIS sera effectivement signée en 2016.

La traçabilité des véhicules sera réalisée par le suivi permanent de la propriété du véhicule et ce, dès l'instant où le véhicule quitte l'usine, si elle est située en Belgique, ou dès que le véhicule est importé jusqu'au moment où il est exporté ou détruit.

Finalement, j'ajoute que des vérifications ont lieu lors de l'immatriculation de chaque véhicule d'occasion grâce aux applications Schengen et EUCARIS pour éviter les plus grandes formes de fraude telles que l'utilisation de véhicules volés à l'étranger.

16.03 Laurent Devin (PS): Je remercie Mme la ministre pour sa réponse.

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

17 Question de M. Laurent Devin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le futur institut d'accidentologie" (n° 7866)

17 Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het toekomstige instituut voor accidentologie" (nr. 7866)

17.01 Laurent Devin (PS): Madame la ministre, dans votre note de politique générale, vous évoquez la création d'un institut d'accidentologie qui ferait partie de vos priorités en matière de prévention. Afin de mettre ce projet en place, vous avez l'intention de définir un cadre légal qui permettra de procéder à des recherches approfondies notamment concernant l'analyse des causes des accidents.

Madame la ministre, quand cet institut d'accidentologie sera-t-il mis sur pied? Quels sont les résultats attendus d'un tel projet? Pouvez-vous nous décrire comment fonctionnera cet institut? Quel sera son rôle exact? Sous quelle autorité se développera cet institut? Comment fonctionnera la collaboration avec les services existants, notamment l'IBSR et la police fédérale?

Je suis impatient de connaître vos réponses.

17.02 Jacqueline Galant, ministre: Monsieur Devin, le projet de loi est en cours de discussion avec les différentes parties prenantes (police, parquets, Régions). J'espère pouvoir aboutir à une version finalisée du texte en 2016. Grâce à l'étude approfondie des accidents, les autorités publiques disposeront de recommandations très précises pour améliorer la sécurité routière, qu'il s'agisse de problèmes de réglementation, d'infrastructure ou encore de comportement des usagers à faire évoluer.

L'institut d'accidentologie abritera une commission d'avis chargée d'étudier l'ensemble des projets de recherche qui lui seront soumis et

van de Raad van de Europese Unie, worden ondertekend. De uitwisseling met Nederland zal naderhand worden opgezet.

De traceerbaarheid van een voertuig zal worden gerealiseerd door het bijhouden van een eigendomshistoriek, vanaf de bouw of invoer van het voertuig in België tot de uitvoer of afbraak van het voertuig.

Bij de inschrijving van elk tweedehandsvoertuig worden er een aantal zaken gecheckt.

17.01 Laurent Devin (PS): In uw algemene beleidsnota is er sprake van de oprichting van een instituut voor accidentologie. U wilt een wettelijk kader scheppen dat grondig onderzoek naar de oorzaken van ongevallen mogelijk moet maken.

Wanneer komt dat instituut er? Hoe zal het te werk gaan? Welke rol is ervoor weggelegd? Onder welk gezag zal het vallen? Hoe zal de samenwerking met de bestaande diensten (BIVV, federale politie) verlopen?

17.02 Minister Jacqueline Galant: Ik wil het wetsontwerp, dat thans met de stakeholders wordt besproken, in 2016 afronden.

Dankzij een grondige analyse van de ongevallen zal de overheid de verkeersveiligheid kunnen verbeteren.

Bij het instituut voor accidentologie

de donner ensuite un accord. La composition de cette commission sera représentative des différents services existants dans la prise en charge des accidents et a donc une grande importance dans ce projet. Cela garantira une parfaite collaboration entre eux. L'IBSR sera un porteur de projets de recherche au même titre que d'autres. Le secrétariat et la présidence seront assurés par le SPF Mobilité et Transports.

zal er een adviescommissie worden opgericht die de onderzoeksprojecten die haar zullen worden voorgelegd, zal bestuderen. De bestaande diensten die zich met ongevallen bezighouden, zullen in die commissie vertegenwoordigd zijn.

Het BIVV zal net als andere instanties onderzoeksprojecten kunnen voorstellen. Het secretariaat en het voorzitterschap zullen door de FOD Mobiliteit en Vervoer worden verzekerd.

17.03 Laurent Devin (PS): Madame la présidente, je ne veux pas approfondir ici la question plus qu'il ne faut. Je me pose sincèrement la question de savoir si cela n'existe pas déjà avec l'IBSR et ce qui est dévolu aujourd'hui aux Régions. Qu'attendons-nous de plus? Cela signifie-t-il qu'auparavant, il n'y avait pas de réflexion en la matière? N'y avait-il pas de proposition en matière de sécurité routière?

17.03 Laurent Devin (PS): Bestaat dat allemaal al niet, met het BIVV en wat er vandaag naar de Gewesten wordt overgeheveld? Betekent dat dat er tevoren niet over die problematiek werd nagedacht?

17.04 Jacqueline Galant, ministre: (...)

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

18 Question de M. Laurent Devin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les infractions relatives aux places réservées aux personnes handicapées" (n° 7867)

18 Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de overtredingen met betrekking tot de gehandicaptenplaatsen" (nr. 7867)

18.01 Laurent Devin (PS): Madame la présidente, madame la ministre, il a été constaté que bon nombre de personnes continuent à occuper les emplacements réservés aux personnes handicapées sans disposer de la carte ad hoc, strictement réservée aux personnes souffrant d'un handicap. En 2014, la police judiciaire fédérale a dénombré 39 587 infractions de ce genre, soit plus de 108 infractions par jour. Il s'agit d'un triste constat qui témoigne de l'incivilité de bon nombre de conducteurs belges.

18.01 Laurent Devin (PS): Heel wat mensen blijven hun wagen onterecht op gehandicaptenplaatsen parkeren. In 2014 heeft de politie ter zake bijna 40.000 overtredingen vastgesteld. Naast die overtredingen werden er 200.000 kaarten van overleden personen met een handicap niet teruggestuurd.

Ces chiffres sont restés relativement stables depuis 2010 et un pic de 43 124 infractions a même été enregistré en 2013 malgré le fait que ces infractions sont sévèrement sanctionnées d'une amende pouvant aller jusqu'à 255 euros.

Welke maatregelen zal u nemen om het aantal overtredingen te verminderen? Welke sancties worden er opgelegd aan de houder van een vervalste parkeerkaart voor gehandicapten?

Outre ces infractions, environ 200 000 cartes appartenant à des personnes handicapées décédées n'ont pas été restituées et circuleraient encore sur le territoire belge.

Madame la ministre, quelles mesures envisagez-vous afin de diminuer le nombre d'infractions liées au stationnement interdit sur les places réservées aux personnes handicapées? Pouvez-vous nous communiquer le nombre d'infractions de ce genre constatées à ce

jour pour l'année 2015?

Quelle sanction le détenteur d'une fausse carte pour stationnement handicapé risque-t-il? Quelles mesures sont-elles envisagées pour lutter contre ce phénomène?

18.02 Jacqueline Galant, ministre: Monsieur Devin, l'éducation, la sensibilisation et le contrôle constituent des moyens efficaces pour lutter contre l'usage frauduleux des emplacements de stationnement réservés aux personnes handicapées. Depuis 2013, les infractions liées au stationnement interdit sur les places réservées aux personnes handicapées sont également concernées par la loi relative aux sanctions administratives communales, ce qui augmente considérablement le risque objectif d'être verbalisé.

Le nombre d'infractions commises devrait diminuer au long terme compte tenu de l'effort conjoint des communes et de la police. Je réfère également à la circulaire du 23 août 2013 concernant le stationnement réservé pour les personnes handicapées qui a été adressée aux bourgmestres afin de rappeler l'importance de faire respecter le bon usage des places de stationnement réservées aux personnes handicapées.

En réponse à la deuxième partie de votre question, malheureusement, je ne dispose pas encore des chiffres pour l'année 2015. Outre la saisie de la fausse carte, celui qui utilise une fausse carte ou une carte qui ne lui appartient pas commet une infraction à l'article 27bis du Code de la route, qui est punie d'une perception de 110 euros ou d'une amende pouvant aller de 120 à 1 500 euros et/ou la déchéance du droit de conduire.

En plus, afin de punir ces contrevenants encore plus sévèrement, certains parquets utilisent d'autres dispositions du droit pénal, par exemple l'article 62bis de la loi sur la police de la circulation routière qui punit d'une amende de 600 à 6 000 euros et/ou d'une peine d'emprisonnement de 15 jours à 3 mois.

L'administration chargée de la délivrance des cartes de stationnement est la Direction générale Personnes handicapées du SPF Sécurité sociale. Je vous invite à également poser cette question à ma collègue compétente en cette matière.

18.03 Laurent Devin (PS): Madame la ministre, je vous remercie.

Je vous serais reconnaissant si je pouvais avoir une copie de votre réponse.

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

19 Question de M. Laurent Devin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les nouvelles mesures en matière de sécurité routière afin d'atteindre les objectifs européens pour 2020" (n° 7868)

19 Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de nieuwe maatregelen inzake verkeersveiligheid voor het bereiken van de Europese doelstellingen tegen 2020" (nr. 7868)

19.01 Laurent Devin (PS): Madame la ministre, les objectifs

19.01 Laurent Devin (PS):

européens en matière de sécurité routière sont clairs. Chaque État membre doit tout mettre en œuvre pour réduire d'ici 2020 le nombre de tués de 50 % par rapport à 2010. Récemment, vous avez exprimé la volonté du gouvernement fédéral de donner une nouvelle impulsion afin de diminuer le nombre et la gravité des accidents sur nos routes. À ces fins, il vous faudra travailler sur une plus grande effectivité des mesures répressives et des sanctions notamment.

Quelles sont les mesures répressives complémentaires envisagées afin de réduire le nombre d'accidents sur nos routes? Quand entreront-elles en vigueur? L'idée d'une formation comme sanction alternative semble être l'une des nouvelles mesures proposées. De quel type de formation s'agirait-il? Quel type d'infraction pourrait-il mener les conducteurs fautifs à suivre ces formations?

19.02 **Jacqueline Galant**, ministre: Cher collègue, je l'ai déjà expliqué lors de précédentes questions parlementaires. Les mesures répressives complémentaires que j'envisage sont, outre le nouveau système de récidive croisé qui est entré en vigueur au début de l'année, le traitement administratif et rapide des infractions et amendes routières via l'adaptation des procédures de perception des amendes et l'introduction de l'ordre de paiement.

Mon administration travaille également sur plusieurs projets tels que la conclusion d'un accord bilatéral avec les Pays-Bas visant l'échange des données des contrevenants, à l'instar de ce qui existe avec la France, et la finalisation de la procédure de transposition partielle de la directive 2015/413 *cross-border*. Je ne peux pas encore vous communiquer la date d'entrée en vigueur de ces mesures qui dépendent de l'évolution des diverses démarches qui y sont liées. Les magistrats peuvent d'ores et déjà proposer des peines alternatives à la place d'une amende ou d'une déchéance du droit de conduire, lesquelles permettent aux contrevenants de prendre conscience de leur comportement et d'apprendre de leurs fautes.

Afin d'étendre le système, mon administration a entamé une réflexion qui sera menée avec toutes les parties intéressées visant à élaborer une réglementation afin de permettre aux contrevenants de suivre une formation alternative à la place d'une perception immédiate. En ce qui concerne le type de formation, les pistes sont les suivantes. On pourrait envisager une formation de conduite défensive afin que le conducteur acquière des compétences pour pouvoir éviter les situations d'infraction grâce à l'anticipation des dangers et au respect des règles du Code de la route. Le contenu de la formation pourrait être différent selon le type d'infraction (vitesse, alcool, stupéfiants) et ciblé sur le Code de la route ou la distraction au volant. Ce système de formation alternative ne visera pas toutes les infractions mais seulement certaines infractions ciblées, comme par exemple la vitesse et l'alcool au volant.

19.03 **Laurent Devin** (PS): Je remercie Mme la ministre pour ses réponses.

Je reviendrai vers elle quand les projets auront abouti, en tout cas ceux qui sont en cours.

Overeenkomstig de Europese doelstellingen inzake verkeersveiligheid moet elke lidstaat het aantal verkeersdoden terugdringen met 50 procent ten opzichte van 2010.

Welke repressieve maatregelen worden er in ons land overwogen? Naar verluidt zou er een opleiding worden voorgesteld als alternatieve straf. Om welk soort opleiding zou het gaan en voor welke overtreding zou die opleiding als straf opgelegd worden?

19.02 Minister **Jacqueline Galant**: Naast het nieuwe systeem van de gekruiste recidive dat sinds begin dit jaar van kracht is, overweeg ik een snellere administratieve afhandeling van de overtredingen en de verkeersboetes via de aanpassing van de procedures voor de inning van de boetes en de invoering van het bevel tot betalen. Er wordt gewerkt aan een bilateraal akkoord met Nederland voor de uitwisseling van de gegevens van verkeers-overtreders.

De magistraten kunnen de verkeersovertreders alternatieve straffen voorstellen in plaats van een boete of het verval van het recht tot sturen om ze bewust te maken van hun gedrag. We willen de verkeersovertreder de mogelijkheid bieden om als alternatieve straf een opleiding 'defensief rijden' te volgen, waarvan de inhoud zou kunnen worden afgestemd op het type overtreding. De beoogde overtredingen zijn snelheids-overtredingen en rijden onder invloed van alcohol.

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

20 Question de M. Laurent Devin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les Systèmes de Transport Intelligents" (n° 7869)

20 Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de Intelligent Transport Systems" (nr. 7869)

20.01 Laurent Devin (PS): Madame la présidente, madame la ministre, les Systèmes de Transport Intelligents (STI) sont reconnus pour contribuer très efficacement à résoudre les problèmes de sécurité routière. Afin de valoriser ces systèmes, vous avez évoqué la possibilité d'élaborer un plan national qui constituerait le point de départ d'un plan fédéral.

Parmi les mesures envisagées, un cadre juridique pourrait être défini pour les véhicules semi-autonomes. Il s'agirait d'un Code de bonnes pratiques permettant la réalisation de tests sur la voie publique avec ce type de véhicules.

Madame la ministre, pouvez-vous nous expliquer quelle est la différence entre le plan national et le plan fédéral, tous deux mentionnés dans votre note de politique générale? Quel type de STI avez-vous l'intention de développer en Belgique? Ces systèmes sont-ils déjà d'application dans d'autres pays de l'Union européenne? Si oui, quel bilan ces pays peuvent-ils en tirer? Quel est le résultat attendu de l'utilisation de tels systèmes? Selon vous, dans quel délai les véhicules semi-autonomes pourraient-ils être introduits sur le marché belge?

20.02 Jacqueline Galant, ministre: Madame la présidente, monsieur Devin, j'ai demandé à mon administration de réaliser un plan ITS. Ce plan sera l'embryon d'un point ITS fédéral qui donnera, je l'espère, une impulsion vers un plan national concerté avec les Régions.

La première étape consiste à établir un inventaire des divers projets existant au niveau de mon administration et de les positionner dans un cadre de référence qui donnera à la fois plus de visibilité et de cohérence. Cette action sera menée en concertation avec les autres services fédéraux et régionaux, afin de dégager une vue générale et de mettre en évidence une relation entre mes projets ITS et les autres domaines.

Le STI concerne tous les modes de transport et mes services suivent de près l'élaboration de l'acte délégué multimodalité qui vise la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'information, de planification et billetterie relatifs aux déplacements multimodaux. De tels services contribuent à promouvoir la transition vers les transports publics, y compris les solutions de substitution, telles que la location de vélos, les parcs relais ou les systèmes de voitures partagées, et à lutter contre la congestion.

Dans le cadre de mes compétences en sécurité routière, j'ai l'intention d'appuyer les deux projets principaux: l'établissement d'un cadre légal pour tester les voitures autonomes et un plan ISA.

20.01 Laurent Devin (PS): Teneinde de *Intelligent Transport Systems* (ITS) te bevorderen hebt u geopperd om een nationaal plan op te stellen dat het uitgangspunt zou vormen voor een federaal plan: wat is het verschil tussen de twee? Welke ITS-systemen wilt u in België ontwikkelen? Worden de systemen in kwestie al toegepast in andere EU-landen? Zo ja, wat zijn de conclusies? Welk resultaat hoopt men te bereiken met de invoering van ITS-systemen? U maakte eerder gewag van de invoering van een juridisch kader om tests te kunnen uitvoeren met semi-autonome voertuigen op de openbare weg. Wanneer zouden zulke voertuigen volgens u in België kunnen worden geïntroduceerd?

20.02 Minister Jacqueline Galant: Ik heb mijn administratie gevraagd een ITS-plan op te stellen. Dat plan zal de basis vormen voor een federaal ITS-plan, dat, naar ik hoop, de impuls zal vormen voor een nationaal plan dat in samenspraak met de Gewesten zal worden opgesteld.

In eerste instantie zal er samen met de andere federale en gewestelijke diensten een inventaris opgemaakt worden van de bestaande projecten, om een totaalbeeld ervan te krijgen en de verbanden tussen de ITS-projecten en de andere beleidsdomeinen zichtbaar te maken.

ITS heeft betrekking op alle vervoerswijzen. Mijn diensten volgen de redactie van de gedelegeerde handeling 'multimodaliteit', die ertoe strekt EU-brede multimodale

L'expérience de ces technologies dans les pays européens se situe surtout au niveau des tests sur la voie publique. En effet, la technologie n'est pas encore suffisamment mûre pour une commercialisation des produits. De plus, il y a différents aspects à trancher. Il s'agit des aspects liés au comportement des usagers (entre autres un risque accru de distraction au volant et l'acceptation sociale du fait que la voiture reprend certaines tâches du conducteur), du *business case* qui est à développer et de la question des responsabilités en cas d'accident.

Néanmoins, si je soutiens et si je veux renforcer l'élaboration d'une telle technologie, c'est parce que les Systèmes de Transport Intelligents permettent de contribuer très efficacement à résoudre des problèmes de sécurité routière et des problèmes de mobilité, notamment par une meilleure utilisation des infrastructures existantes, mais également à réduire les impacts du transport sur le climat. On reconnaîtra ces trois volets dans la plupart des systèmes ITS.

Des projets-pilotes concernant les véhicules semi-autonomes pourraient avoir lieu dans quelques mois. Dès lors, mes services présenteront les Codes de bonnes pratiques en janvier 2016.

reisinformatie-, reisplannings- en ticketingdiensten (inclusief fietsverhuur, park-and-ridesystemen en autodelen) tot stand te brengen.

Ik ben van plan om twee grote projecten te steunen: de uitwerking van een wettelijk kader voor het testen van autonome auto's en een ISA-plan (inzake intelligente snelheidsaanpassing).

In Europa gaat het er vooral om die technologieën te testen op de openbare weg, omdat ze nog niet geschikt zijn om op de markt gebracht te worden, temeer daar er nog onduidelijkheid bestaat over het gedrag van de gebruikers, er nog een businesscase moet worden opgesteld en er nog knopen moeten worden doorgehakt over de aansprakelijkheid bij een ongeval.

De ITS-systemen dragen op zeer doeltreffende wijze bij tot de verkeersveiligheid, de mobiliteit – via een beter gebruik van de infrastructuur – en de terugdringing van de impact van het vervoer op het klimaat.

Er zouden binnen enkele maanden pilotprojecten voor semi-autonome voertuigen kunnen worden gestart. Mijn diensten zullen de *good practices* in januari 2016 voorstellen.

20.03 Laurent Devin (PS): Madame la ministre, je vous remercie pour cette réponse.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

21 Question de M. Laurent Devin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la mise en place d'un train spécial pour le mardi gras à Binche" (n° 7870)

21 Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het inleggen van een speciale trein voor mardi gras in Binche" (nr. 7870)

21.01 Laurent Devin (PS): Madame la présidente, madame la ministre, le mardi gras à Binche est un événement qui attire plusieurs dizaines de milliers de personnes chaque année.

21.01 Laurent Devin (PS): Het carnaval in Binche trekt tienduizenden bezoekers. Al jarenlang legt de NMBS geen

En 2016, le carnaval se déroulera les 7, 8 et 9 février. Les Gilles de Binche ne se déplacent jamais mais, cette année sera historique, il y aura peut-être un Gille à Bruxelles.

À cet effet, la SNCB mettait en place un train spécial affrété pour le retour des touristes d'un jour, après le feu d'artifice. L'année dernière, la SNCB n'a pas affecté de trains spéciaux le mardi soir. On m'a donné certaines excuses mais, à force de ne plus avoir de train, il y a moins de gens qui s'y rendent.

L'absence d'un tel train entraîne une série de désagréments: la mobilité dans la ville, les dangers supplémentaires sur la route du retour, des errances dans la ville pendant la nuit ou plutôt des personnes en déshérence. Pour rappel, la SNCB n'a pas affrété de trains après le feu d'artifice pendant plusieurs années. Notre volonté est vraiment de pouvoir avoir ce train. Le feu d'artifice se termine autour de 22 h 15 et le fait de demander un train spécial qui permette aux gens qui ont fait la fête de rentrer chez eux en toute sécurité n'est pas demander grand-chose. Ce n'est que logique.

Madame la ministre, disposerons-nous cette année d'un train spécial affecté au retour des touristes d'un jour après le feu d'artifice du mardi gras à Binche? Si oui, pouvez-vous nous communiquer l'horaire de ce ou de ces trains supplémentaires?

Madame la ministre, vous imaginez mon espoir.

21.02 **Jacqueline Galant**, ministre: À l'occasion du carnaval de Binche 2016, la SNCB consentira des efforts supplémentaires en vue de renforcer le service des trains le jour du mardi gras. Un certain nombre de trains réguliers ayant leur origine et leur destination à Binche seront ainsi renforcés. La SNCB prévoit un train supplémentaire le mardi 9 février offrant suffisamment de place pour transporter les participants au carnaval. Jusqu'à l'an dernier, le deuxième train supplémentaire partait de Binche à 22 h 11. Il ne sera malheureusement plus mis en service l'année prochaine, celui-ci n'attirant que très peu de voyageurs (150 en 2015) malgré l'annonce et la promotion de ce train via le site web de la SNCB et celui de la ville. Tout comme les années précédentes, en répondant à votre demande, la SNCB fournira à l'administration communale les informations requises quant à l'horaire de train supplémentaire. Vu que nous ne sommes qu'en décembre, il vous reste deux mois pour faire pression.

21.03 **Laurent Devin** (PS): C'est un peu comme si un match de football se jouait à 20 h 00, se terminait à 21 h 45 et on dit, voilà, il y a un train pour le retour, il est à 21 h 30. Vous comprenez? C'est cela la difficulté.

Au lieu de 22 h 11, vous mettez 23 h 00, 23 h 11, il sera bondé. Déjà 150 personnes dans un train...

Que me conseillez-vous? Réinterpeller la ministre? C'est fait. La SNCB? Qui décide? M. Cornu?

(...): (...)

21.04 **Laurent Devin** (PS): Je saisisrai donc le taureau par les cornes

speciale treinen meer in voor de terugkeer na het vuurwerk. Dat zorgt voor heel wat overlast op het stuk van de mobiliteit in de stad en voor bijkomend gevaar op de wegen. Bovendien heeft dat tot gevolg dat er mensen 's nachts door de stad dolen.

Zal er dit jaar een speciale trein worden ingelegd? Zo ja, volgens welke dienstregeling zal die rijden?

21.02 **Minister Jacqueline Galant**: Voor het carnaval in 2016 zal er op dinsdag 9 februari een speciale trein worden ingelegd die genoeg plaats zal bieden aan de deelnemers aan het carnaval. Tot vorig jaar vertrok de tweede extra trein uit Binche om 22.11 uur, maar die zal niet langer rijden omdat er maar weinig reizigers die trein namen. De NMBS zal het gemeentebestuur de nodige inlichtingen bezorgen.

21.03 **Laurent Devin** (PS): Een trein om 22.11 uur biedt geen oplossing, want dan is het vuurwerk nog niet gedaan! Ik zal de heer Cornu daarover dan ook ondervragen.

et j'interpellerai M. Cornu. Quelle est la meilleure manière de le contacter, madame la ministre, vous qui le voyez régulièrement? Par écrit? Merci, je vous remercie pour ce conseil qui, je l'espère, s'avérera payant pour le bonheur de tous.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

22 **Vraag van de heer Veli Yüksel aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het gebrek aan fietsenstallingen in het station Gent-Sint-Pieters" (nr. 7934)**

22 **Question de M. Veli Yüksel à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le manque de parkings à vélos à la gare de Gand-Saint-Pierre" (n° 7934)**

22.01 **Veli Yüksel** (CD&V): Mevrouw de minister, op 7 december jongstleden hebben de Fietsersbond en het Gents Milieufrent, samen met gewone fietsers, geprotesteerd aan het station Gent-Sint-Pieters. Al sinds de voltooiing van de ondergrondse fietsenstalling blijkt er een groot tekort aan fietsparkeerplaatsen te zijn.

Ik heb even navraag gedaan, mevrouw de minister. Vandaag zijn er, als ik het goed heb, 7 168 fietsparkeerplaatsen. Pendelaars die elke morgen met de fiets naar het station rijden, kennen het probleem. Het is een ware opdracht om een vrije plaats te vinden. Sommigen blijven zoeken en missen daardoor hun trein, met als gevolg dat zij te laat op hun werk aankomen, anderen zetten hun fiets simpelweg buiten de stalling. Dat is natuurlijk ook geen zicht. Hierdoor komt het terrein behoorlijk overhoop te liggen.

De ambitie van de NMBS is om het aantal fietsparkeerplaatsen uit te breiden naar 13 000. De vraag is of en wanneer dat zal worden gerealiseerd. Zal het, na verloop van tijd, ook voldoende zijn?

Mijn vragen zijn dan ook de volgende, mevrouw de minister.

Klopt het cijfer van 7 168 fietsparkeerplaatsen?

Welke mogelijke oplossingen liggen momenteel op tafel om de capaciteit uit te breiden? Hoe zou het ruimtelijk efficiënter georganiseerd kunnen worden?

Welke opties zijn er om, boven op de capaciteit van de grote ondergrondse fietsenparking, bijkomende plaatsen aan te bieden? Is er ruimte voor bijkomende parkings, want de buurt zit al een beetje vol?

Welke tijdelijke noodoplossingen kunnen worden aangeboden? Is er bijvoorbeeld plaats voor tijdelijke overdekte stallingen en wat zou, indien de ondergrondse parking herschikt wordt, een tijdelijk alternatief kunnen vormen?

22.02 **Minister Jacqueline Galant:** Momenteel is er geen algemeen tekort aan parkeerplaatsen voor fietsen aan het station van Gent-Sint-Pieters. Er is wel een onevenredigheid tussen de beschikbare vrije plaatsen aan beide zijden van het station waardoor de stallingen aan de voorzijde overbezet zijn en de stallingen aan de achterzijde voor een deel leeg blijven.

22.01 **Veli Yüksel** (CD&V): Le 7 décembre, le Fietsersbond et le Gents Milieufrent ont organisé une manifestation afin de protester contre le manque d'emplacements pour vélos à la gare de Gand-Saint-Pierre.

Est-il exact qu'il existe actuellement 7 168 emplacements pour vélos? Comment pourrait-on augmenter les capacités? Outre le parking souterrain, y a-t-il encore une possibilité de construire un nouveau parking dans les environs? La mise en place de solutions d'urgence provisoires est-elle réalisable?

22.02 **Jacqueline Galant,** ministre: Le nombre d'emplacements pour vélos à la gare de Gand-Saint-Pierre n'est pas insuffisant. En revanche, il est exact que les emplacements à

De NMBS bevestigt dat een uitbreiding van het geplande aantal parkeerplaatsen voor fietsen nodig is om te voldoen aan de toekomstige behoeften. Uit een analyse is gebleken dat de 10.780 fietsenstallingen die gepland waren tegen het einde van de werken, niet voldoende zullen zijn. Daarom is de NMBS ermee akkoord gegaan om de capaciteit maximaal te verhogen en zo in totaal ongeveer 13.000 fietsplaatsen beschikbaar te stellen tegen het einde van de werken en dat gecombineerd met gerichte acties tegen weesfietsen.

Op korte termijn is er nog geen oplossing voor het stallingentekort aan de voorzijde. In de loop van de volgende jaren komen er wel al geleidelijk plaatsen bij.

22.03 Veli Yüksel (CD&V): Mevrouw de minister, u zegt dat de voorziene 10 780 fietsenstallingen onvoldoende zijn en dat er tegen het einde van de werken 13 000 plaatsen komen. Dat is natuurlijk pas tegen 2023 of 2024, bijna tien jaar later.

We moeten een tandje bijsteken en bekijken of er niet meer en sneller op die vraag kan worden ingespeeld. Als de NMBS het openbaar vervoer wil promoten, moet ze ook voor de fietsenstallingen een extra inspanning doen in de grote steden. Ik verneem graag wat u daarvan denkt.

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

23 Vraag van de heer Veli Yüksel aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het ontwerp van cao van de NMBS" (nr. 7938)

23 Question de M. Veli Yüksel à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le projet de CCT de la SNCB" (n° 7938)

23.01 Veli Yüksel (CD&V): Mevrouw de minister, gisteren hebben twee vakbonden het ontwerp van sociaal akkoord verworpen. Vandaag zitten de bonden en directie samen. Het gaat uiteraard over een ontwerp van cao over de 36-urenweek, over pensioenen vanaf 55 jaar voor treinbestuurders met 30 jaar ervaring. Het voorstel past in het kader van de besparingen bij de NMBS en de verhoging van de efficiëntie.

Mijn vragen daaromtrent zijn de volgende.

Wat is de timing van het overleg? Tegen welke uiterste datum is een sociaal akkoord nodig om de beoogde begrotingsdoelstellingen te kunnen bereiken? Ik lees in de pers dat klaar zou moeten zijn tegen 1 januari 2016, klopt dat? Is die timing haalbaar?

De cao stelt een speciale pensioenregeling voor: treinbegeleiders en - bestuurders met 30 jaar dienst, zouden op 55 jaar met pensioen kunnen. Werd dit afgetoetst met de minister van Pensioenen? Die minister heeft immers de *lead* genomen en in het kader van het tripartiete overleg zullen een aantal zaken moeten worden afgetoetst. De minister van Pensioenen werkt namelijk aan een lijst van zware

l'avant de la gare sont surchargés, alors que ceux qui se trouvent à l'arrière restent inoccupés.

Initialement, 10 780 emplacements pour vélos étaient prévus d'ici la fin des travaux. La SNCB annonce à présent qu'elle devra en prévoir plutôt 13 000. Nous n'avons pas encore trouvé de solution à court terme face au manque d'emplacements à l'avant de la gare, mais de nouveaux emplacements seront progressivement ajoutés au cours des prochaines années.

22.03 Veli Yüksel (CD&V): La fin des travaux est prévue pour fin 2024. Cela signifie donc que les cyclistes devront attendre presque dix ans! Est-il vraiment impossible d'agir plus rapidement? Si nous voulons promouvoir les transports en commun, il faut également fournir un effort au niveau des parkings à vélos.

23.01 Veli Yüksel (CD&V): Hier, deux syndicats ont rejeté le projet de CCT de la SNCB. Quel est le calendrier prévu pour la suite de la concertation? La CCT comprend un régime particulier de pension à partir de 55 ans pour les accompagnateurs et les conducteurs de train comptant 30 ans de service. Est-ce à dire que le personnel roulant sera inclus définitivement dans la liste des métiers lourds?

Une autre proposition contenue dans le projet de CCT consisterait à élargir les possibilités de travail nocturne dans les ateliers des chemins de fer. Quelle en sera l'incidence sur le personnel et sur la disponibilité des rames?

beroepen. Betekent dit dat het rijdend personeel definitief in deze lijst zal worden opgenomen?

Tenslotte, een ander voorstel in de ontwerp-cao is de uitbreiding van de mogelijkheid tot nachtwerk in de spoorateliers. Wat zal de impact hiervan zijn op het personeel? Kan u een raming maken van welk volume buiten de werkuren zal plaatsvinden? Wat zal de impact zijn op de beschikbaarheid van treinstellen?

23.02 Minister **Jacqueline Galant**: Het overleg verloopt volgens planning.

Het protocol van sociaal akkoord 2016-2018 wordt op 9 december voorgelegd aan het sturingscomité. De bijdragen van het personeel in het verhogen van de productiviteit worden voorgelegd voor onderhandeling in de nationale paritaire commissie. Een eerste vergadering van deze commissie is gepland op 16 december.

Het protocol van sociaal akkoord 2016-2018 wordt afgesloten binnen de huidige wettelijke beschikkingen inzake pensioenen van het personeel van de Belgische Spoorwegen. Deze wetgeving voorziet op dit ogenblik in de geciteerde bijzondere regeling. Het is nog te vroeg om in detail in te gaan op de uitbreiding van de mogelijkheid tot nachtwerk in de werkplaatsen. Verschillende operationele verbeteringsprojecten worden op dit ogenblik uitgewerkt waaronder het versterken van de shiftwerken en de werkplaatsen met als doelstelling een structurele vermindering van de immobilisatiegraad van de treinstellen door een geleidelijke verhoging van de onderhoudsprestaties van de rytuigen op momenten dat ze minder worden gemist.

23.03 **Veli Yüksel** (CD&V): Dank u voor uw antwoord, mevrouw de minister.

Ik denk dat we het sociaal overleg alle kansen moeten geven, dat is in het belang van het personeel, het bedrijf en van de directie.

Wat de pensioenregeling betreft, mag er absoluut geen voorafname gebeuren op beslissingen die in het tripartiete sociaal overleg nog moeten worden genomen. Ik denk dat we moeten streven naar de objectivering van een aantal zaken om te kijken wie ervoor in aanmerking komt en wie niet, en dat we op basis van argumenten en meetbare criteria moeten afstappen van regimes die historisch gegroeid zijn.

Ik reken erop dat iedereen daarin zijn verantwoordelijkheidsgevoel zal tentoonspreiden, vooral rekeninghoudend met de belangen van het personeel en die van het bedrijf, zodat er een goede consensus bereikt kan worden.

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

24 Questions jointes de

- **Mme Vanessa Matz** à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belge sur "la consultation publique sur la sécurité routière" (n° 7852)
- **M. Laurent Devin** à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des

23.02 **Jacqueline Galant**, ministre: La concertation suit son cours conformément au calendrier. Le 9 décembre, le protocole d'accord social 2016-2018 sera soumis au comité de pilotage. En ce qui concerne la contribution du personnel à l'accroissement de la productivité, les négociations se tiendront le 16 décembre au sein de la Commission paritaire nationale.

Le régime spécial de pension satisfait à la législation actuelle. Il est encore trop tôt pour que je puisse vous fournir des détails quant à l'élargissement du travail de nuit sur les lieux de travail, car plusieurs projets d'amélioration sont actuellement en développement.

Chemins de fer Belges, sur "la consultation populaire en matière de sécurité routière" (n° 7864)**24 Samengevoegde vragen van**

- mevrouw **Vanessa Matz** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen over "de openbare raadpleging inzake verkeersveiligheid" (nr. 7852)

- de heer **Laurent Devin** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de openbare raadpleging inzake verkeersveiligheid" (nr. 7864)

24.01 Vanessa Matz (cdH): Madame la ministre, vous avez lancé une vaste opération de consultation de la population sur des enjeux de sécurité routière. À l'époque, vous aviez affirmé que cela allait accroître l'adhésion sociale à l'égard des règles édictées. Je pense que cette consultation a reçu pas mal d'avis.

24.01 Vanessa Matz (cdH): U hebt de bevolking geraadpleegd over een aantal thema's in verband met verkeersveiligheid.

Dans quelques jours, vous allez mener les États généraux de la sécurité routière. J'aurais souhaité savoir quels étaient les résultats de cette consultation publique. Pouvez-vous nous communiquer les lignes de forces que vous avez dégagées de cette consultation dans le cadre des États généraux de la sécurité routière?

Wat zijn de resultaten van de raadpleging?

24.02 Laurent Devin (PS): Vous avez lancé la consultation populaire relatée par Mme Matz. Quand a débuté cette consultation et quand prendra-t-elle fin? Combien de citoyens ont donné leur avis sur la question jusqu'à présent?

24.02 Laurent Devin (PS): Wanneer is de openbare raadpleging van start gegaan? Tot wanneer loopt ze? Hoeveel burgers hebben hun mening gegeven? Wat is de grootste bekommernis van de Belgen inzake verkeersveiligheid?

Quelles sont les mesures qui sont le plus souvent évoquées? Quelle est la principale préoccupation des Belges en matière de sécurité routière qui ressort de cette consultation?

24.03 Jacqueline Galant, ministre: La consultation populaire a été lancée le 22 octobre 2015. Elle prendra fin le jour des États généraux de la sécurité routière, le 15 décembre.

24.03 Minister Jacqueline Galant: De raadpleging ging van start op 22 oktober en loopt tot op 15 december, de dag van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid. De weggebruikers wordt gevraagd hun mening te geven over vijf thema's: de wegcode, de pakkans, veelplegers, technologie en de analyse van de ongevallen. De website registreerde ruim 9.000 deelnemers.

Via un site internet, les usagers de la route sont invités à exprimer leurs opinions sur la sécurité routière en participant à des sondages ou bien en donnant leurs avis sur cinq thèmes:

- le Code de la route;
- le risque de se faire contrôler;
- la récidive;
- la technologie;
- l'analyse des accidents.

Des débats ont également été organisés avec les citoyens s'étant préalablement inscrits afin de permettre certaines recommandations. Jusqu'à présent, le site a reçu plus de 9 000 participations de citoyens.

Indien we de burgers vrij suggesties hadden laten formuleren, zouden de voorstellen onbruikbaar zijn geweest, gelet op de verdeling van de bevoegdheden over alle bestuursniveaus. Ik heb me beperkt tot de federale bevoegdheden.

Cette méthodologie a été appliquée principalement pour deux raisons. Premièrement, un tel cadre est préférable d'un point de vue pédagogique puisqu'il permet la genèse d'une politique davantage étayée dans les domaines dans lequel le fédéral est actif. Il permet aussi l'émergence de nouvelles idées. Ce n'est qu'en prenant connaissance des sujets qui sont abordés que les gens réfléchiront et se forgeront une opinion.

Wij moeten ons ook houden aan internationale overeenkomsten die de inhoud van onze wegcode gedeeltelijk bepalen.

Deuxièmement, le fait de laisser la liberté au citoyen de s'exprimer librement induirait beaucoup d'idées inexploitable en raison de la

répartition des compétences. La politique de sécurité routière est répartie entre tous les niveaux de pouvoir: européen, fédéral, régional et local. C'est pourquoi je me suis limitée aux compétences fédérales en matière de sécurité routière afin de respecter pleinement l'autonomie des Régions. Il serait dès lors inopportun de collecter une multitude d'idées dont le sujet concerne uniquement mes collègues régionaux.

Nous devons également respecter plusieurs textes internationaux, tels que la Convention de Vienne qui détermine en partie notre Code de la route.

Autrement dit, j'espère que ces États généraux de la sécurité routière dessineront des pistes solides avec lesquelles je pourrai travailler, valorisant ainsi les efforts de tous les citoyens qui y ont participé. L'amélioration de la sécurité routière est dans l'intérêt de tous. Je sais qu'à cet égard, je peux compter sur le soutien de la grande majorité des conducteurs, qui respectent les règles. C'est ce qui ressort également de l'enquête nationale sur la sécurité routière menée par l'IBSR.

Néanmoins, il est frappant de constater que la population se prononce principalement en faveur de mesures plus sévères en matière d'alcool et de drogue au volant. Ainsi, 92 % des participants estiment que la consommation de drogues dans la circulation doit faire l'objet de plus de contrôles, 85 % trouvent qu'un éthylotest antidémarrage doit être obligatoirement installé dans le véhicule des automobilistes condamnés pour conduite sous influence de l'alcool, tandis que 69 % sont favorables à une tolérance zéro en matière d'alcool au volant.

Les résultats sont visibles sur le site internet des États généraux.

24.04 Vanessa Matz (cdH): Madame la ministre, nous attendrons en ce cas le 15 décembre pour obtenir plus de précisions. Comme nous avons été invités à participer par vos soins aux États généraux, nous serons présents pour entendre les grandes lignes, même si vous en avez déjà dévoilé quelques-unes. Je vous remercie

24.05 Laurent Devin (PS): Madame la ministre, je vous remercie pour votre réponse.

Sachez également que nous serons à vos côtés pour développer encore davantage la sécurité routière dans notre pays.

Enfin, madame la présidente, je vous remercie pour la bonne gestion de cette commission.

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

*La réunion publique de commission est levée à 16.07 heures.
De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.07 uur.*

De bevolking spreekt zich uit voor strengere maatregelen inzake het rijden onder invloed van alcohol en drugs. De resultaten kunnen worden geraadpleegd op de website van de staten-generaal.

24.04 Vanessa Matz (cdH): Wij zullen wachten tot 15 december, wanneer er meer toelichtingen zullen worden gegeven.

24.05 Laurent Devin (PS): Wij zullen ons aan de zijde van de minister scharen om de verkeersveiligheid in ons land te verhogen.