



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

15-06-2016

Namiddag

Mercredi

15-06-2016

Après-midi

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

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

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

INHOUD

Vraag van mevrouw Daphné Dumery aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "een vereenvoudiging van de procedure voor het afhaken van een rijbewijs" (nr. 11007)

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

Vraag van de heer Peter Vanvelthoven aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stand van zaken over de IJzeren Rijn" (nr. 11176)

Sprekers: Peter Vanvelthoven, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Samengevoegde vragen van
- mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de procedures voor de informatie-uitwisseling tussen België en Frankrijk met betrekking tot parkeerbonnen" (nr. 11542)

- mevrouw Nawal Ben Hamou aan de minister van Justitie over "de overtredingen die begaan worden door buitenlandse automobilisten" (nr. 11802)

Sprekers: Karine Lalieux, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Vraag van mevrouw Françoise Schepmans aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vluchten boven de gemeenten in het noorden van Brussel" (nr. 11629)

Sprekers: Françoise Schepmans, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de in het kader van de commerciële activiteiten van de NMBS opgebouwde historische schuld" (nr. 11547)

Sprekers: Inez De Coninck, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de

SOMMAIRE

Question de Mme Daphné Dumery au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "une simplification de la procédure d'obtention d'un permis de conduire" (n° 11007)

Orateurs: Daphné Dumery, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Question de M. Peter Vanvelthoven au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'état d'avancement du Rhin de fer" (n° 11176)

Orateurs: Peter Vanvelthoven, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Questions jointes de
- Mme Karine Lalieux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les procédures d'échange d'information entre la Belgique et la France quant aux procès-verbaux de stationnement" (n° 11542)

- Mme Nawal Ben Hamou au ministre de la Justice sur "les infractions commises par des automobilistes étrangers" (n° 11802)

Orateurs: Karine Lalieux, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Question de Mme Françoise Schepmans au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le survol des communes du Nord de Bruxelles" (n° 11629)

Orateurs: Françoise Schepmans, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Question de Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la dette historique accumulée dans le cadre des activités commerciales de la SNCB" (n° 11547)

Orateurs: Inez De Coninck, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société

Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de veiligheidsvergoeding van 6,19 euro per vliegtuigticket die reizigers vertrekkende vanuit Brussels Airport betalen" (nr. 11528)

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

Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la redevance de sécurité de 6,19 euros par billet d'avion payée par les voyageurs partant de Brussels Airport" (n° 11528)

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

Samengevoegde vragen van 12
- de heer Bert Wollants aan de minister van 12
Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale
Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over
"het sociaal akkoord bij Belgocontrol" (nr. 11559)
- de heer Veli Yüksel aan de minister van 12
Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale
Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over
"het sociaal overleg bij Belgocontrol" (nr. 12412)

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

Questions jointes de 12
- M. Bert Wollants au ministre de la Mobilité, 12
chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale
des Chemins de fer Belges, sur "l'accord social
chez Belgocontrol" (n° 11559)
- M. Veli Yüksel au ministre de la Mobilité, chargé 12
de Belgocontrol et de la Société Nationale des
Chemins de fer Belges, sur "la concertation
sociale chez Belgocontrol" (n° 12412)

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

Samengevoegde vragen van 15
- mevrouw Karine Lalieux aan de minister 15
van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de
Nationale Maatschappij der Belgische
Spoorwegen, over "het vliegverkeer boven
Brussel" (nr. 12265)
- de heer Benoît Hellings aan de minister 15
van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de
Nationale Maatschappij der Belgische
Spoorwegen, over "de windnormen en de
landingen op banen 01 en 07 van
Brussels Airport" (nr. 11594)

Sprekers: **Karine Lalieux, Benoît Hellings, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, **Françoise Schepmans**

Questions jointes de 15
- Mme Karine Lalieux au ministre de la Mobilité, 15
chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale
des Chemins de fer Belges, sur "le survol de
Bruxelles" (n° 12265)
- M. Benoît Hellings au ministre de la Mobilité, 15
chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale
des Chemins de fer Belges, sur "les normes de
vent et les atterrissages en pistes 01 et 07 à
Brussels Airport" (n° 11594)

Orateurs: **Karine Lalieux, Benoît Hellings, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, **Françoise Schepmans**

Vraag van de heer Bert Wollants aan de minister 20
van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de
Nationale Maatschappij der Belgische
Spoorwegen, over "het FAB Benelux" (nr. 11560)

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

Question de M. Bert Wollants au ministre de la 20
Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société
Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le
FAB Benelux" (n° 11560)

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

Vraag van de heer Bert Wollants aan de minister 22
van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de
Nationale Maatschappij der Belgische
Spoorwegen, over "de licentie voor de
grondafhandeling op Brussels Airport" (nr. 11561)

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

Question de M. Bert Wollants au ministre de la 22
Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société
Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la
licence d'assistance en escale à l'aéroport de
Bruxelles-National" (n° 11561)

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

Vraag van de heer Bert Wollants aan de minister 24
van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de

Question de M. Bert Wollants au ministre de la 24
Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société

Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het aantal zieke luchtverkeersleiders" (nr. 11571)

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

Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le nombre de contrôleurs aériens en arrêt maladie" (n° 11571)

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

Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de werken voor het uniformiseren van de hoogte van de perrons" (nr. 11395)

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

Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "des travaux d'uniformisation de la hauteur des quais de gare" (n° 11395)

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

Samengevoegde vragen van
- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de algemene invoering van het alcoholslot in België" (nr. 11396)

- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het alcoholslot" (nr. 12277)

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het automatisch alcoholslot" (nr. 12409)

Sprekers: **Laurent Devin, Sabien Lahaye-Battheu, Jef Van den Bergh, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Questions jointes de
- M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'installation généralisée d'alcolock en Belgique" (n° 11396)

- Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'alcolock" (n° 12277)

- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la systématisation de l'alcolock" (n° 12409)

Orateurs: **Laurent Devin, Sabien Lahaye-Battheu, Jef Van den Bergh, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stand van zaken betreffende de mobiliteit in België" (nr. 11403)

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

Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la situation de la mobilité en Belgique" (n° 11403)

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

Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het minimumaantal personeelsleden bij de NMBS tegen 2018" (nr. 11404)

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

Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'effectif minimum à la SNCB d'ici 2018" (n° 11404)

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

Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische

Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la

Spoorwegen, over "de aanwezigheid van toxische producten in een NMBS-werkplaats" (nr. 11405)

Sprekers: Laurent Devin, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

présence de produits toxiques dans un atelier de la SNCB" (n° 11405)

Orateurs: Laurent Devin, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de problematiek van de verkeerslichten" (nr. 11406)

Sprekers: Laurent Devin, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la problématique des feux de signalisation" (n° 11406)

Orateurs: Laurent Devin, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het DOO-project (Driver Only Operation)" (nr. 11407)

Sprekers: Laurent Devin, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le projet Driver Only Operation (DOO)" (n° 11407)

Orateurs: Laurent Devin, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de heractivering van de Waalse Thalys" (nr. 11408)

Sprekers: Laurent Devin, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la remise en service du Thalys wallon" (n° 11408)

Orateurs: Laurent Devin, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Vraag van mevrouw Karin Jiroflée aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de treinverbinding Haacht-Brussel" (nr. 11486)

Sprekers: Karin Jiroflée, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Question de Mme Karin Jiroflée au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la liaison ferroviaire Haacht-Bruxelles" (n° 11486)

Orateurs: Karin Jiroflée, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Samengevoegde vragen van
- mevrouw Anne Dedry aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vertraging betreffende de uitvoering van de beslissing over de vliegroute" (nr. 11589)

- mevrouw Karin Jiroflée aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vliegroute Leuven Rechtdoor" (nr. 11598)

- de heer Tim Vandenput aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de situatie met de vliegroute 'Leuven Rechtdoor'" (nr. 12080)

- de heer Tim Vandenput aan de minister van

Questions jointes de

- Mme Anne Dedry au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le retard dans l'exécution de la décision relative à la route aérienne" (n° 11589)

- Mme Karin Jiroflée au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la route aérienne 'Louvain tout droit'" (n° 11598)

- M. Tim Vandenput au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la situation de la route aérienne 'Louvain tout droit'" (n° 12080)

- M. Tim Vandenput au ministre de la Mobilité,

Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de procedure voor de wijziging van de vliegroutes van en naar Brussels Airport" (nr. 12081)

- mevrouw Sybille de Coster-Bauchau aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het gebruik van de banen en de vliegroutes op Brussels Airport" (nr. 12141)

Sprekers: **Anne Dedry, Karin Jiroflée, Tim Vandenput, Sybille de Coster-Bauchau, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het station van Mechelen" (nr. 11645)

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

Vraag van mevrouw Véronique Caprasse aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toekomst van de stations in de provincie Luxemburg" (nr. 11660)

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

Samengevoegde vragen van
- mevrouw Véronique Caprasse aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de technische problemen op lijn 165" (nr. 11686)

- mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de problemen met de homologatie van lijn 165" (nr. 11892)

- mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de homologatie van het rollend materieel dat wordt ingezet in het Groothertogdom Luxemburg" (nr. 11898)

- de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de homologatie van CFL-materieel op het NMBS-net tussen Rodange (GHL) en Virton" (nr. 11918)

Sprekers: **Véronique Caprasse, Isabelle Poncelet, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la procédure de modification des routes aériennes au départ et à destination de Brussels Airport" (n° 12081)

- Mme Sybille de Coster-Bauchau au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'usage des pistes et trajectoires à l'aéroport de Zaventem" (n° 12141)

Orateurs: **Anne Dedry, Karin Jiroflée, Tim Vandenput, Sybille de Coster-Bauchau, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la gare de Malines" (n° 11645)

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

Question de Mme Véronique Caprasse au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'avenir des gares en province de Luxembourg" (n° 11660)

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

Questions jointes de
- Mme Véronique Caprasse au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les problèmes techniques rencontrés sur la ligne 165" (n° 11686)

- Mme Isabelle Poncelet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les problèmes d'homologation sur la ligne 165" (n° 11892)

- Mme Isabelle Poncelet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'homologation du matériel roulant au Grand-Duché de Luxembourg" (n° 11898)

- M. Marcel Cheron au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'homologation de matériel CFL sur le réseau SNCB entre Rodange (GDL) et Virton" (n° 11918)

Orateurs: **Véronique Caprasse, Isabelle Poncelet, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Samengevoegde vragen van	59	Questions jointes de	59
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de reizigerstellingen bij de NMBS" (nr. 11702)	59	- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les comptages de voyageurs à la SNCB" (n° 11702)	59
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de reizigerstellingen bij de NMBS" (nr. 12156)	59	- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les comptages de voyageurs à la SNCB" (n° 12156)	59
<i>Sprekers: David Geerts, Jef Van den Bergh, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: David Geerts, Jef Van den Bergh, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Samengevoegde vragen van	61	Questions jointes de	61
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de benchmark inzake de ticketprijzen in onze buurlanden" (nr. 11706)	61	- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'étude comparative des prix des billets de train chez nos voisins" (n° 11706)	61
- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de benchmark van de NMBS" (nr. 12423)	61	- Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'étude comparative de la SNCB" (n° 12423)	62
<i>Sprekers: David Geerts, Sabien Lahaye-Battheu, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: David Geerts, Sabien Lahaye-Battheu, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van de heer Philippe Pivin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de screening van het personeel van de NMBS en Infrabel" (nr. 11779)	64	Question de M. Philippe Pivin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le screening du personnel de la SNCB et d'Infrabel" (n° 11779)	64
<i>Sprekers: Philippe Pivin, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: Philippe Pivin, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van de heer Philippe Pivin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de installatie van poortjes in de stations" (nr. 11983)	65	Question de M. Philippe Pivin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'installation de portiques de sécurité dans les gares" (n° 11983)	65
<i>Sprekers: Philippe Pivin, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: Philippe Pivin, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het vervoersplan 2017" (nr. 11789)	67	Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le plan de transport 2017" (n° 11789)	67
<i>Sprekers: David Geerts, François Bellot</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: David Geerts, François Bellot</i> , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en	69	Question de Mme Isabelle Poncelet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la	69

de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de evaluatie van de tarieven voor grensoverschrijdend treinverkeer tussen België en het Groothertogdom Luxemburg" (nr. 11891)

Sprekers: Isabelle Poncelet, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'évaluation de la tarification transfrontalière entre la Belgique et le Grand-Duché de Luxembourg" (n° 11891)

Orateurs: Isabelle Poncelet, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de sluiting van de wachtzalen in stations" (nr. 11893)

Sprekers: Isabelle Poncelet, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Question de Mme Isabelle Poncelet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la fermeture des salles d'attente dans les gares" (n° 11893)

Orateurs: Isabelle Poncelet, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het spoor 3 in het station Florenville" (nr. 11894)

Sprekers: Isabelle Poncelet, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Question de Mme Isabelle Poncelet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la voie 3 en gare de Florenville" (n° 11894)

Orateurs: Isabelle Poncelet, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de preventiepatrouilles van Securail in het station Virton" (nr. 11895)

Sprekers: Isabelle Poncelet, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Question de Mme Isabelle Poncelet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les patrouilles de prévention Securail en gare de Virton" (n° 11895)

Orateurs: Isabelle Poncelet, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de sluiting van het station Melreux-Hotton" (nr. 11896)

Sprekers: Isabelle Poncelet, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Question de Mme Isabelle Poncelet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la fermeture de la gare de Melreux-Hotton" (n° 11896)

Orateurs: Isabelle Poncelet, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de problemen met de verkoop van treintickets via de automaten" (nr. 11897)

Sprekers: Isabelle Poncelet, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Question de Mme Isabelle Poncelet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les problèmes de délivrance des billets via les automates" (n° 11897)

Orateurs: Isabelle Poncelet, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Vraag van de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische

Question de M. Paul-Olivier Delannois au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur

Spoorwegen, over "het treinaanbod tussen Moeskroen en Brussel" (nr. 11903)

Sprekers: **Paul-Olivier Delannois, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

"l'offre de transport sur la liaison de train entre Mouscron et Bruxelles" (n° 11903)

Orateurs: **Paul-Olivier Delannois, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Vraag van de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "een betere verbinding tussen Moeskroen en de Waalse as" (nr. 11904)

Sprekers: **Paul-Olivier Delannois, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Question de M. Paul-Olivier Delannois au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "une meilleure liaison entre Mouscron et la dorsale wallonne" (n° 11904)

Orateurs: **Paul-Olivier Delannois, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Vraag van de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de hulp aan PBM's in de stations" (nr. 11905)

Sprekers: **Paul-Olivier Delannois, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Question de M. Paul-Olivier Delannois au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'aide aux PMR dans les gares" (n° 11905)

Orateurs: **Paul-Olivier Delannois, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Vraag van de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het vervoersaanbod van de NMBS voor de pendelaars van Lessen" (nr. 11906)

Sprekers: **Paul-Olivier Delannois, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Question de M. Paul-Olivier Delannois au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'offre de transport de la SNCB pour les navetteurs de Lessines" (n° 11906)

Orateurs: **Paul-Olivier Delannois, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Samengevoegde vragen van
- de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de nieuwe regelgeving voor elektrische fietsen" (nr. 12033)

- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "elektrische fietsen" (nr. 12387)

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

Questions jointes de
- M. Gautier Calomne au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les nouvelles règles pour les vélos électriques" (n° 12033)

- Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les vélos électriques" (n° 12387)

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

Vraag van de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de invoering van een lage-emissiezone in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest" (nr. 12334)

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

Question de M. Gautier Calomne au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'instauration d'une zone basses émissions en Région bruxelloise" (n° 12334)

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

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 15 JUNI 2016

Namiddag

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

du

MERCREDI 15 JUIN 2016

Après-midi

La réunion publique de commission est ouverte à 14.23 heures et présidée par Mme Karine Lalieux.
De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.23 uur en voorgezeten door mevrouw Karine Lalieux.

01 Vraag van mevrouw Daphné Dumery aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "een vereenvoudiging van de procedure voor het afhalen van een rijbewijs" (nr. 11007)

01 Question de Mme Daphné Dumery au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "une simplification de la procédure d'obtention d'un permis de conduire" (n° 11007)

01.01 Daphné Dumery (N-VA): Mijnheer de minister, u herinnert zich waarschijnlijk dat het vroeger een omslachtige procedure was om een rijbewijs te ontvangen. Dat is nog steeds zo. De kandidaat slaagt voor zijn examen. Hij krijgt drie documenten: het resultaat van zijn examen, het bewijs dat hij betaald heeft en een aanvraagformulier. Hij gaat daarmee naar de gemeente. Gelukkig is de foto op het rijbewijs nu dezelfde als op de identiteitskaart. Die foto wordt naar een externe firma gestuurd. Die externe firma maakt het rijbewijs en stuurt het naar de gemeente. De betrokken persoon krijgt een briefje met de boodschap om het rijbewijs op te halen. Dat is allemaal gebaseerd op het koninklijk besluit van 23 maart 1998.

Ik meen dat wij anno 2016 toch oplossingen hebben om het allemaal wat efficiënter en minder omslachtig te maken.

Mijnheer de minister, bent u bereid de regeling te wijzigen met het oog op de vereenvoudiging en de digitalisering? Ik leg de link met de Mercuriusdatabank, de databank voor rijbewijzen. Bestaat de mogelijkheid een koppeling te maken met externe firma's voor de rijbewijzen?

01.02 Minister François Bellot: (...) wordt het voorlopig rijbewijs afgeleverd door de burgemeester of zijn gemachtigde. Het vereenvoudigen en het digitaliseren van de afhaalprocedure en de wijziging van de regeling daarvoor, moeten nog onderzocht worden. In elk geval moet er een onderscheid gemaakt worden tussen de afgifte van een voorlopig rijbewijs en de afgifte van een definitief rijbewijs. Bij de afgifte van een voorlopig rijbewijs zijn de rijexamencentra nauw betrokken en moet een wijziging van de procedure in overleg met de Gewesten gebeuren.

01.01 Daphné Dumery (N-VA): Quiconque souhaite demander un permis de conduire doit se rendre à la commune muni des documents requis. Les communes confient la fabrication des permis à une société extérieure.

Cette société a-t-elle accès à la banque de données permis de conduire Mercurius? Ne peut-on pas accroître l'efficacité de cette procédure et la simplifier?

01.02 François Bellot, ministre: La simplification et la numérisation de la procédure à suivre pour aller retirer son permis de conduire doit faire l'objet d'un examen approfondi. Il existe une différence entre la délivrance d'un permis provisoire et la délivrance d'un permis définitif. Les centres d'examen

Er bestaat reeds een koppeling tussen de Mercuriusdatabank en de producent van de rijbewijzen, de firma Zetes. De aanvraag van het rijbewijs wordt elektronisch verstuurd naar de producent, die het rijbewijs binnen de twee dagen na de aanvraag aan de gemeente bezorgt.

sont associés à la délivrance d'un permis de conduire provisoire et cette délivrance doit se faire en concertation avec les Régions.

Il existe déjà une interaction entre la banque de données Mercurius et le fabricant des permis de conduire. La demande de permis est envoyée électroniquement au fabricant qui fournit le permis à la commune dans un délai de deux jours.

01.03 Daphné Dumery (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antoword.

01.03 Daphné Dumery (N-VA): Une interaction directe ne peut-elle pas être créée entre la société extérieure et le demandeur du permis de conduire? Cela éviterait de devoir passer par la commune.

Als ik het goed begrijp, is er inderdaad reeds een koppeling met een externe firma. Het gaat over het definitieve rijbewijs, niet over het voorlopige rijbewijs. Nu wordt door die externe firma het definitieve rijbewijs eerst naar de gemeente gestuurd, waarna de gemeente het doorstuurt naar de persoon zelf. Eigenlijk zou er dus een directe link kunnen zijn tussen de externe firma en de persoon zelf, waarbij de gemeente digitaal op de hoogte is dat er een rijbewijs is afgeleverd door het Mercuriusproject.

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

La **présidente**: (...)

02 Vraag van de heer Peter Vanvelthoven aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stand van zaken over de IJzeren Rijn" (nr. 11176)

02 Question de M. Peter Vanvelthoven au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'état d'avancement du Rhin de fer" (n° 11176)

02.01 Peter Vanvelthoven (sp.a): Mijnheer de minister, ik ben blij dat ik weer een nieuwe minister kan ondervragen over de stand van zaken in het dossier van de IJzeren Rijn. Het is een dossier dat in dit huis al meermaals ter sprake is gekomen.

02.01 Peter Vanvelthoven (sp.a): Dans le dossier du Rhin de fer, certaines questions fondamentales restaient toujours sans réponse voici un an, notamment sur la faisabilité d'une route alternative pour le tracé historique du Rhin de fer.

Een goed jaar geleden heb ik de toenmalige minister van Mobiliteit een stand van zaken gevraagd over het dossier. Er werd ons toen meegedeeld dat er nog fundamentele vragen moesten worden beantwoord, onder andere over de haalbaarheid van een alternatieve route voor het historisch tracé van de IJzeren Rijn, namelijk de route via Weert, Roermond, Venlo, Viersen tot Düsseldorf. De uitvoeringstermijn van deze nieuwe studie zou ongeveer 18 maanden bedragen. Er zou zijn overeengekomen om een technische werkgroep op te zetten tussen de drie betrokken landen en de beide regio's, Vlaanderen en Noordrijn-Westfalen, ter voorbereiding van een ministeriële bijeenkomst van dezelfde partijen.

Quel est l'état d'avancement de ce dossier à l'heure actuelle? Le groupe de travail technique a-t-il déjà commencé ses travaux? Qui en fait partie pour la Belgique? Quand est prévue la prochaine réunion ministérielle sur le sujet?

Wat is de stand van zaken in dit dossier? Is de technische werkgroep ondertussen aan het werk? Wie maakt daar deel vanuit aan Belgische kant? Hoeveel staat de werkgroep met zijn werkzaamheden? Wanneer is de ministeriële bijeenkomst gepland?

02.02 Minister **François Bellot**: Mijnheer Vanvelthoven, zoals door mijn voorganger reeds is meegedeeld in deze commissie diende het Vlaams Gewest eind februari 2015 een dossier in bij Europa teneinde financiële steun te krijgen in het kader van de in september 2014 gelanceerde *call for proposals*. Alle betrokken partijen, Nederland, het Vlaams Gewest, de deelstaat Noordrijn-Westfalen en de federale overheden van Duitsland en België, hebben toen bevestigd inhoudelijk te zullen bijdragen tot de uitvoering van deze studie, die de naam Rhein-Ruhr Rail Connection 3RX draagt.

Met deze studie wenst Vlaanderen drie tracés te onderzoeken. Ten eerste, het historisch tracé van de IJzeren Rijn vanuit Antwerpen via Budel grens, Weert, omleiding Roermond tunnel, onder Meinweg, Vloderp grens naar Rheydt in Duitsland. Ten tweede, het A 52-alternatief vanuit Antwerpen via Budel grens, Weert, vanaf de Maaskruising, een nieuwe spoorlijn ten noorden van Roermond langs de N 280 die in Duitsland overgaat op de A 52 naar Mönchengladbach. Ten derde, vanuit Antwerpen via Budel grens, Weert, Roermond, Maaslijn, Venlo grens naar Viersen in Duitsland.

De studie die sinds eind vorig jaar loopt en wordt uitgevoerd door THV Arcadis, Transport & Mobility Leuven, Ecorys en Railistics ART Ecorail zal achttien maanden duren. Het eindresultaat wordt verwacht tegen eind juni 2016.

Er zal voor bovengenoemd tracé in detail worden ingegaan op de volgende punten: ten eerste, ruimtelijke impact en impact op het milieu van een verbinding Rijn-Ruhr via het spoor; ten tweede, technische haalbaarheid en constructiekosten van het project; ten derde, economische haalbaarheid in termen van kosten, opbrengsten, risico's en financiering.

Het studiebureau presenteerde op de stuurgroep van 15 december 2015 zijn plan van aanpak. De laatste vergadering van de stuurgroep vond plaats op donderdag 21 april 2016. Tijdens deze laatste vergadering werd overeengekomen dat het op dit moment niet opportuun is om een overleg te organiseren op ministerniveau. Dit belet echter niet dat hierover bilaterale contacten tussen ministers zijn.

02.03 **Peter Vanvelthoven** (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor deze stand van zaken.

Ik begrijp dat de studie tegen eind juni, dus heel binnenkort, afgerond moet zijn. We zullen nog weinig gelegenheid hebben om hierover in juli met elkaar van gedachten te wisselen, maar het zou mij plezier doen indien u de Parlementsleden die in dit dossier geïnteresseerd zijn op de hoogte zou brengen van de resultaten van de studie zodra u deze kent, zodat ook het Parlement weet welke richting dit dossier uitgaat.

L'incident est clos.

02.02 **François Bellot**, ministre: Fin février 2015, la Région flamande a introduit un dossier auprès des autorités européennes pour obtenir un appui financier dans le cadre de l'appel à propositions lancé en septembre 2014. Toutes les parties concernées – les Pays-Bas, la Région flamande, le Land de Rhénanie du Nord-Westphalie ainsi que les gouvernements fédéraux allemand et belge – ont confirmé à cette occasion leur intention de contribuer concrètement à l'exécution de l'étude intitulée "Rhein-Ruhr Rail Connection 3RX". Dans cette étude, la Flandre souhaite examiner trois tracés, c'est-à-dire le tracé historique et deux tracés alternatifs.

C'est fin juin que nous devrions disposer du résultat final de cette étude qui analysera minutieusement l'incidence sur l'aménagement du territoire et sur l'environnement, la faisabilité technique, le coût de la construction du projet et la faisabilité économique en termes de coût, de recettes, de risques et de financement.

Le bureau d'études a présenté son plan stratégique le 15 décembre 2015. Lors de la dernière réunion du groupe d'experts le 21 avril 2016, il a été convenu qu'il n'était pas opportun pour l'instant d'organiser une concertation ministérielle, ce qui n'empêche pas l'établissement de contacts bilatéraux entre les ministres compétents à ce propos.

02.03 **Peter Vanvelthoven** (sp.a): J'espère que le ministre nous informera fin juin des résultats de cette étude.

Het incident is gesloten.

03 Questions jointes de

- Mme Karine Lalieux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les procédures d'échange d'information entre la Belgique et la France quant aux procès-verbaux de stationnement" (n° 11542)

- Mme Nawal Ben Hamou au ministre de la Justice sur "les infractions commises par des automobilistes étrangers" (n° 11802)

03 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de procedures voor de informatie-uitwisseling tussen België en Frankrijk met betrekking tot parkeerbonnen" (nr. 11542)

- mevrouw Nawal Ben Hamou aan de minister van Justitie over "de overtredingen die begaan worden door buitenlandse automobilisten" (nr. 11802)

03.01 Karine Lalieux (PS): Monsieur le ministre, en 2012, la France et la Belgique ont conclu un accord bilatéral concernant l'échange d'informations et de données à caractère personnel relatives aux titulaires du certificat d'immatriculation d'un véhicule, ce en exécution de la directive européenne 2011/82/EU. J'ajoute que cette question concerne également les Pays-Bas où l'on retrouve la même situation.

Dans un premier temps, cet accord bilatéral ne visait que les infractions qui étaient du ressort des forces de police. Cet échange qui a lieu via le système EUCARIS a été élargi en 2015. Il permet désormais également d'identifier le propriétaire d'un véhicule qui n'a pas payé sa redevance de stationnement. Si cet accord a des visées prometteuses, je m'interroge, toutefois, quant à l'efficacité de sa mise en œuvre.

Monsieur le ministre, de quels moyens le SPF Mobilité - DIV dispose-t-il pour retrouver l'adresse actuelle du titulaire d'un véhicule immatriculé en France ou aux Pays-Bas lorsque ce dernier a changé de domicile sur le territoire français? En effet, si le SPF Mobilité peut aujourd'hui fournir l'identité du titulaire du véhicule, l'exactitude quant à son adresse n'est pour sa part pas toujours correcte. Vous pouvez ici constater, monsieur le ministre, que c'est en tant que mandataire d'une ville que je vous interroge!

En l'absence d'un système tel que le Registre national en France, comment les autorités communales compétentes pourront-elles retrouver le propriétaire du véhicule n'ayant pas signalé son changement d'adresse? Là où le nombre de dossiers ouverts concernant les plaques françaises peut être assez conséquent dans les communes de grandes tailles, la problématique des adresses périmées peut engendrer une importante perte d'argent et des coûts inutiles.

Mes questions portent clairement sur la manière dont le SPF Mobilité a prévu la procédure de recouvrement en cas de non-paiement des redevances/amendes après l'envoi de rappels. Quid de la procédure de recouvrement? Une étude d'huissiers française ou hollandaise s'occupe-t-elle du recouvrement des créances impayées? La procédure reste-t-elle lettre morte si le contrevenant décide de ne pas payer?

Pour être concrète, Bruxelles accueille beaucoup de visiteurs étrangers qui viennent en voiture et qui ne paient jamais les amendes

03.01 Karine Lalieux (PS): Een bilateraal akkoord dat in 2012 met Frankrijk werd afgesloten voor de uitwisseling van informatie over de houders van een kentekenbewijs voor voertuigen, in uitvoering van de Europese richtlijn 2011/82, werd in 2015 uitgebreid tot de identificatie van de eigenaars in het kader van onbetaalde parkeer-retributies.

Over welke middelen beschikt de FOD Mobiliteit om het adres te vinden van de houder van een voertuig dat in Frankrijk of in Nederland is ingeschreven? Zullen de bevoegde gemeentediensten een eigenaar die zijn adreswijziging niet heeft meegedeeld, kunnen opsporen? Welke invorderings-procedure past de FOD Mobiliteit toe indien de retributies ondanks de herinneringen niet worden betaald? In Brussel loopt dit bedrag hoog op.

qui leur sont dressées et/ou les sanctions administratives résultant du non-paiement de la redevance de stationnement via les horodateurs. Ce non-paiement représente un coût exorbitant pour Bruxelles. Apparemment, la communication entre la DIV et les pays limitrophes ne fonctionne pas réellement.

03.02 François Bellot, ministre: Madame la présidente, les échanges de données se font au moyen de la plate-forme européenne EUCARIS.

Concrètement, en encodant dans le système des données relatives à l'infraction dont la plaque d'immatriculation, le service de police reçoit instantanément en échange les coordonnées du titulaire de la plaque.

Les échanges de données d'immatriculation sont effectivement déjà opérationnels avec la France depuis le 30 juin 2012. Les contrevenants étrangers se voient adresser une proposition de transaction accompagnée d'informations pour effectuer un virement.

Il n'est pas possible à ce stade de déterminer la proportion de contrevenants français. Au total, les contrevenants étrangers se sont acquittés de près de 9 millions d'euros en 2014 et de plus de 12 millions en 2015. L'échange de données n'est pas limité aux Pays-Bas et à la France, avec lesquels nous avons conclu des accords bilatéraux. Celui passé avec les Pays-Bas l'a été tout récemment.

La directive européenne 2015/413 a mis en place un système identique concernant l'ensemble des États membres, si ce n'est qu'il est limité aux huit infractions les plus problématiques en termes de sécurité routière, à savoir les excès de vitesse, le franchissement d'un feu rouge, la conduite sous influence de l'alcool ou de la drogue ou en utilisant un gsm, le non-port de la ceinture de sécurité et du casque et le fait de circuler sur une voie non autorisée. Il s'agit d'infractions graves.

Ces échanges n'ont pas vocation à donner accès à d'autres bases de données telles que le Registre national belge ou son équivalent s'il existe dans d'autres pays européens. Chaque État membre est donc dépendant des procédures de mises à jour de l'État consulté. Conscients des problèmes que cela peut générer lorsque par exemple l'adresse renseignée n'est plus valable, mes services ont interrogé le point de contact national français le 15 avril dernier sur les pistes de solutions possibles. Cette demande n'a pas encore reçu de réponse à ce jour.

Le SPF Mobilité et Transports n'a prévu aucune procédure de recouvrement spécifique en ce qui concerne les redevances ou les rétributions de stationnement. La matière des redevances ou des taxes de stationnement est effectivement une compétence des Régions et les procédures de recouvrement qui s'appliquent ressortent soit du droit civil, soit du droit fiscal.

Toutefois, la loi sur la police de la circulation routière a permis l'usage de sabots dans le cas des infractions dépenalisées de stationnement. L'objectif poursuivi est clairement d'éviter l'impunité des contrevenants étrangers pour lesquels le recouvrement de l'amende est plus aléatoire. Un certain nombre de villes belges l'utilisent. Aux Pays-Bas, ce système est généralisé pour les conducteurs étrangers.

03.02 Minister **François Bellot**: De politiedienst ontvangt de gegevens van de houder van de nummerplaat zodra de informatie betreffende de overtreding in het EUCARIS-platform wordt ingevoerd. Deze gegevens worden sinds juni 2012 uitgewisseld met Frankrijk. De buitenlandse overtredders ontvangen een voorstel tot minnelijke schikking.

De buitenlandse overtredders hebben in 2014 bijna 9 miljoen euro betaald en in 2015 meer dan 12 miljoen.

Bij de Europese richtlijn (EU) 2015/413 wordt er een systeem ingevoerd voor de acht meest problematische verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen.

Het is niet de bedoeling dat er in het kader van de informatie-uitwisseling toegang gegeven wordt tot andere databanken en elke lidstaat hangt af van de procedures voor de gegevensbijwerking in de geraadpleegde lidstaat, waardoor er problemen kunnen ontstaan wanneer het doorgegeven adres niet meer klopt. Mijn diensten hebben het Franse aanspreekpunt gevraagd hoe dat probleem kan worden opgelost.

De FOD Mobiliteit heeft geen enkele specifieke procedure voor de inning van de parkeerheffingen of -retributies uitgewerkt, omdat de Gewesten daarvoor bevoegd zijn en de inningsprocedures onder het burgerlijke of fiscale recht vallen.

De wet betreffende de politie over het wegverkeer staat het gebruik van wielklemmen toe voor uit het strafrecht gelichte parkeerovertreddingen om te voorkomen dat buitenlandse overtredders ongestraft blijven. Verscheidene Bel-

gische steden maken gebruik van dat systeem.

03.03 Karine Lalieux (PS): Merci, monsieur le ministre.

Cet accord a été élargi à la France et aux Pays-Bas concernant le stationnement impayé, et pas seulement aux fautes graves, avec le recours au sabot que vous avez mentionné. Toutefois, ce système ne fonctionne pas encore.

Je reviendrai vers vous de manière plus informelle concernant la réponse du point de contact français. Si le SPF Mobilité pouvait également poser la question au point de contact néerlandais concernant le système de recouvrement et les adresses des amendes impayées, cela aiderait les grandes villes.

03.04 François Bellot, ministre: Vous pourriez peut-être me poser une question orale à ce propos.

03.05 Karine Lalieux (PS): Vous pouvez solliciter votre administration et m'informer simplement de la réponse.

03.03 Karine Lalieux (PS): Het akkoord werd uitgebreid tot Frankrijk en Nederland voor onbetaalde parkeerboetes, maar het systeem werkt nog niet.

Om de grote steden te helpen, kan de FOD Mobiliteit het Nederlandse aanspreekpunt vragen stellen over het inningssysteem en de adressen van de personen die hun boete niet betaald hebben.

03.04 Minister François Bellot: U kunt mij hierover een vraag stellen.

03.05 Karine Lalieux (PS): U kunt de vraag bij uw administratie neerleggen en mij haar antwoord meedelen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

04 Question de Mme Françoise Schepmans au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le survol des communes du Nord de Bruxelles" (n° 11629)

04 Vraag van mevrouw Françoise Schepmans aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vluchten boven de gemeenten in het noorden van Brussel" (nr. 11629)

04.01 Françoise Schepmans (MR): Monsieur le ministre, depuis plusieurs mois, de nombreux riverains des communes du nord-ouest de Bruxelles se plaignent d'une augmentation du survol de leurs habitations, qui occasionne de fortes nuisances sonores. D'après le médiateur de l'aéroport, elle résulterait de plusieurs circonstances météorologiques. En effet, les trajectoires suivies par les avions sont tributaires des orientations du vent, puisqu'ils doivent décoller et atterrir face à lui.

Dans le cas d'un puissant vent d'est, la piste 07 est utilisée de manière plus intensive pour les atterrissages. Les avions sont, par conséquent, obligés de survoler le nord-ouest de la Région bruxelloise, plus communément dénommé la "route du Canal".

Nous craignons que ces nuisances occasionnelles ne deviennent nettement plus fréquentes cet été. En effet, dans le cadre du programme d'entretien des pistes de Brussels Airport, des travaux de réfection de la piste transversale 01/19 seraient programmés du 26 juillet au 25 septembre. Il est notamment prévu de renouveler les couches supérieures d'asphalte ou d'installer un balisage LED. Durant la durée de ces travaux, la piste en question serait donc totalement fermée. Elle le sera uniquement la nuit du 26 août au 25 septembre.

04.01 Françoise Schepmans (MR): De inwoners van de gemeenten in het noordwesten van Brussel klagen al enkele maanden over het verhoogde aantal vluchten boven hun woning.

Volgens de Ombudsdienst voor de luchthaven Brussel-Nationaal ligt dit aan de weersomstandigheden. Bij sterke oostenwind wordt baan 07 intensief voor landingen gebruikt, waardoor vliegtuigen verplicht worden de zogenaamde Kanaalroute te gebruiken

Bovendien voorziet het programma voor het onderhoud van de banen deze zomer in herstelwerkzaamheden, waarbij baan 01/19 zal gesloten worden. Bij te sterke noorden- of oostenwind zullen de toestellen voor de landing naar

Si le vent d'est ou du nord souffle trop fort, des pistes préférentielles ne pourront pas être utilisées. Les atterrissages seront alors déviés sur la piste 07. Cela obligerait les avions à survoler à basse altitude encore davantage le nord-ouest de Bruxelles et ses quartiers densément peuplés. Au demeurant, nous avons déjà vécu cette situation l'année dernière. Je rappelle en outre que la route du Canal est autorisée pour les avions dont le *quota count* est inférieur ou égal à quatre.

Monsieur le ministre, comment éviter que la route du Canal soit surexploitée en cas de vent d'est? Quelles pourraient être les autres solutions? La réglementation relative au *quota count* sera-t-elle respectée?

Une liste restrictive des avions peu bruyants autorisés à prendre la route du Canal existe-t-elle? Dans l'affirmative, est-elle prise en compte dans le choix des avions envoyés sur la route du Canal? Quelles réponses apporterez-vous aux actions initiées auprès du tribunal de première instance, notamment par le gouvernement de la Région bruxelloise, ainsi qu'au sujet de la route du Canal?

La procédure des travaux de rénovation des pistes durant l'été est-elle déjà fixée? Quels seront les moyens mis en œuvre afin de limiter au maximum les nuisances sonores pour les riverains?

Quelle communication destinée aux riverains et autorités locales concernées par ces survols intempestifs est-elle prévue afin de les informer et, si possible, de les rassurer?

J'interviens, monsieur le ministre, sur cet aspect du dossier du survol de Bruxelles parce que, et vous le savez, les difficultés sont bien plus diverses et plus larges, et que les Bruxellois, les élus et le gouvernement régional attendent avec beaucoup d'intérêt et d'impatience, dirais-je, la concertation dans laquelle vous vous êtes engagé de façon proactive dès votre entrée dans vos nouvelles fonctions de ministre.

Il va sans dire que ce dossier, sur la table des ministres successifs à cette fonction depuis très longtemps, est très important pour les Bruxellois et nous attendons de le voir atterrir. Il n'y a pas de solution miracle mais nous souhaitons que cela se passe dans la concertation au bénéfice des intéressés.

04.02 François Bellot, ministre: Madame la présidente, madame Schepmans, je répondrai directement sur ce qui concerne la phase des travaux. J'avais déjà apporté un certain nombre d'éléments de réponse.

Le choix des pistes en service est régi par la réglementation aéronautique, la mise en application du Preferential Runway System (PRS) publié dans l'AIP belge et les contraintes opérationnelles auxquelles est soumis le service de contrôle aérien. Cet été la piste 01 fera l'objet de travaux importants entraînant sa fermeture momentanée.

En cas de forts vents d'est ou de nord, l'utilisation des pistes préférentielles 25 est et sera impossible pour d'évidentes raisons de sécurité aérienne et compte tenu de la non-disponibilité de la piste 01,

baan 07 afgeleid worden. Het gebruik van de Kanaalroute is toegestaan voor vliegtuigen waarvan de *quota count* niet hoger is dan 4.

Hoe kunnen we vermijden dat deze route bij oostenwind te intens gebruikt wordt? Wat zijn de alternatieven?

Bestaat er een lijst van stille vliegtuigen die de Kanaalroute mogen gebruiken? Zo ja, wordt deze gebruikt om te bepalen welke vliegtuigen langs deze route gestuurd worden? Welk standpunt zult u innemen in het kader van de rechtszaak die het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bij de rechtbank van eerste aanleg heeft ingesteld? Werd de procedure voor de herstelwerken aan de banen al vastgelegd? Op welke manier zal de geluidshinder zoveel mogelijk worden beperkt? Hoe zal de communicatie naar de omwonenden en de betrokken lokale overheden worden georganiseerd?

De verkozenen en de gewestelijke overheden wachten op de resultaten van het overleg dat u bij uw aantreden hebt opgestart. Er is geen toverformule of wondermiddel, maar we hopen dat het overleg aanvaardbare oplossingen voor de betrokkenen oplevert.

04.02 Minister François Bellot: Bij de keuze van de banen wordt er rekening gehouden met de luchtvaartreglementering, de toepassing van het PRS (*Preferential Runway System*) en de operationele eisen van de luchtverkeersleiding.

Baan 01 zal deze zomer tijdelijk gesloten zijn wegens grootschalige werken.

Bij sterke oosten- of noordenwind worden de voorkeursbanen 25 om

ce sont donc les pistes 07L et 07R qui seront utilisées.

Une procédure VOR est disponible pour ces deux pistes, mais ses caractéristiques techniques (minimas de décision assez hauts, par exemple) pourraient la rendre indisponible par mauvaise visibilité ou plafond bas, entraînant ainsi la fermeture opérationnelle de l'aéroport. De ce fait, une procédure PBN plus performante sera mise en place sur la 07L pendant la durée des travaux. Une évaluation de l'utilisation du système PBN est prévue à l'issue de cette phase provisoire et durant les travaux, les procédures VOR resteront disponibles.

Il faut noter que le système de pistes préférentielles restera d'application pendant les travaux et que donc, sauf conditions météo exceptionnelles, les pistes 25 seront utilisées majoritairement.

La communication aux riverains à propos des travaux est du ressort de Brussels Airport Company.

En ce qui concerne les procédures en justice, je vous demanderai un peu de patience pour la réponse. En effet, j'ai emmené avec moi les réponses aux 60 premières questions à l'agenda et on m'apportera les réponses restantes. Si vous le voulez bien, j'y répondrai tout à l'heure, en même temps que la réponse que je ferai à Mme Lalieux à ce sujet.

Madame la présidente, je voudrais ajouter un élément. La procédure d'utilisation des 07L et 07R restera toujours d'application dans les mêmes conditions qu'antérieurement par vents d'est. Mais lorsque les conditions de visibilité ne seront pas bien remplies, on utilisera la technologie PBN pour les manœuvres d'approche et d'atterrissage. Autrement, c'est la procédure VOR qui est d'application.

04.03 Françoise Schepmans (MR): Madame la présidente, je voulais insister auprès du ministre pour lui dire combien il est essentiel d'établir une véritable communication avec les riverains et les autorités locales concernées.

L'an dernier, il y a eu beaucoup d'interrogations et d'atermoiements de la part des habitants et aussi de la part des autorités locales, parce qu'on ne comprenait pas bien pourquoi les vols s'effectuaient à ce moment-là. Aucune procédure n'informait les habitants sur la raison de ces modifications du survol de la route canal et sur leur durée. Les riverains une fois informés, un contact positif est établi, car ils ne se sentent pas mis de côté.

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

05 Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de in het kader van de commerciële activiteiten van de NMBS opgebouwde historische schuld" (nr. 11547)

05 Question de Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la dette historique accumulée dans le cadre des activités commerciales de la SNCB" (n° 11547)

05.01 Inez De Coninck (N-VA): Mijnheer de minister, ik heb een vraag over de historische schulden die voortkomen uit commerciële activiteiten van onze spoorbedrijven.

veiligheidsredenen gesloten en worden baan 07L en 07R gebruikt.

Wegens de technische eigenschappen van de VOR-procedure voor die twee banen zouden die onbeschikbaar kunnen worden bij slechte zichtbaarheid, waardoor de luchthaven zou moeten sluiten. Tijdens de werken zal er dan ook een PBN-procedure van toepassing zijn op baan 07L. Het PBN-systeem zal worden geëvalueerd en de VOR-procedures zullen beschikbaar blijven.

Het systeem van de voorkeursbanen zal tijdens de werken worden toegepast en men zal voornamelijk de banen 25 gebruiken.

De communicatie naar de omwonenden toe is een zaak van Brussels Airport Company.

Men zal mij dadelijk de antwoorden met betrekking tot de rechtszaken brengen.

04.03 Françoise Schepmans (MR): Het is essentieel dat er met de omwonenden en de lokale autoriteiten gecommuniceerd wordt. Vorig jaar was er geen procedure om de betrokkenen te informeren over de redenen voor het gebruik van de kanaalroute en de periode waarin die wijziging van de vliegroutes van toepassing zou blijven.

05.01 Inez De Coninck (N-VA): La vente d'ABX Logistics en 2006 a engendré une dette colossale de 1,2 milliard d'euros pour la SNCB.

In 2006 verkocht de NMBS-Holding haar aandelen van ABX Logistics aan een private speler. Het hele ABX-avontuur zadelde de NMBS op met een schuldenberg van 1,2 miljard euro. Deze cijfers dateren van 2005. Zonder achterliggende activiteiten die kasstromen genereren om deze schulden af te lossen is er weinig vooruitzicht op beterschap. De schuld groeide zelfs aan tot 1,8 miljard euro in 2013. Deze cijfers komen van het Rekenhof.

Het probleem wordt dus steeds groter. Daarnaast zijn er nog schulden ontstaan uit commerciële activiteiten die de NMBS intussen heeft afgestoten. Zo verwijst het Rekenhof in zijn audit eveneens naar 261 miljoen euro uitstaande schuld van de sector goederenvervoer aan de publieke sector.

Aangezien er geen commerciële activiteiten meer zijn, is het hoogst onwaarschijnlijk dat deze historische schuld wordt afgebouwd met commerciële opbrengsten. In zijn laatste rapport over dit onderwerp waarschuwt het Rekenhof ons eveneens voor de gevolgen hiervan.

Bij de spoorweghervorming van 2014 werd de schuldenlast van de NMBS-Holding verdeeld over zowel de NMBS als Infrabel. Hierdoor is het niet langer uitgesloten dat de historische schulden uit die vroegere commerciële activiteiten worden gefinancierd met federaal overheidsgeld. Concreet wordt dus mogelijk belastinggeld gebruikt om commerciële schulden af te lossen.

Daarom heb ik enkele vragen voor u, mijnheer de minister.

Hoe werd de netto financiële schuld van de holding sector ABX verdeeld over de NMBS en Infrabel bij de hervorming van 2014?

Hoe werd de netto financiële schuld van de holding sector Commerciële Sector verdeeld over de twee bedrijven?

Welke garanties heeft de overheid nu dat de historische schuld, veroorzaakt door de commerciële activiteiten zoals ABX Logistics en NMBS Logistics niet wordt gefinancierd met federaal overheidsgeld?

Hoe gaan de NMBS en Infrabel de historische schulden van de commerciële sector waar geen activiteiten meer tegenover staan aflossen?

05.02 Minister **François Bellot**: De globale netto financiële schuld van de NMBS-Holding op 31 december 2013 werd als volgt verdeeld over de NMBS en Infrabel: zowel de schulden van ABX als de commerciële schulden die rechtstreeks konden toegewezen worden aan de operator en de infrastructuurbeheerder, werden eerst verdeeld.

Het resterende saldo werd globaal verdeeld volgens een sleutel van 45 % voor Infrabel en 55 % voor de NMBS.

De verdeling van het resterend saldo heeft tot gevolg gehad dat er abstractie werd gemaakt van de oorsprong van de overgedragen schulden. De schuld werd verdeeld op basis van de principes opgenomen in het koninklijk besluit van 7 november 2013, artikel 5, § 1.4. Over de verdeling werd uitvoerig overleg gepleegd met de Europese Commissie, die geen bezwaar heeft geuit.

Par ailleurs, d'autres dettes sont venues s'ajouter entre-temps à la suite de la cessation d'activités commerciales par la SNCB.

Lors de la réforme ferroviaire de 2014, la dette du holding a été répartie entre la SNCB et Infrabel. Comment cela s'est-il passé dans la pratique? Comment ces dettes seront-elles apurées? Est-on assuré que de l'argent public ne sera pas utilisé à cet effet?

05.02 **François Bellot**, ministre: Le 31 décembre 2013, les dettes d'ABX et les dettes commerciales ont d'abord été réparties entre la SNCB et Infrabel. Le solde restant a été réparti à raison de 45 % pour Infrabel et 55 % pour la SNCB.

Lors de la répartition, qui a d'ailleurs été l'objet d'une concertation détaillée avec la Commission européenne, il a été fait abstraction de l'origine de la dette. Il n'y a donc pas de garanties qu'elle ne sera pas financée par de l'argent public.

Er zijn geen garanties dat de historische schuld veroorzaakt door de commerciële activiteiten niet wordt gefinancierd met federaal overheidsgeld. De stabilisatie en/of de reductie van de schuld in hoofde van de NMBS en Infrabel maken deel uit van het financieringsplan dat de beide ondernemingen moeten opstellen in het kader van de onderhandelingen voor een nieuw ondernemingsplan voor de periode 2016-2020.

L'apurement de la dette sera intégré dans les négociations relatives au plan d'entreprise pour la période 2016-2020.

05.03 Inez De Coninck (N-VA): Mijnheer de minister, ik onthoud dat wij geen garantie hebben dat de historische schuld veroorzaakt door de commerciële activiteiten niet zal worden afgebouwd met federaal overheidsgeld. Ik onthoud voorts ook dat wij nu in de ondernemingsplannen zullen vragen om eindelijk de stabilisatie en reductie van de schuld te krijgen. Ik roep de collega's van de oppositie dan ook op zich dat te herinneren als zij kritiek geven op onze besparingsplannen.

05.03 Inez De Coninck (N-VA): Ces plans d'entreprise nous permettront d'obtenir enfin une stabilisation, mais aussi une réduction de l'endettement.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

06 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de veiligheidsvergoeding van 6,19 euro per vliegtuigticket die reizigers vertrekkende vanuit Brussels Airport betalen" (nr. 11528)

06 Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la redevance de sécurité de 6,19 euros par billet d'avion payée par les voyageurs partant de Brussels Airport" (n° 11528)

06.01 David Geerts (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mijn excuses dat ik iets te laat ben.

06.01 David Geerts (sp.a): Tous les voyageurs qui partent de Brussels Airport doivent payer une redevance de sécurité de 6,19 euros par billet d'avion. En 2015, l'aéroport a accueilli 23,5 millions de passagers qui ont payé un total de 158 millions d'euros en redevances de sécurité.

Mevrouw De Coninck, wat betreft die commerciële schulden meen ik dat u uw huidige coalitiepartner het ABX-verhaal eens moet vertellen.

Mijnheer de minister, dit is een opvolgingsvraag na de commissievergadering van 19 april aangaande de veiligheidsvergoeding van 6,19 euro per vliegtuigticket voor reizigers die vertrekken van Brussels Airport.

Quelle partie de cette somme a été consacrée aux conditions d'exploitation telles que prévues par l'arrêté royal du 21 juin 2004, notamment l'inspection aéroportuaire et le maintien de la sécurité et de la sûreté au sol? Combien de membres du personnel chargés de la sécurité sont rémunérés par le biais de la redevance de sécurité? Quel est le coût des autres conditions d'exploitation énumérées dans l'arrêté royal?

Ik heb het antwoord dat u mij toen gaf nog eens bekeken en ik wil toch nog even dieper ingaan op dit onderwerp. Wat mij betreft is het essentieel te bekijken waar de gelden die voor de veiligheid gevraagd werden effectief naartoe gegaan zijn. Ik heb het KB van 21 juni 2004 geciteerd in mijn schriftelijke vraagstelling. In artikel 4, vierde lid, worden er vier voorwaarden beschreven waaronder de voorwaarde dat die bijdrage effectief zou moeten gelden. Ik ga die niet citeren in mijn mondelinge toelichting, maar ik kijk nogmaals naar de cijfers van 2015. Er zijn 23,5 miljoen passagiers geweest. Als men dan een berekening maakt van de bijdrage, dan kom ik aan meer dan 158 miljoen euro bijdragen voor veiligheid.

Ik kom dan bij mijn vragen.

Hoeveel van die 158 miljoen euro werd effectief gespendeerd aan de exploitatievoorwaarden zoals voorgeschreven in het KB van 21 juni 2004, artikel 4, 4^{de} lid, met name de luchthaveninspectie en het handhaven van de veiligheid en de beveiliging op de grond met uitsluiting van de taken van algemene politie en luchthaveninspectie

alsook van de militaire taken?

Ten tweede, hoeveel personeelsleden die belast zijn met de veiligheid en beveiliging worden er met de inkomsten uit de veiligheidsvergoeding van Brussels Airport Company gefinancierd?

Ten derde, wat is de kostprijs van de andere exploitatievoorwaarden zoals voorzien in het reeds geciteerde KB?

Tot daar mijn zeer concrete vragen.

06.02 Minister **François Bellot**: (...) Dit creëert een evenwichtige balans tussen de verschillende internationale luchthavens, zowel inzake veiligheidsmaatregelen als inzake de vertaling van deze kosten in luchthaventarieven.

De aeronautische tarieven worden zo vastgesteld dat de geraamde inkomsten, de geraamde kostprijs, de operationele kosten, afschrijvingskosten, belasting- en kapitaalkosten (op geïnvesteerde infrastructuur), alle gereguleerde activiteiten dekt.

Deze gereguleerde activiteiten maken deel uit van de exploitatievoorwaarden die zijn opgenomen in het KB van 21 juni 2004. Deze tarieven worden vastgelegd voor een periode van vijf jaar om de verschillende activiteiten, gekoppeld aan de exploitatievoorwaarden van de luchthaven Brussel-Nationaal, te verzekeren. Deze vastlegging gebeurt op basis van een inschatting van de kosten, investering en tariefvolume voor de volgende vijf jaar. De laatste vastlegging gebeurde in 2010 en had betrekking op de periode april 2011 tot maart 2016.

De geraamde kosten worden omgezet in toelaatbare inkomsten die in verschillende afzonderlijke tarieven zijn vertaald, geldig voor de vijf komende jaren. De realiteit van de kosten en inkomsten zal afwijken van de ramingen. Zo zal in de realiteit een reëel tariefvolume omwille van wijzigingen (...) hoger of lager zijn dan de initiële inschatting.

Voor 2012 en 2013 was het aantal passagiers lager dan de ramingen. Dit werd vertaald in een daling van de inkomsten van (...). De sterke stijging van de trafiek in 2015 heeft geleid tot iets hogere inkomsten. Over de volledige periode 2011-2015 zijn de kosten en inkomsten in grote lijnen gealigneerd.

De vijfjaarlijkse herziening van de tarieven heeft tot doel deze alignering tussen kosten en inkomsten ook op langere termijn te garanderen. Dit heeft geleid tot een daling van de aeronautische tarieven van 7,7 % vanaf 2016, ten gevolge van de sterke trafiekstijging in 2014 en 2015.

De kostprijs en de inkomsten uit de exploitatievoorwaarde is ook op jaarbasis opgevolgd door de dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en van de exploitatie van de luchthaven Brussels Airport. De taken die voortvloeien uit de exploitatievoorwaarde inzake beveiliging zijn onder andere de beveiligingscontrolescreening van passagiers, personeel en handbagage bij de overgang van *landside*, alle toegankelijk publieke zones, naar *airside*, en de beveiligingscontrole van ruimen, bagage plus de toegangscontrole tussen *landside* en *airside*. Om deze taken kwalitatief te garanderen is

06.02 **François Bellot**, ministre: Les tarifs aéronautiques sont établis de telle façon que les revenus estimés couvrent toutes les activités régulées. Ces activités font partie des conditions d'exploitation reprises dans l'arrêté royal du 21 juin 2004. Ces tarifs sont fixés pour une période de cinq ans sur la base d'une estimation des coûts, des investissements et du volume de trafic. La dernière fixation a eu lieu en 2010 pour la période qui va d'avril 2011 à mars 2016.

En 2012 et 2013, le nombre de passagers s'est avéré moins important que prévu, ce qui a entraîné une baisse des revenus. La forte hausse du nombre de passagers en 2015 l'a toutefois compensée. Pour toute la période 2011-2015, les coûts et les revenus ont été en équilibre. La révision quinquennale a pour but de pérenniser cet équilibre. À la suite de la forte hausse du trafic en 2014 et 2015, les tarifs aéronautiques ont commencé à baisser en 2016.

Le Service de Régulation du Transport Ferroviaire et de l'Exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National assure le suivi annuel en matière de coûts et de recettes.

Les tâches qui découlent des conditions d'exploitation en matière de sécurité sont, entre autres, le contrôle des personnes et des bagages à main lors du passage du "côté sol" vers le "côté air", le contrôle de bagages et le contrôle d'accès entre les côtés "sol" et

er geïnvesteerd in veiligheidsgerelateerde infrastructuur, zoals screeningtoestellen voor passagiers en bagage. Er wordt ook personeel ingeschakeld om de veiligheidstaken uit te voeren en op te volgen.

Ter illustratie, deze kosten dekken iets minder dan 1 000 veiligheidsagenten, die ofwel rechtstreeks ofwel in onderaanneming door Brussels Airport Company worden tewerkgesteld. Al deze elementen worden vergoed door de bovenvermelde aeronautische tarieven.

De inschatting van de *airgates* van de vergoedingen voor 2015 maakt verkeerd gebruik van het totaal aantal passagiers. De beveiligingsvergoeding geldt echter alleen voor het aantal vertrekkende passagiers. De berekening dient bijgevolg gehalveerd te worden.

De verwachte daling van trafiek alsook de daling van tarieven in 2016 zal leiden tot een sterke daling van inkomsten in 2016. Brussels Airport Company dient ook in deze context aan haar verplichtingen te blijven voldoen.

06.03 David Geerts (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, in verband met het eerste deel van uw antwoord, ik ken die teksten, met name bij de voorbereiding van de koninklijke besluiten werden die gebruikt als motivering. Hetzelfde geldt voor een daling in de tabel met de investeringen.

Mijn punt is echter het volgende en daarop heb ik onvoldoende antwoord gekregen.

Er is een som geld binnengekomen, jaarlijks, en de vraag die wij in het Parlement en ook de controlediensten moeten stellen is: hoeveel van die inkomsten zijn effectief geïnvesteerd in veiligheid? Dat is essentieel en belangrijk, de mensen hebben recht op die informatie. Ik denk niet dat de mensen discussiëren over 6 euro of 7 euro, maar men heeft het recht te weten of de bijdrage op het ticket effectief geïnvesteerd is in veiligheid. Als ik de rekening maak, vrees ik er echter voor dat een deel van dat geld aangewend is voor andere activiteiten.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

07 Samengevoegde vragen van

- de heer Bert Wollants aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het sociaal akkoord bij Belgocontrol" (nr. 11559)
- de heer Veli Yüksel aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het sociaal overleg bij Belgocontrol" (nr. 12412)

07 Questions jointes de

- M. Bert Wollants au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'accord social chez Belgocontrol" (n° 11559)
- M. Veli Yüksel au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la concertation sociale chez Belgocontrol" (n° 12412)

07.01 Veli Yüksel (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, deze vraag gaat over de sociale onrust een tijdje geleden bij Belgocontrol.

"air". Les investissements requis à cet effet dans les infrastructures de contrôle et le personnel ont été réalisés. Les coûts couvrent un peu moins de mille agents de sécurité. Le tout est payé par le biais des tarifs aéronautiques.

L'estimation des redevances pour 2015 s'appuie à tort sur le nombre total de passagers, alors que la redevance de sécurité ne vaut que pour les passagers partants.

Ajoutée à la baisse des tarifs en 2016, la diminution prévue du nombre de passagers grèvera lourdement les recettes. Brussels Airport Company doit en tout cas continuer à honorer ses obligations.

06.03 David Geerts (sp.a): Je n'ai pas obtenu de réponse à ma question relative à la part des recettes investie dans la sécurité. Les voyageurs ont le droit de savoir si le surcoût qui leur est facturé est effectivement affecté à ce poste. Je crains cependant qu'une partie de ces recettes ait été utilisée à d'autres fins.

07.01 Veli Yüksel (CD&V): Le gouvernement mène actuellement une concertation sociale avec Bel-

Op 2 maart stelde uw voorgangster dat zij rekening zou houden met de cognitieve veroudering bij het uitstippelen van de loopbanen. Er zou een verhoging van de leeftijd van beschikbaarheid van 55 naar 58 jaar worden voorgesteld. Deze regering wenst daarover uiteraard in overleg met de sociale partners te beslissen. Zonder afbreuk te doen aan het stakingsrecht, wordt er een voorstel uitgewerkt waarbij er in geval van staking toch in een gegarandeerde dienst wordt voorzien. Het aan de grond houden van vliegtuigen heeft een enorme economische en maatschappelijke impact en schade tot gevolg.

In mijn ingediende vraag staan ook vragen naar cijfergegevens, maar die zal ik nu overslaan, als u mij de antwoorden daarop schriftelijk kunt bezorgen.

Mijnheer de minister, ik heb twee concrete vragen.

Wat is de stand van zaken van het sociaal overleg?

Wat is de stand van zaken en welke timing staat er voorop inzake de besprekingen over de gegarandeerde dienstverlening? Wij weten dat de regering ondertussen in de gesprekken een soort wacht dienst verkregen heeft voor de luchtverkeersleiders. Werkt dat? Zal er een regeling over de gegarandeerde dienstverlening komen vóór de zomer?

07.02 Minister **François Bellot**: (...) inzake de beschikbaarheid van de verkeersleiders, drong een regeling ten gronde voor alle luchtverkeersleiders die momenteel in dienst zijn, zich op, nadat in 2014 een tijdelijk akkoord werd besloten.

Vóór de federale pensioenhervorming van 2011 kon een verkeersleider met beschikbaarheid gaan vanaf 55 jaar en met vervroegd pensioen vanaf 60 jaar. Sedert de pensioenhervorming is naast een minimumleeftijd ook een minimumloopbaanduur van 44 jaar vereist om met vervroegd pensioen te kunnen gaan op 60 jaar. Een beschikbaarheid gedurende vijf jaar zou dus voor de meeste medewerkers niet volstaan om de periode tussen 55 jaar en de dag van het vervroegd pensioen te overbruggen.

Op voorstel van de regering werd de leeftijd waarop de verkeersleiders de beschikbaarheid ten vroegste kunnen openen, gebracht naar de dag waarop zij vervroegd pensioen of rustpensioen kunnen openen met vijf jaar, doch niet voor het bereiken van de leeftijd van 58 jaar. Evenwel gebeurt de verhoging gefaseerd om de operationele *air traffic control unit* toe te laten de impact van deze leeftijdsverhoging op operationeel vlak te absorberen en het de sociale partners mogelijk te maken in de nodige maatregelen te voorzien.

Het voorgaande neemt niet weg dat het beroep van luchtverkeersleider voldoet aan de criteria van een zwaar beroep en dus in de lijst van de zware beroepen zou moeten worden opgenomen. De conclusies uit de beschikbare studies zijn niet eenduidig of de afname van de vereiste cognitieve vaardigheden leeftijdsgebonden dan wel persoonsgebonden is.

Toch stellen we vast dat alle luchtverkeersleidingsorganisaties in

gocontrol, notamment concernant la limite d'âge à fixer pour la disponibilité et la fourniture du service garanti en cas de grève.

Quel est l'état d'avancement en la matière et dans quels délais les discussions relatives au service garanti en cas de grève seront-elles menées? Sont-elles prévues d'ici à l'été?

Je souhaite recevoir une réponse écrite aux questions que j'ai posées concernant les données chiffrées.

07.02 **François Bellot**, ministre: Après l'accord provisoire conclu en 2014, un règlement est nécessaire concernant la disponibilité de l'ensemble des contrôleurs aériens actuellement en service.

Avant la réforme des pensions de 2011, un contrôleur aérien pouvait être mis en disponibilité dès 55 ans et prendre sa retraite anticipée dès l'âge de 60 ans. Depuis, pour pouvoir accéder à la pension de retraite anticipée, ce même contrôleur doit, outre remplir la condition d'âge minimum, également avoir une carrière minimale de 44 ans. Pour la majorité des contrôleurs aériens, une disponibilité de cinq ans ne suffirait dès lors pas pour assurer la transition entre 55 ans et l'accès à la pension de retraite anticipée. Sur proposition du gouvernement, la date de mise en disponibilité des contrôleurs aériens sera fixée à cinq ans avant la date à laquelle ils peuvent accéder à la pension de retraite anticipée ou à la pension de retraite, mais pas avant l'âge de 58 ans. Ce relèvement du critère d'âge sera pro-

Europa – ANSP – die vergelijkbaar zijn met Belgocontrol, voor de groep van de luchtverkeersleiders wel een regeling voor vervroegde uittreding tussen 55 en 58 jaar hebben. Die zijn allemaal geënt op dezelfde uitgangspunten van een zwaar, intensief en stressvol beroep. Dat luchtverkeersleiders vroeger mogen stoppen met werken is een gevolg van de zware fysieke eisen die worden gesteld, onder meer inzake zicht en concentratievermogen.

Op 31 december 2015 waren er 742,14 voltijdse equivalenten tewerkgesteld bij Belgocontrol. Het totaal aan bezoldigingen in 2015 bedroeg 71 609 242 euro. Deze cijfers hebben enkel betrekking op de medewerkers die werkelijk tewerkgesteld zijn bij Belgocontrol en zijn dus exclusief de verkeersleiders in disponibiliteit, 32, en de werknemers op zending bij Eurocontrol, 6. Op 31 december 2015 waren er 260,6 voltijdse equivalenten verkeersleiders tewerkgesteld bij Belgocontrol. Het totaal aan bezoldigingen in 2015 bedroeg 32 860 334 euro. Deze cijfers zijn exclusief de experts, 17,8 voltijdse equivalenten. Het gemiddeld bruto loon inclusief premies en andere financiële voordelen van een luchtverkeersleider bedroeg in 2015 133 037 euro op jaarbasis. Het mediaan bruto loon inclusief premies en andere financiële voordelen van een luchtverkeersleider bedroeg in 2015 132 191 euro op jaarbasis.

De onderhandelingen over een gegarandeerde dienst lopen reeds enige tijd met de vakorganisaties.

gressif.

La fonction de contrôleur du trafic aérien devrait effectivement être ajoutée à la liste des métiers lourds. Toutes les organisations européennes de contrôleurs aériens appliquent des dispositions de départ anticipé entre 55 et 58 ans, considérant qu'il s'agit d'un métier lourd, exigeant et stressant.

Fin 2015, 742,14 équivalents temps plein travaillaient à Belgocontrol, pour une masse salariale annuelle totale de 71 609 242 euros. Ces chiffres ne comprennent pas les 32 contrôleurs aériens en disponibilité ni les 6 employés en mission auprès d'Eurocontrol. À la fin de 2015, il y avait 260,6 contrôleurs aériens équivalents temps plein à Belgocontrol, pour une masse salariale totale de 32 860 334 euros. Ces chiffres ne comprennent pas les 17,8 experts équivalents temps plein. Le salaire moyen brut, qui inclut les primes et les autres avantages financiers d'un contrôleur aérien, se montait à 133 037 euros en 2015, à comparer avec un salaire médian annuel de 132 191 euros.

Des négociations concernant un service garanti sont depuis quelque temps déjà en cours avec les syndicats.

07.03 Veli Yüksel (CD&V): Mijnheer de minister, dank u voor de antwoorden.

Met betrekking tot de verhoging van de leeftijd voor disponibiliteit van 55 tot 58 jaar begrijp ik uit uw antwoord dat dit conform is wat er in Europa bij de andere maatschappijen en diensten wordt gevolgd.

Ik heb echter geen antwoord gekregen op de vraag over de gegarandeerde dienst. Wat is daar de stand van zaken op dit moment?

07.04 Minister François Bellot: We proberen een oplossing te vinden. Maar de sociale akkoorden verbeteren de situatie.

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

La **présidente:** Comme cela a été convenu avec Mme Schepmans, De **voorzitter:** Ik zal mijn vraag

qui n'a pas pu obtenir de réponse à la fin de sa question, je vais poser ma question n° 12265. Ensuite, Mme Schepmans répliquera, puisqu'elle a déjà posé sa question. C'est un peu compliqué, mais c'est ainsi que fonctionne cette commission!

nr. 12265 stellen. Nadien zal mevrouw Schepmans – die geen antwoord op het einde van haar vraag heeft gekregen – repliceren, aangezien zij haar vraag al heeft gesteld.

08 Questions jointes de

- Mme Karine Lalieux au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le survol de Bruxelles" (n° 12265)

- M. Benoît Hellings au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les normes de vent et les atterrissages en pistes 01 et 07 à Brussels Airport" (n° 11594)

08 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het vliegverkeer boven Brussel" (nr. 12265)

- de heer Benoît Hellings aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de windnormen en de landingen op banen 01 en 07 van Brussels Airport" (nr. 11594)

08.01 Karine Lalieux (PS): Monsieur le ministre, le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a annoncé avoir intenté devant le tribunal de première instance de Bruxelles trois actions en cessation environnementale dans le dossier du survol de la capitale, qui viseraient à allonger les horaires de nuit jusqu'à 7 h 00 au lieu de 6 h 00, à supprimer la route du Canal et à réclamer un resserrement du virage à gauche.

Vu l'inertie du gouvernement fédéral dans la recherche d'une solution à cet épineux dossier, il m'apparaît légitime que le gouvernement bruxellois entreprenne des actions juridiques pour défendre la santé et les conditions de vie des citoyens de la capitale.

Monsieur le ministre, quelles réponses allez-vous apporter aux actions en cessation environnementale entreprises par la Région? Quand allez-vous enfin proposer au gouvernement fédéral des solutions pour réduire le survol des quartiers densément peuplés? Quand allez-vous renoncer à "jouer la montre" (en l'occurrence, cette remarque visait plutôt votre prédécesseur) et dire clairement que vous refusez le *statu quo* au détriment des Bruxellois? Je voudrais aussi savoir si vous allez d'abord revoir les routes de vols avant de les bétonner dans la *vliegwet*. Pour nous, ce serait en effet inacceptable. Quel est le timing de l'autorité de contrôle des nuisances sonores? Allez-vous y inclure des représentants des trois Régions?

08.02 Benoît Hellings (Ecolo-Groen): Madame la présidente, ma question porte uniquement sur le survol et ne concerne donc pas le recours régional. Je vous remercie au passage pour votre souplesse.

La **présidente**: Pas de problème, monsieur Hellings! Nous essayons de réduire le temps de M. le ministre.

08.03 Benoît Hellings (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, comme vous-même dans cette commission, le médiateur de l'aéroport explique sur ses comptes Twitter et Facebook, que le survol massif du nord de Bruxelles de ces dernières semaines s'expliquait par des conditions de vent d'est et n'avait donc rien à voir avec la mise en place de la nouvelle procédure d'approche RNP sur la piste 07, dont

08.01 Karine Lalieux (PS): De Brusselse regering deelde mee dat ze drie milieustakingsvorderingen met betrekking tot het vliegverkeer boven de hoofdstad heeft ingesteld. Aangezien de federale regering niets onderneemt om een oplossing in dit moeilijke dossier aan te reiken, lijken die vorderingen van het Gewest me gewettigd om de gezondheid en de leefomstandigheden van de omwonenden te vrijwaren.

Hoe zult u op die vorderingen reageren? Wanneer zult u oplossingen voorstellen om het vliegverkeer boven de dichtst bevolkte wijken te verminderen? Zult u de vliegroutes herzien alvorens ze in de vliegwet vast te leggen?

08.03 Benoît Hellings (Ecolo-Groen): De ombudsman van de luchthaven legt op Twitter en Facebook uit dat het massale vliegverkeer boven de Noordrand van de afgelopen weken door de

nous avons déjà discuté en ces lieux. Parallèlement, il explique que notre pays est exposé plus fréquemment qu'avant à un vent d'est. J'en déduis que l'usage de cette piste pourrait donc augmenter à l'avenir.

Les habitants du nord de Bruxelles et de sa périphérie ont connu ces dernières semaines ce que les habitants de l'est subissent malheureusement depuis plus de dix ans. Ce qui s'est passé sur la piste 07 nous a en tout cas donné un avant-goût de l'impact qu'aura le survol massif et systématique des communes du nord de Bruxelles pendant les travaux qui seront entrepris cet été, voire au-delà si la procédure RNP était choisie par Belgocontrol. Je vous rappelle que 320 000 personnes sont concernées par ce problème.

Comme vous le savez, il est dérogé à l'utilisation préférentielle des pistes lorsque le vent arrière sur la piste 25 R dépasse 7 nœuds, rafales comprises. Cette norme a été instaurée en 2005. Pendant trente ans, elle était de 8 nœuds, puis 10 nœuds, rafales comprises, pendant une brève période. On peut débattre évidemment de la pertinence de ces normes, mais le fait est qu'elles existent et doivent donc être appliquées aujourd'hui. Depuis toujours, les pistes 07 et 01 sont bel et bien considérées comme des pistes secondaires par rapport à la 25 R et la 25.

Monsieur le ministre, le choix, fait par Belgocontrol, de l'usage de la piste 07 ces dernières semaines, était-il justifié par le dépassement des normes de vent?

Les associations de riverains dénoncent régulièrement l'usage de la piste 01 alors que les normes de vent ne sont pas dépassées, évoquant au mieux une paresse de Belgocontrol pour ne pas changer de route, ou au pire une manipulation délibérée, ce qui serait grave. J'imagine que le même raisonnement vaut pour la 07. Comment expliquez-vous cet usage abusif des normes de vent?

Confirmez-vous que notre pays connaît plus de vents d'est qu'avant? Pouvez-vous me donner des statistiques concernant cette évolution depuis trois ans, ou au moins me dire si c'est vrai? Ce serait alors une conséquence des changements climatiques, d'après le médiateur.

Enfin, dans le cadre des solutions structurelles sur lesquelles vous travaillez, comme votre prédécesseur à l'époque, la révision des normes de vent a-t-elle été identifiée comme une piste de travail?

08.04 François Bellot, ministre: Madame la présidente, je pense que j'ai déjà abordé cette dernière question avec Mme Schepmans, et encore précédemment.

Monsieur Hellings, comme vous le savez, le choix des pistes en service est régi par la réglementation aéronautique, la mise en application du PRS publié dans l'AIP belge et les contraintes opérationnelles auxquelles est soumis le service de contrôle aérien. Ce choix des pistes est régulièrement contesté par les riverains survolés résidant sous les couloirs aériens choisis.

Le cabinet de la Mobilité attache une très grande importance à ce sujet car le strict respect de l'esprit des textes définissant les

oostelijke winden te verklaren valt en niets te maken heeft met de invoering van de RNP-landings-procedure op baan 07. Hij stelt dat ons land vaker dan vroeger aan oostelijke winden wordt blootgesteld. Ik leid daaruit af dat die baan in de toekomst intensiever zou kunnen worden gebruikt.

Sinds 2005 wordt er van het preferentiële baangebruik afgeweken wanneer de staartwind op baan 25R meer dan 7 knopen bedraagt. De banen 07 en 01 werden altijd al als bijkomstig beschouwd ten opzichte van de banen 25R en 25.

Steunde de beslissing van Belgocontrol om baan 07 te gebruiken op een overschrijding van de windnormen?

De verenigingen van omwonenden vinden dat baan 01 onterecht gebruikt werd. Volgens hen heeft Belgocontrol ofwel uit gemakzucht gehandeld en dezelfde vliegroute behouden, ofwel bewust niet volgens het boekje gewerkt. Dezelfde redenering geldt voor baan 07. Hoe verantwoordt u het onterechte gebruik van die banen?

Staat er in ons land vaker een oostenwind dan vroeger? Kan u mij cijfers bezorgen over de evolutie van de oostenwind in de jongste drie jaar?

Werd een herziening van de wind-normen overwogen in het kader van de structurele hervormingen die u momenteel voorbereidt?

08.04 Minister François Bellot: Op die laatste vraag heb ik al geantwoord.

De te gebruiken banen worden conform de geldende reglementering en de operationele verplichtingen gekozen. Deze keuzes worden regelmatig betwist door de mensen die onder de gekozen vliegroutes wonen.

Het strikt naleven van de geest

conditions d'utilisation du PRS est et restera la pierre angulaire d'une répartition équitable du bruit autour de l'aéroport en respectant, avant tout, les règles de sécurité.

Un PRS correctement appliqué concourra à une diminution substantielle de la charge des nuisances sonores globales subies par les riverains de l'aéroport. Un groupe de concertation a été mis en place au mois de mai entre mon cabinet, la DGTA et Belgocontrol, afin de s'assurer d'une compréhension commune des règles régissant les PRS. Suite à ces réunions, une note de clarification sera rédigée à mon initiative, afin de limiter toutes les possibilités d'interprétation non conforme des conditions d'application des normes de vent et des PRS.

Nous avons aussi décidé qu'afin d'objectiver au maximum le processus de décision, un outil d'aide à la décision technologique quant au choix de la piste en usage sera installé chez Belgocontrol dans la tour de contrôle, avec un relevé des situations des paramètres servant guidage et un enregistrement des données après coup. Cet outil est déjà utilisé dans d'autres aéroports qui rencontrent des problèmes similaires, notamment ceux de Bâle et de Schiphol. Son installation effective est prévue au quatrième trimestre 2016.

Il faut reconnaître que Belgocontrol a pris différentes initiatives ces dernières années pour améliorer la communication et la transparence envers les riverains. Il reste néanmoins encore du chemin à parcourir pour qu'un meilleur dialogue, une meilleure compréhension des attentes et besoins de chacun soient partagés entre tous les acteurs.

En ce qui concerne l'évolution de la direction du vent, on ne peut pas encore parler d'évolution significative sur le long terme. Les moyennes sur dix ans pour les trois dernières décades sont similaires. Belgocontrol constate néanmoins une grande variabilité d'une année à l'autre sur les cinq dernières années. Les années 2010 et 2013 sont clairement au-dessus de la moyenne en termes de vent du quart nord-est, mais 2012 et 2014 sont plutôt en dessous. Cette variabilité a évidemment une influence directe sur l'utilisation des pistes. L'étude des normes de vent est l'une des nombreuses pistes analysées par mon cabinet dans le cadre du dossier du survol.

Madame Lalieux, il s'agit d'un dossier extrêmement complexe. Un ingénieur essaye de tout comprendre, en ce compris le dernier boulon et la dernière vis d'une pièce. Il faut bien identifier toutes les composantes. Il n'existe aucune solution globale simple et pouvant être exécutée immédiatement. Il y a peu de place pour les "il n'y a qu'à".

Pour ce qui concerne l'action en justice de la Région Bruxelles-Capitale, vous remarquerez que ma formation politique n'a pas empêché ses représentants bruxellois de se joindre à l'action de la Région. J'avais en effet pris connaissance de la proposition de résolution du Parlement bruxellois. En tant que démocrate, je le fais quelles que soient les familles politiques qui y ont apporté leur adhésion.

Je suis surpris, madame la présidente, que vous m'accusiez de "jouer la montre"...

van de gebruiksvoorwaarden van het PRS vormt – mits inachtneming van de veiligheidsregels – verder de basis van een billijke spreiding van de geluidshinder van de luchthaven.

In mei werd er een overleggroep met leden van het kabinet, van het DGLV en van Belgocontrol opgericht om ervoor te zorgen dat iedereen de regels in verband met het PRS op dezelfde manier begrijpt. Na afloop van de werkzaamheden van deze groep zal er een nota worden opgesteld om niet-conforme interpretaties van de gebruiksvoorwaarden van de windnormen en van het PRS te beperken.

Om het proces zoveel mogelijk te objectiveren zal er in de controletoren bij Belgocontrol eind 2016 een beslissingondersteunende elektronische tool worden geïnstalleerd.

De jongste jaren heeft Belgocontrol initiatieven genomen om de transparantie en de communicatie ten aanzien van de omwonenden te verbeteren, maar er moet nog een hele weg worden afgelegd.

Voorts kan men niet spreken over een significante evolutie van de oostenwind op lange termijn. Voor de jongste dertig jaar zijn de gemiddelden vergelijkbaar. Niettemin werd er de jongste vijf jaar een grote variabiliteit van het ene jaar tot het andere vastgesteld, wat een rechtstreekse invloed heeft op het gebruik van de banen.

De studie van de windnormen is een van de vele mogelijkheden die door mijn kabinet in dit uiterst complexe dossier worden bestudeerd.

Er bestaat geen globale oplossing die onmiddellijk kan worden geïmplementeerd.

Wat de rechtszaak betreft die door

het Brussels Hoofdstedelijk Gewest werd aangespannen, heeft de MR zijn vertegenwoordigers niet afgeraden zich daarbij aan te sluiten.

08.05 Karine Lalieux (PS): Non, pas vous. Je parlais du gouvernement.

08.06 François Bellot, ministre: ... alors que je suis en charge de ce dossier depuis deux mois. J'assume, car je m'inscris dans la continuité. Cela dit, il est resté sans solution globale et équitable depuis quinze ans. Je me permets une incise: si je regarde toutes les routes de survol – route ouest, virage court, canal, Noordrand, etc. – et que je prenne la même carte, parce que j'ai un bon souvenir des personnalités politiques en raison de mon âge, je peux mettre le nom de chacune d'elles sur chaque voie.

08.07 Karine Lalieux (PS): C'est vrai. Moi aussi.

08.08 François Bellot, ministre: Je les invite donc toutes et tous à participer, et c'est bien ma volonté, à la recherche collective d'une solution équitable. J'entends par là: équilibrée et juste.

Pour conférer une stabilité juridique, une loi est l'ultime outil. Dans ce dossier, d'autres actions doivent être entreprises, car la loi seule ne permettra pas d'atteindre une solution générale susceptible d'être acceptée. Toutes ces initiatives doivent s'inscrire dans une programmation réaliste.

J'entends la volonté de toutes les parties d'avancer rapidement et j'en suis conscient. Mais laissez-moi tout de même le temps de finir l'analyse du dossier, qui avait été largement entamée et poursuivie, au demeurant, par Mme Galant, avant de proposer des solutions. Cela vaut aussi pour les travaux relatifs à l'autorité indépendante. Je veillerai, du reste, à ce qu'elle le soit.

08.09 Françoise Schepmans (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses. Il n'y a pas de solution facile dans ce dossier, dans lequel beaucoup se sont cassé les dents. Il faudra nécessairement trouver une solution équitable, une solution acceptée et concertée qui tienne compte du *quota count*, des heures de nuit, d'une liste restrictive d'avions qui peuvent passer au-dessus de la Région bruxelloise.

Pour moi, la communication aux autorités locales, aux gouvernements régionaux et aux riverains est extrêmement importante. Vous avez parlé de communications qui serait faite par Brussels Airport et ensuite par Belgocontrol. Cette communication est justement ce qui a fait défaut lors de l'été passé, raison pour laquelle je me permets d'insister.

08.08 Minister François Bellot: Ik nodig iedereen die de jongste jaren een vliegroute heeft vastgelegd uit om samen op zoek te gaan naar een evenwichtige en rechtvaardige oplossing.

Om voor rechtszekerheid te zorgen is de wet het ultieme middel. In dit dossier zal een wet alleen echter niet kunnen zorgen voor een globale oplossing die in overleg tot stand moet komen en over een draagvlak moet beschikken. Er is nood aan een realistische programmatie. Ik stel vast dat alle partijen snel willen gaan. Gun me echter de nodige tijd om het dossier volledig te analyseren voor ik voorstellen formuleer. Dat geldt ook voor de voorstellen met betrekking tot de onafhankelijke autoriteit.

08.09 Françoise Schepmans (MR): Er is geen eenvoudige oplossing voor dit dossier. Men zal een billijke spreiding moeten uitwerken, in overleg, rekening houdend met de *quota count*, de nachtelijke uren, en een restrictieve lijst van toestellen die boven het Brusselse Gewest mogen vliegen.

De communicatie met de lokale overheden, de gewestregeringen en de omwonenden is voor mij

bijzonder belangrijk, en vorige zomer werd er níét gecommuniceerd. Daarom ben ik vandaag zo vrij om hierop te hameren.

08.10 François Bellot, ministre: Il s'agit d'une communication pour donner la date de départ et de fin des travaux et ce que cela implique au plan opérationnel pendant les travaux.

08.11 Françoise Schepmans (MR): J'insiste pour que cette communication soit faite de façon effective. Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre approche constructive de ce dossier épineux.

08.12 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous avais posé une autre question par écrit et je vous félicite pour la tonalité et le caractère constructif de vos réponses. Il est agréable de débattre avec vous. Vous n'avez pas hésité à me répondre par écrit que pour l'usage de la 07 dans le nord de Bruxelles, c'était un *AIP amendment*, c'est-à-dire une route définitive qui avait d'abord été choisie par votre prédécesseur, et puis vous avez changé la donne. Je vous félicite pour cela car c'est politiquement courageux d'admettre que votre prédécesseur avait tort. C'est aussi extrêmement constructif pour imaginer des solutions durables avec tous les riverains. Quand on parle du nord de Bruxelles, on parle de 320 000 personnes.

En ce qui concerne les normes préférentielles de vent, vous parlez de mettre en œuvre un groupe de travail DGTA à votre cabinet.

08.12 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, het is aangenaam debatteren met u. U antwoordde op een schriftelijke vraag dat uw voorganger voor het gebruik van baan 07 boven het noorden van Brussel een definitieve vliegroute had bepaald, waarna u de kaarten opnieuw geschud hebt. Het getuigt van politieke moed om toe te geven dat uw voorganger het mis had. U stelt zich ook constructief op bij het uitdenken van duurzame oplossingen in samenspraak met alle omwonenden.

In verband met de preferentiële windnormen wilt u een DGLV-werkgroep bij uw kabinet aan het werk zetten.

08.13 François Bellot, ministre: Il est en cours.

08.14 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): C'est très bien. Il y a un précédent, c'est la publication des routes prises par les avions. Le site BATC ne renseigne pas toujours les bonnes routes. Si jamais il y a un logiciel d'aide à la décision et une communication au public, il faut que les routes correctes soient mentionnées par les acteurs comme Belgocontrol et DGTA et que les personnes survolées puissent se faire une idée en connaissance de cause.

Nous serons très attentifs. Je vous félicite déjà pour le changement d'attitude et de ton, qui sont plus rassurants qu'auparavant.

08.15 Karine Lalieux (PS): Monsieur le ministre, l'important ici, c'est la transparence dans ce dossier. Et c'est plus clair notamment par rapport à la piste 07. Bien entendu, ce n'est pas vous que je mets en cause. Mais le gouvernement, c'est-à-dire Mme Galant, nous avait donné un timing: "En 2014 et 2015, je consulte, et en 2016, j'agis et le projet de loi arrivera avant le 21 juillet 2016." Excusez-nous, mais nous ne sommes pas responsables de la succession des ministres. Nous voulons effectivement agir sur cette question fondamentale pour toutes les Régions.

08.14 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): Op de website www.batc.be staan niet altijd de juiste vliegroutes. Wij zullen er nauwlettend op toezien dat dat verandert.

08.15 Karine Lalieux (PS): Een en ander is duidelijker, meer bepaald voor het gebruik van baan 07. U hebt echter niets gezegd over de milieustakingsvorderingen. Tijdens onze gedachtewisseling over uw beleidsverklaring zei u dat u zeer snel werk wil maken van de oprichting van de

Par contre, je ne vous ai pas entendu sur ce que vous allez faire par rapport aux actions en cessation. Lors de notre échange sur votre note de politique d'orientation, je vous ai entendu dire que vous alliez agir très rapidement pour mettre en place l'autorité de contrôle des nuisances sonores, que ce serait en tout cas dissocié de l'autre dossier. Je pense qu'il faut absolument avancer vite et que les Régions doivent faire partie de cette autorité de contrôle, parce qu'il est important que tout le monde puisse se parler sur base d'une même information.

Le problème, et vous l'avez bien dit, est que l'information est différente selon Belgocontrol, la DGTA, la Région, etc. La vraie information doit tourner. Je crois que les groupes de travail que vous mettez en place sont fondamentaux. Cela n'avait pas été fait et nous avons perdu, je pense, beaucoup de temps pendant les précédents mois de la législature.

08.16 François Bellot, ministre: Deux éléments.

En ce qui concerne l'action en cessation, nous avons demandé au SPF d'assurer, sachant qu'il y a aussi une action en cessation du Noordrand antérieure à l'action en cessation de Bruxelles. Cela suit son cours.

En ce qui concerne l'autorité indépendante, la voie de l'arrêté royal est privilégiée pour l'instant, mais nous voulons faire valider par le Conseil d'État qu'il n'y a pas d'objection à ce que cela soit dissocié de la loi.

Dernière chose.

Quand on dit: autorité indépendante, ça doit être autorité indépendante. Dans les modèles qui existent à l'étranger, tous les membres ne sont pas des spécialistes de l'aéronautique. Il y a différentes composantes. En fonction des objectifs, des missions assignées à l'autorité indépendante, différents profils de fonction dans l'autorité devront être définis. Nous privilégions l'arrêté royal, pour autant que le Conseil d'État ne relève pas un élément de fond empêchant que cela puisse être dissocié. En tout cas, c'est cette voie-là que nous suivons.

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

La **présidente**: (...)

09 **Vraag van de heer Bert Wollants aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het FAB Benelux" (nr. 11560)**

09 **Question de M. Bert Wollants au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le FAB Benelux" (n° 11560)**

09.01 Bert Wollants (N-VA): Mijnheer de minister, het FABEC-akkoord dateert al van december 2010 en zit sindsdien zo goed als muurvast. De grote spelers in het verhaal, Frankrijk en Duitsland, verdedigen natuurlijk hun eigen belangen en de kleinere spelers, waaronder België, kijken lijdzaam toe.

Voor Belgocontrol is het van groot belang dat het zich duidelijk

autoriteit voor de controle op de geluidshinder. Daar moet vaart achter worden gezet en de Gewesten moeten deel uitmaken van die controleautoriteit.

Het probleem is immers dat de informatie van Belgocontrol, het DGLV, het Gewest, enz. verschild. De correcte informatie moet verspreid worden. De werkgroepen die u opricht zijn van doorslaggevend belang. We hebben de afgelopen maanden van deze zittingsperiode veel tijd verloren.

08.16 **Minister François Bellot**: De milieustakingsvordering is in behandeling.

Wat de onafhankelijke autoriteit betreft, verkiezen we momenteel een koninklijk besluit, maar we willen dat de Raad van State die werkwijze onderschrijft.

De onafhankelijke autoriteit moet echt onafhankelijk zijn. Ze zal niet alleen uit luchtvaartspecialisten bestaan, er zullen verschillende functieprofielen worden opgesteld.

09.01 Bert Wollants (N-VA): L'accord de 2010 relatif au bloc d'espace aérien fonctionnel "Europe Central" (FABEC) est enlisé. Tandis que la France et l'Allemagne défendent leurs propres intérêts, les plus petits

positioneert tussen de andere vijf landen. Door zijn ongunstige financiële en structurele situatie die nu al een aantal jaren aansleept, is onze luchtverkeersleider niet de meest aantrekkelijke van de groep en is het niet ondenkbaar dat, bij eventuele herstructurerings in het kader van FABEC, Belgocontrol in zijn geheel wordt weggecijferd.

Président: Jef Van den Bergh.

Voorzitter: Jef Van den Bergh.

Om de positie van Belgocontrol te vrijwaren en weer wat leven in het FABEC-verhaal te blazen, ijveren wij al langer voor de oprichting van een eengemaakt Benelux-luchtruim, waarbij de kleinere spelers van de groep zich verenigen en een positie innemen tegenover de grote landen. Dat werd ook opgenomen in het regeerakkoord: "Er wordt gestreefd naar de integratie van dienstverlening en luchtruim in Benelux-verband, als opstap naar een eengemaakt Europees luchtruim. De militaire en civiele luchtverkeersleiding wordt geïntegreerd."

Mijn vragen aan u zijn dan ook de volgende, mijnheer de minister.

Wat is de huidige stand van zaken in het FABEC-dossier? Welke doelstellingen werden al gerealiseerd en wat is de positie van Belgocontrol in de huidige gang van zaken?

Welke stappen zijn er reeds genomen in het FAB-Benelux-verhaal? Hoe ver staat de integratie van de militaire en burgerlijke luchtverkeersleiding? Werden er reeds gesprekken gevoerd met Nederland en Luxemburg?

09.02 Minister **François Bellot**: Mijnheer Wollants, de Functional Airspace Block Europe Central (FABEC) is een Europees project dat de efficiëntie in het luchtruim in het centrum van Europa hoopt te verhogen en dat zich over België, Frankrijk, Duitsland, het Groothertogdom Luxemburg, Nederland en Zwitserland uitstrekt. De FABEC berust op het SES-initiatief van de Europese Commissie. SES staat voor Single European Sky of Eengemaakt Europees Luchtruim. Het SES-project herstructureert het luchtruim in functionele blokken die losstaan van de nationale grenzen. Tot eind vorig jaar werden er binnen de FABEC drie grote projecten opgezet, waaronder een project dat werd geleid door Belgocontrol. In oktober 2015 beslisten de lidstaten om ze om financiële redenen op te schorten. Het is de bedoeling van de operationele groep van de FABEC om opnieuw initiatief te nemen op basis van kleine lokale projecten.

Bepaalde synergieën tussen Belgocontrol en Defensie gaven reeds aanleiding tot een akkoord en worden momenteel geïmplementeerd voor de gezamenlijke publicatie van de luchtvaartinformatie en de installatie van een nieuwe radar te Florennes. Binnenkort zullen militaire verkeersleiders aanwezig zijn in het CANAC-centrum. Dat zal de samenwerking tussen beide entiteiten ten goede komen.

Op vraag van de ministers van Defensie en Mobiliteit hebben Belgocontrol en Defensie in 2016 een studie uitgevoerd over de mogelijke synergieën tussen de burger- en de militaire luchtverkeersleiding. De resultaten werden aan de betrokken ministers bezorgd met het oog op een beslissing. Sinds vorig jaar worden er onderhandelingen gevoerd om het luchtruim van het

acteurs, tels que la Belgique, restent passifs.

Au vu de sa situation financière et structurelle défavorable, Belgocontrol risque d'être écarté. C'est pourquoi nous plaçons depuis des années pour un espace aérien Benelux unifié. Cette volonté figure également dans l'accord de gouvernement.

Quel est l'état d'avancement de FABEC? Quelle est la position de Belgocontrol? Quelles démarches ont déjà été entreprises dans le cadre de la création du FAB Benelux?

09.02 **François Bellot**, ministre: Par le biais de FABEC qui s'inscrit dans le cadre du Ciel unique européen, L'Europe espère accroître l'efficacité de la gestion du trafic aérien belge, français, allemand, luxembourgeois, néerlandais et suisse. Fin de l'année dernière, trois grands projets avaient déjà été mis en chantier, dont un piloté par Belgocontrol.

Des synergies existent entre Belgocontrol et la Défense, entre autres dans le domaine de la publication d'informations aériennes et pour l'installation d'un nouveau radar. Des contrôleurs aériens militaires seront bientôt présents au centre CANAC (Computer Assisted National Air Traffic Control Center).

L'année dernière, des négociations portant sur la gestion de l'espace aérien luxembourgeois par Belgocontrol ont débuté entre la Belgique et le Luxembourg. Une

Groothertogdom Luxemburg te laten beheren door Belgocontrol om Luxemburg zich op zijn luchthavenactiviteit te laten concentreren, om de gezamenlijke aankoop van technische systemen toe te laten en om Belgocontrol een *service provider* te laten worden.

étude de faisabilité et une analyse coûts-bénéfices démontrent en tout cas l'incidence positive d'une telle mesure.

Belgocontrol en Analux hebben een haalbaarheidsstudie en een kosten-batenanalyse gefinaliseerd, die een positieve impact voor onze dienstverleners aantonen. De Belgische en Luxemburgse ministers van Vervoer moeten een beslissing voorleggen aan beide regeringen.

België is de historische partner van Luxemburg aangezien Belgocontrol reeds voor de totstandkoming van de MUAC verkeersleidingsdiensten levert voor het Luxemburgse luchtruim en beide landen deel uitmaken van een gemeenschappelijke luchtverkeerszone. Het ligt in de bedoeling om een samenwerking op voet van gelijkheid op te zetten, waardoor het standpunt van zowel België als Luxemburg kracht zal worden bijgezet.

09.03 Bert Wollants (N-VA): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord.

U hebt een aantal dingen vermeld over Luxemburg. U hebt heel wat minder gesproken over Nederland. Het is inderdaad zo dat we al heel lang samenwerken met Luxemburg en daar zelfs luchtverkeersleidingsdiensten leveren, maar de vraag is of we dat ook met Nederland gaan doen. Gaan we daar ook samenwerken? U hebt melding gemaakt van drie grote FABEC projecten. We weten dat een aantal van die projecten zich precies afspelen tussen de Nederlanders en de Duitsers, om de financiering uit ons luchtruim naar een andere plek te verschuiven. Ik denk dus dat het van groot belang is dat u ook bekijkt welke mogelijkheden er zijn om met Nederland samen te werken. Anders zullen we in de problemen komen wanneer de samenwerking tussen Nederland en DFS verder tot stand komt.

09.03 Bert Wollants (N-VA): Je n'ai rien entendu à propos d'une coopération avec les Pays-Bas. Or cet aspect est important, puisque l'un des projets FABEC associe les Pays-Bas et l'Allemagne et qu'il concerne le glissement du financement de notre espace aérien vers un autre lieu. C'est pourquoi il serait utile de constituer un bloc Benelux stratégique.

We weten immers dat in het kader van het Analuxdossier ook DFS, de Duitse ANSP, om de hoek staat te loeren om te kijken of er in dat project toch ook niets te halen valt. Daarom denk ik dat het een goede zaak is om een stap terug te zetten naar de initiële bedoeling van de FAB Benelux als opstap, om te kijken of er een mogelijkheid is om een strategisch blok te vormen dat ons in staat stelt om die FABEC effectief te gaan realiseren.

Maar zoals u wellicht vermoedt, gaan we hier nog wel even over discussiëren.

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

10 Vraag van de heer Bert Wollants aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de licentie voor de grondafhandeling op Brussels Airport" (nr. 11561)

10 Question de M. Bert Wollants au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la licence d'assistance en escale à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 11561)

10.01 Bert Wollants (N-VA): De toekenning van nieuwe licenties voor grondafhandeling op de nationale luchthaven – al klinkt nieuw

10.01 Bert Wollants (N-VA): En 2011, les licences de sept ans

een beetje vreemd – sleept al aan sinds 2011-2012. Ik schets even de situatie. Bij een nieuwe gunning voor twee uit te delen licenties voor de grondafhandeling waren de licenties toegekend aan Flightcare en Swissport. De twee andere kandidaten, Aviapartner en het Britse Menzies, vochten die beslissing aan. De rechtbank van koophandel schorste vervolgens de toekenning van de licenties, waarna Brussels Airport in beroep ging. In afwachting van een uitspraak werden intussen twee interimlicenties verleend aan Flightcare en Aviapartner, die vóór de nieuwe gunning de afhandeling in handen hadden.

Ondertussen is de uitspraak gevallen. Men zou dan verwachten dat de interimlicenties beëindigd worden en dat de licenties aan Flightcare en Swissport worden toegekend. Ondertussen heeft Swissport echter Flightcare overgenomen. Aangezien Swissport veronderstelt dat het die licentie in 2011 rechtmatig heeft verkregen, wenst het die te gebruiken voor een periode van zeven jaar, vanaf het moment van de effectieve toekenning en dus niet vanaf het moment van de originele gunning, die zou verlopen in 2018. De andere licentie die vrijkomt door de overname, zou dan opnieuw vrij te verdelen zijn.

Wat zal er worden ondernomen om de in 2011 gegunde licenties in werking te laten treden?

Komt er een nieuwe procedure voor de vrijgekomen licentie?

Wat zal er gebeuren om de in 2011 toegekende licentie aan Swissport op actief te zetten?

Wanneer zullen die nieuwe licenties officieel mogen starten? Ligt die datum in het verleden? Zal Swissport en eventueel een andere, nog te gunnen, partner daar gebruik van kunnen maken?

Zullen de nieuwe licenties een duur van zeven jaar hebben, gerekend vanaf de gunning in 2011 of vanaf het moment dat ze effectief ingaan en gebruikt kunnen worden?

Ik dank u alvast voor uw antwoorden in een zeer complex dossier.

10.02 Minister **François Bellot**: Het is inderdaad zeer complex.

De raad van bestuur van Brussels Airport Company, BAC, heeft in 2011 na een selectieprocedure twee licenties toegekend aan de operatoren Flightcare en Swissport. Hiertegen gingen Menzies en Aviapartner in beroep en de beslissing van BAC werd op 29 november 2011 tenietgedaan door de kamer van koophandel. Teneinde de continuïteit van de dienstverlening te verzekeren, in afwachting van een definitieve beslissing, heeft de luchtvaartadministratie een voorlopige licentie toegekend aan Aviapartner en Flightcare, die houder waren van een licentie tot 2011.

Flightcare werd ondertussen, in 2012, overgenomen door Swissport. Op 22 oktober 2015 richtte de Europese Commissie een ingebrekestelling tot de Belgische Staat waarbij de toekenning van een voorlopige licentie voor een dergelijk lange duur werd betwist. Op 19 november 2015 bevestigde een gerechtelijke uitspraak de beslissing inzake de licentietoekenning uit 2011.

Zoals aangegeven in de ingebrekestelling en ondanks het feit dat de

pour l'assistance en escale à l'aéroport national ont été attribuées à Flightcare et Swissport. Les deux autres candidats, Aviapartner et Menzies, ont contesté la décision, après quoi l'attribution des licences a été suspendue, et Brussels Airport Company est allé en appel. Entre-temps, les précédents détenteurs de licence Flightcare et Aviapartner ont reçu une licence provisoire. À présent, le jugement a été rendu et Swissport, qui a repris Flightcare, peut conserver la licence.

Que va-t-il se produire maintenant?

10.02 **François Bellot**, ministre: C'est un dossier complexe, dans lequel, d'ailleurs, la Belgique a été mise en demeure en 2015 par la Commission européenne pour la longue durée d'une licence provisoire.

Le 19 novembre 2015, une décision judiciaire a finalement confirmé la décision d'attribution de la licence de 2011. Entre-temps, Flightcare a toutefois été repris par Swissport. En outre, les deux années de licence restantes ne sont pas suffisantes pour en assurer la rentabilité. Une libéralisation n'est pas faisable non plus car les infrastructures font défaut.

selectie uit 2011 werd gevalideerd door de gerechtelijke beslissing van 19 november 2015, is het niet meer mogelijk om het resultaat ervan terug op te nemen. Enerzijds, omdat er ten gevolge van de overname van Flightcare door Swissport nog maar een kandidaat overblijft van de twee die destijds geselecteerd werden. Anderzijds, omdat de twee resterende licentiejaar een te korte periode vormen om aan een operator een rendabele licentie te kunnen toekennen.

Een studie van februari 2016 betreffende de scenario's voor de toekomst van de afhandelingsdiensten heeft aangetoond dat liberalisering niet haalbaar is in de huidige context, gelet op het gebrek aan infrastructuur. De in dat verband aangehaalde problemen werden nog aangescherpt door de aanslagen van 22 maart jongstleden.

Gelet op die elementen hebben we de beslissing genomen om een nieuwe selectieprocedure op te starten voor twee licenties. Beide licenties zullen geldig zijn voor een periode van zeven jaar. De looptijd van die licenties zal ingaan in de loop van 2018. Swissport zal actief kunnen blijven tot en met eind oktober 2018 en Swissport zal gedurende de vastgelegde periode van zeven jaar van 2011 tot 2018 actief kunnen blijven op de luchthaven van Brussel.

10.03 Bert Wollants (N-VA): Mijnheer de minister, ik zal sowieso uw antwoord nog eens herlezen, want het is inderdaad een complexe zaak. Ik meen dat we daar voorzichtig mee moeten omgaan.

Hoe het ook zij, we moeten ons ernstig beraden over de aanpak. Destijds, in 2011, hebben wij aan uw toenmalige voorganger, de heer Schouppe, gevraagd of een derde afhandelaar geen goed idee zou zijn. Uit studiewerk blijkt dat gelet op de beschikbare infrastructuur niet evident. We zullen dus zeker bekijken op welke manier we daarmee moeten omgaan. Zoals steeds, zullen we ook dat dossier van nabij volgen om onze rechten als land en als nationale luchthaven compleet te vrijwaren.

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

11 Vraag van de heer Bert Wollants aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het aantal zieke luchtverkeersleiders" (nr. 11571)

11 Question de M. Bert Wollants au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le nombre de contrôleurs aériens en arrêt maladie" (n° 11571)

11.01 Bert Wollants (N-VA): Mijnheer de minister, op 12 april 2016 lag het verkeer op de luchthaven van Zaventem lam wegens een tekort aan luchtverkeersleiders. Op 20 april waren er problemen op de luchthavens van Luik en Charleroi. De oorzaak van deze problemen is het grote aantal afwezige luchtverkeersleiders wegens ziekte.

Of het nu om een misplaatste actie van de luchtverkeersleiders ging of niet, feit is dat het absentisme zeer hoog is onder de luchtverkeersleiders en dat wijst toch op een structureel probleem bij Belgocontrol. Bij de luchtverkeersleiders zelf is te horen dat dit te wijten is aan de mentale en fysieke tol die zij betalen voor het werk dat ze doen. Het aantal afwezigen met burn-out of ziekte is dermate

C'est la raison pour laquelle nous avons décidé de lancer une nouvelle procédure de sélection pour deux licences, valables pour sept années, qui débiteront dans le courant de l'année 2018. Swissport aura été actif sur l'aéroport de Bruxelles pendant la période fixée à sept ans, de 2011 à 2018.

10.03 Bert Wollants (N-VA): Ce dossier requiert de notre part une grande prudence. Je suivrai de très près son évolution.

11.01 Bert Wollants (N-VA): Le 12 avril 2016 à Zaventem et le 20 avril 2016 à Liège et à Charleroi, le trafic aérien a été fortement perturbé à la suite de l'absence d'un grand nombre de contrôleurs aériens. Sans se prononcer sur le caractère approprié ou non d'une telle action, force est de constater que le taux d'absentéisme est extrêmement élevé parmi les aiguilleurs du ciel.

hoog dat er niet te allen tijden een goede dienstverlening kan worden verzekerd.

Dergelijke toestanden, zoals technische problemen en dergelijke, doen de stress bij de luchtverkeersleiders nog verder toenemen, met alle gevolgen van dien. Ik heb begrepen dat een van de ploegen die aan het werk was op het moment van de black-out in CANAC 2 op 27 mei 2015, nog steeds minstens deels buiten strijd is.

Mijn vragen aan u zijn dan ook de volgende.

Wat waren de conclusies van de controleartsen die naar de afwezige luchtverkeersleiders gestuurd werden op 12 april 2016? Hoeveel afwezigen waren er op dat moment exact? Wat is de gemiddelde duur van afwezigheid? Hoeveel luchtverkeersleiders, die aan de slag waren in CANAC 2 tijdens de panne van mei 2015, zijn momenteel nog afwezig? Welke maatregelen wenst u te nemen om het absentisme onder de luchtverkeersleiders terug te dringen?

Ik dank u voor uw antwoord.

11.02 Minister **François Bellot**: Mijnheer Wollants, van de verkeersleiders die gepland stonden op het uurrooster van 12 april 2016 hebben zeven verkeersleiders zich ziek gemeld vóór de aanvang van hun shift. Daarbovenop hebben zes verkeersleiders het werk vroegtijdig verlaten in de loop van de namiddag omwille van ziekte en zes verkeersleiders omdat zij zich *not fit to work* achtten. Er werden in totaal zeven ziektecontroles uitgevoerd die op 12 april 2016 begonnen. Bij de zeven ziektecontroles werden vijf personeelsleden arbeidsongeschikt bevonden voor de duur van het medisch getuigschrift. Één controle kon niet worden uitgevoerd wegens afwezigheid van het personeelslid op het ogenblik van de controle en één personeelslid moest het werk vroeger hernemen.

Voor de ziekten die op 12 april 2016 begonnen, bedroeg de gemiddelde duur van afwezigheid 5,7 kalenderdagen. Geen enkele luchtverkeersleider die van dienst was tijdens de stroompanne in mei 2015 is momenteel nog afwezig.

Het ziekteverzuim wordt zowel reactief, door gerichte controles en door gesprekken met de medewerkers tijdens en na de ziekte, als preventief, stand-bysystemen, aangepakt. Het ontwikkelen van een visie en een strategie inzake een human-factorbeleid en een welzijnsbeleid is een strategische prioriteit van Belgocontrol in 2016.

Momenteel gebeuren de vervangingen van zieke verkeersleiders op vrijwillige basis. Wanneer een verkeersleider wegens ziekte of om een andere reden afwezig is, wordt een oproep gedaan bij de beschikbare verkeersleiders om hun dienst op vrijwillige basis en met een financiële premie over te nemen. Tot voor kort was dit systeem altijd werkzaam en werden altijd vervangers gevonden om de dienst te verzekeren.

Naar aanleiding van de onderhandeling over het sociaal akkoord van 12 april 2016 heeft dit systeem zijn beperkingen getoond. Als gevolg van de afwezigheid van verkeersleiders wegens ziekte en van de weigering van beschikbare verkeersleiders om op vrijwillige basis te vervangen, kon de minimale personeelsaanwezigheid om de operatie

Quels sont les résultats des contrôles médicaux subis par les contrôleurs aériens qui étaient absents le 12 avril? Parmi les contrôleurs aériens qui étaient de service lors de la panne au centre CANAC 2 le 27 mai 2015, combien sont encore absents aujourd'hui? Que compte faire le ministre pour réduire l'absentéisme parmi les contrôleurs aériens?

11.02 **François Bellot**, ministre: Le 12 avril 2016, sept contrôleurs aériens ont signalé leur absence pour maladie avant la prise de leur service, six ont regagné leur domicile durant leur service pour cause de maladie et six autres parce qu'ils n'étaient pas aptes à travailler. Sur les sept agents contrôlés, cinq étaient en incapacité de travail, un était absent et le dernier a dû avancer sa reprise du travail. La durée moyenne des absences des contrôleurs aériens qui étaient malades le 12 avril est de 5,7 jours calendrier. Tous les contrôleurs aériens qui étaient de service lors de la panne d'électricité ont repris le travail.

L'absentéisme pour cause de maladie fait l'objet d'une approche tant réactive que préventive. La politique en matière de facteurs humains et de bien-être constitue une priorité stratégique de Belgocontrol en 2016.

Actuellement, le remplacement des contrôleurs aériens absents pour cause de maladie s'effectue sur une base volontaire et en contrepartie d'une prime. Le 12 avril 2016, à la suite des négociations relatives à l'accord social, la présence minimum de

te garanderen niet worden verzekerd.

Teneinde dergelijke toestanden te voorkomen voorziet het sociaal akkoord van 12 april 2016 niet alleen in bijkomende aanwervingen, maar ook in de opvoering van een stand-bysysteem ter vervanging van het huidige stelsel van vervanging op vrijwillige basis in de samenstelling van een pool van verkeersleiders die opgeleid zijn om in verscheidene torens te werken en in de mogelijkheid om een beroep te doen op EU-verkeersleiders op contractuele basis en voor een bepaalde duur.

11.03 Bert Wollants (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord en deze informatie. Ik denk dat wij een aantal zaken inderdaad verder moeten bekijken.

Ik wil u tegelijkertijd ook herinneren aan de schriftelijke vraag die ik aan uw voorganger heb gesteld op 29 februari over het voorkomen van burn-outs bij de luchtverkeersleiders en die op uw bord is terechtgekomen op 26 april. Ik vermoed dat ik daarop op korte termijn het antwoord zou kunnen krijgen, gelet op het verstrijken van de termijn eind mei.

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

12 Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "des travaux d'uniformisation de la hauteur des quais de gare" (n° 11395)

12 Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de werken voor het uniformiseren van de hoogte van de perrons" (nr. 11395)

12.01 Laurent Devin (PS): Monsieur le ministre, à l'heure actuelle, la hauteur des quais de gare en Belgique varie toujours entre 28 et 76 cm. L'harmonisation de la hauteur des quais est une revendication de longue date des associations de navetteurs. En effet, cela permettrait un accès de plain-pied plus aisé dans les voitures. Il s'agit d'un élément important pour les personnes à mobilité réduite et les personnes malvoyantes, mais aussi pour les personnes voyageant avec une poussette ou une valise, voire à vélo.

Pour les opérateurs ferroviaires, ces différences ont aussi un impact, notamment sur la vitesse d'embarquement et de débarquement dans les trains et donc *in fine* sur la ponctualité. Ce problème d'harmonisation des quais a une incidence sur la durée des arrêts en gare et sur le respect de la vitesse commerciale. De plus, lors de l'achat de nouveau matériel, les opérateurs doivent également intégrer la compatibilité de la hauteur des quais avec le nouveau matériel acheté.

Monsieur le ministre, j'aimerais vous adresser quelques questions. Pour le marché des M7, sur quelle hauteur de quai la SNCB s'est-elle basée pour réaliser sa commande? Existe-t-il des projets de travaux d'uniformisation de la hauteur des quais belges? Si oui, quel est l'agenda prévu par la SNCB pour réaliser ces travaux?

personnel n'a pas pu être garantie. C'est pourquoi l'accord prévoit aussi l'instauration d'un système de réserve et la possibilité d'engager des aiguilleurs du ciel de l'UE sous contrat, pour une durée déterminée.

11.03 Bert Wollants (N-VA): J'espère aussi obtenir rapidement une réponse à ma question du 29 février sur la prévention du burn-out dans les rangs des contrôleurs aériens.

12.01 Laurent Devin (PS): De hoogte van de perrons in ons land varieert tussen 28 en 76 centimeter. Indien de perronhoogte eenvormig zou worden gemaakt, zouden de reizigers zonder niveauverschil kunnen instappen, wat de mobiliteit van gehandicapte personen en van reizigers die een kinderwagen of een fiets meenemen ten goede zou komen. Het huidige niveauverschil heeft ook een weerslag op de tijd die nodig is voor het instappen, op de duur van de stops en dus uiteindelijk op de stiptheid. Bovendien moet er bij de aankoop van nieuw materieel rekening worden gehouden met de combineerbaarheid met de perronhoogte.

Met welke perronhoogte werd er rekening gehouden in het kader van de overheidsopdracht voor de aankoop van de M7-rijtuigen? Zijn er werken gepland om de hoogte

van de perrons eenvormig te maken? Zo ja, wat is de timing?

12.02 François Bellot, ministre: Monsieur Devin, pour ces voitures M7, la SNCB a opté pour des portes d'accès classiques situées exactement à la même hauteur que pour les voitures M5 et M6 du matériel double étage existant. C'est par nécessité opérationnelle que la SNCB continue à opter pour des portes d'accès classiques au-dessus des bogies.

Sinon, dans le cas de longs trains arrivant à un quai situé dans un virage comme à Bruxelles-Central par exemple, la distance entre le quai et le train serait trop grande. Pour les personnes à mobilité réduite, une voiture spécifique est prévue pour chaque rame de train. Le projet de cette voiture répond entièrement aux normes européennes. La hauteur d'embarquement est en l'occurrence de 62 cm.

Il est vrai que la hauteur des quais varie entre 28 et 76 cm. La SNCB a toutefois opté pour la standardisation de la hauteur des quais à 76 cm. Pour des raisons techniques, des hauteurs de quais de 55 cm seront encore tolérées dans des cas bien précis, par exemple afin de ne pas enterrer un bâtiment de gare existant.

12.02 Minister François Bellot: Voor de M7-rijtuigen opteerde de NMBS voor klassieke deuren boven de bogies op dezelfde hoogte als voor de M5- en de M6-rijtuigen van de bestaande dubbeldeks-treinen, dit om operationele redenen. Zoniet zou de afstand tussen het perron en de trein te groot zijn wanneer lange treinen stoppen bij een perron dat in een bocht ligt.

Voor de personen met beperkte mobiliteit wordt per treinstel gezorgd voor een specifiek rijtuig dat aan de Europese normen beantwoordt en een instaphoogte heeft van 62 centimeter.

De NMBS heeft ervoor gekozen de perronhoogte standaard vast te leggen op 76 centimeter. Om technische redenen zal een perronhoogte van 55 centimeter nog worden gedoogd.

12.03 Laurent Devin (PS): Je remercie M. le ministre pour une partie de sa réponse mais je voulais savoir si des travaux allaient être réalisés sur les différents quais de tout le réseau de la SNCB. Sincèrement, c'est un vrai problème.

12.03 Laurent Devin (PS): Ik kreeg geen antwoord op mijn vraag of er werken zullen worden uitgevoerd aan alle perrons van het hele spoornet. De perronhoogte vormt immers een reëel probleem.

12.04 François Bellot, ministre: Une programmation sera établie, sachant qu'il faut mettre les quais à 76 cm de hauteur; cette programmation n'est pas encore finalisée.

12.04 Minister François Bellot: Er zal een programma worden uitgewerkt, maar de agenda werd nog niet vastgesteld omdat de diverse betrokkenen uiteenlopende doelstellingen nastreven.

12.05 Laurent Devin (PS): D'ici combien de temps sera-t-elle finalisée?

12.06 François Bellot, ministre: Je ne m'enferme pas dans un calendrier. L'agenda n'est pas encore conclu car les objectifs des uns et des autres ne sont pas les mêmes.

12.07 Laurent Devin (PS): Je vous invite à suivre vos propres convictions. Elles pourraient être bonnes.

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

13 Questions jointes de

- M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'installation généralisée d'alcolock en Belgique" (n° 11396)
- Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'alcolock" (n° 12277)
- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la systématisation de l'alcolock" (n° 12409)

13 Samengevoegde vragen van

- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de algemene invoering van het alcoholslot in België" (nr. 11396)
- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het alcoholslot" (nr. 12277)
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het automatisch alcoholslot" (nr. 12409)

13.01 **Laurent Devin** (PS): Monsieur le ministre, bien plus efficace que les contrôles routiers aléatoires, l'éthylotest, appelé alcolock, empêchant un véhicule de démarrer si son conducteur a trop bu demeure assez peu répandu en Belgique. Il équipe actuellement 27 véhicules, sur décision d'un juge. Mais cet appareil qui empêche de démarrer sa voiture si on a trop bu pourrait bientôt débarquer à grande échelle sur le territoire belge.

En effet, nous apprenions dans la presse que vous y êtes favorable. Vous souhaitez donc encourager l'installation de l'alcolock dans le secteur du transport routier (bus, autocars scolaires) et dans les voitures de société.

Monsieur le ministre, dans quel délai la décision de les imposer aussi dans les bus et autocars scolaires pourrait-elle être prise? Quelles sont les démarches à suivre afin de pouvoir installer un tel dispositif dans tous les véhicules du pays, notamment les bus et autocars scolaires?

13.01 **Laurent Devin** (PS): Een alcolock of alcoholslot is een voorziening die automatisch verhindert dat een auto kan worden gestart als de bestuurder te veel heeft gedronken. Het alcoholslot is nu nog weinig verspreid in België, maar daar zou wel eens drastisch verandering in kunnen komen, want u wilt de invoering ervan in de sector van het personenvervoer (schoolbussen, bussen) en in de bedrijfswagens aanmoedigen.

Wanneer zal er beslist worden om de installatie van een alcolock in bussen en schoolbussen verplicht te stellen? Welke stappen moeten er gezet worden om alle voertuigen in België van een alcoholslot te voorzien?

13.02 **Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): Mijnheer de minister, over het alcoholslot worden regelmatig vragen gesteld in deze commissie.

Uw voorgangster antwoordde hieromtrent op 1 oktober 2015 dat zij voorstander was van het invoeren van een verplicht alcoholslot in schoolbussen en autocars. Daarover zou overleg gepleegd zijn, zowel met de Gewesten als met de autocarsector. In Frankrijk bijvoorbeeld zijn buschauffeurs sinds september vorig jaar verplicht om voor het vertrek te blazen in een alcoholslot.

Uw voorgangster gaf ook mee de installatie van een alcoholslot te willen aanmoedigen in het professionele vervoer, zoals de transportsector en het voertuigenpark van de bedrijven. De overheid zou daarbij het goede voorbeeld moeten geven.

Op repressief vlak kunnen rechters in ons land sinds 1 oktober 2010 een alcoholslot opleggen aan autobestuurders. Zoals mijn collega al zei, hebben zich tot nu toe echter nog maar 27 personen aangemeld bij het BIVV voor het volgen van een omkaderingsprogramma met

13.02 **Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): La précédente ministre était favorable à un alcolock obligatoire dans les bus scolaires et les autocars, et voulait encourager son installation dans le secteur du transport professionnel. Le gouvernement devrait donner le bon exemple en la matière.

Depuis le 1^{er} octobre 2010, les juges peuvent imposer un alcolock. Du fait du coût élevé de l'alcolock et du programme de guidance, la mesure rencontre peu de succès. La précédente ministre voulait rendre l'alcolock obligatoire pour les conducteurs ivres récidivistes.

betrekking tot het alcoholslot. Een van de oorzaken voor de gebrekkige toepassing zou de hoge kostprijs van de installatie en de huur van het alcoholslot en van het begeleidingsprogramma zijn, samen 3 000 euro per jaar. De rechter kan wel beslissen die kosten geheel of gedeeltelijk van de boete af te trekken.

Tot slot, tijdens de vergadering van de commissie voor de Infrastructuur van 13 april 2016 sprak uw voorgangster het voornemen uit om rechters te verplichten een alcoholslot op te leggen aan alcoholrecidivisten, tenzij de rechters uitvoerig motiveren waarom zij dat niet doen.

Ik heb de volgende vragen, mijnheer de minister.

Wat is de stand van zaken in het overleg om een verplicht alcoholslot in schoolbussen en autocars in te voeren?

Hebt u er zicht op in welke mate voertuigen van overheidsdiensten zijn uitgerust met een alcoholslot?

Plant u maatregelen om de oorzaken van de gebrekkige toepassing van het alcoholslot, bijvoorbeeld de hoge kostprijs, aan te pakken?

Wat is de stand van zaken vandaag? Hoeveel personen heeft het BIVV al begeleid of staan nog onder begeleiding? Van hoeveel gerechtelijke veroordelingen die nog niet ten uitvoer werden gebracht door het openbaar ministerie, heeft het BIVV weet?

Deelt u het standpunt van uw voorgangster om rechters te verplichten een alcoholslot te laten uitspreken voor alcoholrecidivisten, tenzij de rechters uitvoerig motiveren waarom zij dat niet doen?

13.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, ik sluit daar zelf graag bij aan met de vraag die ik ingediend had.

Ik zal niet alles herhalen wat de collega's reeds goed hebben geduid. Ik verwijs ook naar de antwoorden die uw voorgangster in deze commissie reeds heeft verwoord.

Het enige element dat ik nog wil toevoegen, is de invoering van een alcoholslot als administratieve sanctie. In Nederland heeft dat jarenlang bestaan en uw voorgangster heeft daar enkele keren naar verwezen als een mogelijk te volgen piste. Vanaf een bepaald promillage of bij recidive, maar dan puur administratief, krijgt de betrokkene automatisch een alcoholslot opgelegd. In Nederland is die procedure ondertussen opgeschort vanwege een uitspraak van de Nederlandse Raad van State. Daarom rijst de vraag hoe we daar tegenaan moeten kijken. We moeten daar in ieder geval omzichtig mee omspringen.

Mijnheer de minister, aansluitend bij de vragen van de collega's wil ik bijkomend vragen of u een dergelijke automatische administratieve procedure nog verder onderzoekt, zoals door uw voorgangster werd aangekondigd, dan wel of u andere wegen bewandelt om juridische problemen te vermijden.

13.04 Minister François Bellot: Collega's, de verplichting van een alcoholslot op schoolbussen en autocars heeft niet als doel de

Où en est-on dans la concertation sur l'obligation de l'alcolock dans les bus scolaires et les autocars? Dans quelle mesure les véhicules des services publics fédéraux sont-ils équipés d'un alcolock? Des mesures vont-elles être prises pour s'attaquer aux causes de l'application insuffisante de l'alcolock?

Où en est-on aujourd'hui? Combien de personnes l'IBSR guide-t-il ou a-t-il déjà guidé? L'IBSR a connaissance de combien de décisions judiciaires qui n'ont pas encore été amenées à exécution par le ministère public?

Le ministre actuel veut-il, lui aussi, obliger les juges à imposer l'alcolock aux conducteurs ivres récidivistes, à moins qu'ils ne motivent en détail leur choix de ne pas le faire?

13.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Je me rallie à ce que vient de dire ma collègue Lahaye-Battheu.

Aux Pays-Bas, l'installation d'un alcolock en guise de sanction administrative a été prévue pendant des années et le ministre précédent a évoqué plusieurs fois cette possibilité. Mais chez nos voisins du nord, cette procédure a été suspendue entre-temps à la suite d'un arrêt du Conseil d'État néerlandais.

Le ministre planche-t-il encore sur cette procédure administrative automatique ou explore-t-il d'autres pistes pour éviter des écueils juridiques?

13.04 François Bellot, ministre: En prévoyant l'installation obliga-

buschauffeurs te stigmatiseren, maar wel om preventief in te zetten op rijden zonder alcohol in het kader van het personenvervoer.

Il n'est actuellement pas possible de vous préciser la date d'entrée en vigueur d'une telle réglementation en Belgique ni de vous préciser les types de transport qui seraient concernés. Cependant, des contacts seront très prochainement entamés avec les Régions et les fédérations impliquées afin de lancer la réflexion.

En attente de cette réglementation, il est actuellement possible d'installer de tels dispositifs sur une base volontaire des opérateurs de transport.

Ik betreur dat er in ons land op het ogenblik nauwelijks of geen voertuigen van overheidsdiensten uitgerust zijn met een alcoholslot. Andere landen tonen aan dat dit wel kan. In Finland, IJsland en Letland bijvoorbeeld verplichtte men alcoholsloten via de toevoeging van die vereiste in de openbare aanbestedingen voor nieuwe voertuigen.

Ik wil dat ook in België ten goede veranderen. De bedoeling is om het alcoholslot meer zichtbaar te maken en tot gemeengoed te maken. Het mag niet stigmatiserend werken, maar preventief, namelijk als garantie dat de bestuurder van het voertuig geen alcohol heeft gedronken. Dat komt alle weggebruikers ten goede.

Door de hoge kostprijs van het alcoholslot, zeker in verhouding tot bestaande boetes voor rijden onder invloed, zijn rechters niet geneigd overtreders te veroordelen tot een alcoholslot. Ik wil hierin verandering brengen door de boetes en/of de periodes van het verval van het rijbewijs substantieel op te trekken en door de rechters te verplichten een alcoholslot op te leggen aan alcoholrecidivisten en aan overtreders met een hoge alcoholconcentratie.

Sinds de start van de uitvoering van het alcoholslotprogramma in 2013 heeft het BIVV in totaal 40 veroordeelden met een alcoholslot begeleid. Het BIVV heeft geen zicht op het aantal personen dat sindsdien veroordeeld werd tot een alcoholslot en zich in de toekomst nog zal aanbieden voor het omkaderingsprogramma.

In verband met de vraag van de heer Jef Van den Bergh kan ik antwoorden dat mijn administratie bezig is met het uitwerken van een wetsontwerp om de regelgeving over het alcoholslot aan te passen, opdat recidiverende drinkers en chauffeurs met een hoog promillage door de rechter zullen worden verplicht een alcoholslot te laten installeren in hun voertuig.

In tegenstelling tot Nederland zal het wel degelijk de rechter zijn die het alcoholslot zal verplichten, zodat er geen sprake kan zijn van een dubbele bestraffing, zoals dat in Nederland het geval bleek te zijn.

De rechter behoudt ook de vrijheid om te veroordelen op basis van

toire d'un alcolock dans les bus scolaires et les autocars, nous ne voulons pas stigmatiser mais miser préventivement sur la conduite sans alcool.

Het is onmogelijk om een precieze datum te bepalen voor de inwerkingtreding van zo een regelgeving of om de betrokken vervoermiddelen te noemen. Er zal overleg worden gepleegd met de Gewesten en de federaties om daarover na te denken.

Momenteel kan men dergelijke toestellen op vrijwillige basis installeren.

Je regrette que peu de, voire aucun véhicule des services publics ne soit équipé d'un alcolock. D'autres pays ont démontré qu'il était possible de le faire et j'entends changer la situation en Belgique.

Eu égard au coût élevé de l'alcolock, *a fortiori* comparé au montant des amendes, les juges rechignent à condamner les contrevenants à l'installation de ce dispositif. J'ai l'intention d'augmenter substantiellement le montant des amendes et/ou les périodes de déchéance du droit de conduire et d'obliger les juges à imposer l'installation d'un alcolock aux conducteurs ivres récidivistes et aux contrevenants affichant une forte alcoolémie.

Depuis le lancement en 2013 du programme alcolock, l'IBSR a accompagné 40 conducteurs condamnés à l'installation d'un alcolock. L'Institut n'a aucune idée du nombre de personnes condamnées et qui se présenteront à l'avenir.

Mon administration prépare un projet de loi visant à assurer que les ivrognes récidivistes et les conducteurs affichant une alcoolémie élevée soient contraints par le juge à installer un alcolock.

lichamelijke ongeschiktheid of om het alcoholslot niet te verplichten, op voorwaarde dat hij zijn beslissing motiveert. In dat geval geldt wel een verval van het recht tot sturen dat gelijk is aan de duurtijd van het gebruik van het alcoholslot.

Ici ce sera bel et bien le juge qui imposera l'alcolock. Le juge restera libre de condamner sur la base de l'inaptitude physique à la conduite, ou de ne pas imposer l'alcolock, à condition de motiver sa décision. Dans ce cas, une déchéance du permis de conduire, égale en durée à celle de l'utilisation de l'alcolock, sera d'application.

13.05 Laurent Devin (PS): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor zijn antwoord.

Je voudrais savoir si un texte est déjà en préparation et s'il a une conviction profonde dans ce dossier. En dehors des exemples de la Hollande, de la Lettonie, quelle est sa conviction profonde dans ce dossier avant de rencontrer ses interlocuteurs régionaux? Je n'ai pas obtenu de réponse à ces questions.

13.06 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Gewoon ter verduidelijking en om zeker te zijn dat ik het juist heb genoteerd, herhaal ik het volgende nog even. Sinds de start zijn er 40 veroordeelden, maar die hebben niet noodzakelijk een alcoholslot moeten laten installeren.

Mijnheer de minister, voor het overige stel ik vast dat er nog veel werk aan de winkel is. Ik volg het dossier van nabij.

13.07 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, ik sluit mij graag aan bij de woorden van de andere vraagstellers en kijk uit naar het wetsontwerp dat u in het vooruitzicht stelt.

13.05 Laurent Devin (PS): U heeft niet gezegd of er een tekst in de pijplijn zit, noch wat uw overtuiging is in dit dossier in het vooruitzicht van uw ontmoeting met de gewestelijke gesprekspartners.

13.06 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Il reste donc beaucoup à faire.

13.07 Jef Van den Bergh (CD&V): J'attends le projet de loi avec impatience.

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

14 Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la situation de la mobilité en Belgique" (n° 11403)

14 Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stand van zaken betreffende de mobiliteit in België" (nr. 11403)

14.01 Laurent Devin (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, la situation de la mobilité en Belgique est de plus en plus inquiétante. Selon les prévisions du SPF Mobilité, les transports de passagers vont augmenter de plus de 20 % d'ici 2030, que ce soit en voiture ou en train, alors que les réseaux ferroviaire et routier sont déjà saturés aux heures de pointe.

La voiture est, et restera sans doute, incontournable pour les déplacements à l'intérieur de la Wallonie et de la Flandre. Mais pour la Région de Bruxelles-Capitale, presque la moitié des accès vers Bruxelles se font via le train, 47 % venant de Flandre et 53 % venant de Wallonie. La jonction Nord-Midi approche de sa capacité maximale et constitue un véritable goulot d'étranglement.

14.01 Laurent Devin (PS): De situatie op het vlak van de mobiliteit in ons land wordt almaar zorgwekkender. Volgens de FOD Mobiliteit zal het passagiersvervoer tegen 2030 met 20 procent toenemen, terwijl het spoorwegnet en het autowegennet op de spitsuren al overbelast zijn. Bijna de helft van de mensen die naar Brussel reizen doet dat met de trein – 47 procent uit Vlaanderen en 53 procent uit Wallonië. De

Monsieur le ministre, quels sont vos projets en matière de mobilité afin de permettre aux Wallons d'accéder plus facilement à la capitale, le plus souvent pour venir y travailler? Quels sont les leviers d'action qui ont été décidés par Rail4Brussels afin de contrer le problème qui se prépare?

14.02 François Bellot, ministre: Monsieur Devin, la mobilité est une matière hautement complexe. En effet, elle relève à la fois de la compétence du fédéral et des Régions. Une bonne coopération entre les différents niveaux de pouvoir est indispensable. Je vais continuer à plaider en faveur d'une réponse concertée.

Afin de garantir une véritable intermodalité efficace, il faut une excellente coordination entre la SNCB et les sociétés régionales de transport en commun, notamment. Aujourd'hui, les clients qui dépendent des correspondances en train et bus observent encore des incohérences. Il suffit de lire le rapport qui a été établi par le Comité des usagers pour s'en rendre compte.

Dès lors, il faut deux choses. Premièrement, une vision politique globale commune de la mobilité. Depuis la régionalisation d'un certain nombre de départements depuis 1980, il n'y a pas eu de concertation forte pour la définir entre les acteurs. Je ne jette la pierre à personne. C'est un constat.

Deuxièmement, pour faire cela, il faut constituer une véritable plateforme d'intermodalité où toutes les sociétés de transport se parlent et travaillent ensemble au niveau opérationnel. C'est la raison pour laquelle ma prédécesseure a décidé de relancer le Comité exécutif des ministres de la Mobilité (CEMM) et de créer la plateforme d'intermodalité sur la base de ce comité. Celle-ci est destinée à travailler notamment à la définition des lignes de force des plans de transport 2017 et 2030 mais aussi à faciliter l'émergence d'une vision à long terme de la mobilité intermodale et durable du pays dont les chemins de fer constituent l'épine dorsale du système de transport public.

Tous les acteurs pourront ainsi coopérer à des solutions de mobilité effectives et à un transport public efficace, à la fois complémentaire et répondant aux besoins de la société.

Pour votre parfaite information, la première réunion du CEMM s'est tenue le 26 février dernier. Lors de cette première réunion de travail, les ministres de la Mobilité ont décidé d'opter pour un mode de fonctionnement simple de la plateforme d'intermodalité. Les sujets liés à cette question seront abordés au niveau technique dans le cadre de ladite plateforme afin de pouvoir progresser sur base de thèmes concrets tels que l'intégration tarifaire, l'intermodalité bus-tram-métro-train, l'intermodalité train-vélo ou encore la problématique des parkings en vue de promouvoir la mobilité en chaîne.

Une seconde réunion du CEMM s'est tenue le 10 juin. Nous nous concentrons, dans un premier temps, sur le comité de pilotage RER et du plan Transport 2017, puisque le fédéral a aussi décidé d'ouvrir

Noord-Zuidverbinding heeft bijna haar maximale capaciteit bereikt.

Hoe zal u de reizigers uit Wallonië in staat stellen om makkelijker de hoofdstad te bereiken? Welke hefboomen worden er in de studie Rail4Brussels naar voren geschoven?

14.02 Minister François Bellot: Een goede samenwerking tussen de bestuursniveaus is onontbeerlijk, net als een uitstekende coördinatie tussen de NMBS en de regionale vervoersmaatschappijen.

Sinds de regionalisering van een aantal departementen vanaf 1980 is er geen degelijk overleg geweest voor de uitwerking van een gemeenschappelijke globale politieke visie inzake mobiliteit.

Minister Galant had besloten het uitvoerend comité van de ministers van Mobiliteit (UCMM) weer te activeren en een intermodaliteitsplatform te creëren opdat alle vervoersmaatschappijen overleg zouden plegen en zouden samenwerken. Het is de bedoeling om de krachtlijnen van de vervoersplannen 2017 en 2030 vast te leggen en de ontwikkeling van een langetermijnvisie inzake mobiliteit te faciliteren.

Zo zullen alle stakeholders mee hun schouders kunnen zetten onder een openbaar vervoer dat efficiënt is en aan de noden van de samenleving beantwoordt.

Tijdens de eerste vergadering van het ECMM hebben de ministers ervoor geopteerd het platform op een eenvoudige manier te laten werken. De onderwerpen zullen erop worden aangekaart op basis van concrete thema's zoals de tariefintegratie, de intermodaliteit of het probleem van de parkeerterreinen. Een tweede vergadering vond plaats op 10 juni. We concentreren ons op de GEN-stuurgroep en het Vervoersplan 2017 aangezien de federale

la concertation et la négociation aux Régions, pour pouvoir avancer dans ces matières.

En ce qui concerne le comité de pilotage RER, mon objectif reste de finaliser l'ensemble des travaux prévus dans la convention d'avril 2003. Je ne vais pas rappeler mon intervention lors de la présentation de la note de politique générale. Toutes les pistes de solutions technico-financières sont explorées au sein de ce comité afin d'assurer la pérennisation du financement de la mise à quatre voies des lignes 124 et 161. Et je rappelle que sur la ligne 50A (en Région flamande), les travaux ne sont pas terminés et prendront encore un certain nombre d'années. Aussi, une meilleure utilisation des autres gares sur le territoire bruxellois et, par exemple, du nouveau tunnel Josaphat ou d'un nouveau plan de transport de la SNCB, contribuera à une meilleure mobilité vers la capitale où on renforcera également l'offre S.

Enfin, concernant la vision à long terme de la mobilité intermodale et durable du pays, les premières réunions de travail auront lieu dans les prochaines semaines en présence des acteurs de la mobilité cités (Régions et fédéral). Il est essentiel que ces derniers soient associés et consultés en fonction de leurs expertises.

En ce qui concerne votre deuxième question, comme indiqué dans le rapport qui est publié sur le site de l'administration, l'étude Rail4Brussels met en évidence quatre actions-clés.

Premièrement, démystifier la saturation. L'étude a ainsi démontré que la jonction Nord-Midi présente des réserves de capacités importantes si on développe une vision globale pour son optimisation et aussi le recours à de nouvelles technologies.

Deuxièmement, optimiser par la spécialisation. Hormis une plus grande automatisation des trains, les voies peuvent être exploitées de manière plus efficace au travers d'une spécialisation des pertuis en fonction du type de trafic.

Troisièmement, faire évoluer le *business model* pour améliorer son rendement et valoriser les lourds investissements. Il faut augmenter l'attractivité du chemin de fer pour les déplacements vers la périphérie depuis Bruxelles, remplir davantage les trains en dehors des heures de pointe et mieux répartir l'offre sur le territoire bruxellois afin de valoriser sa complémentarité avec le réseau de la STIB et De Lijn.

Quatrièmement, agir sur la demande de déplacement et pas seulement sur l'offre et mieux anticiper le besoin d'une nouvelle infrastructure à long terme.

Je peux vous assurer de l'engagement de chacun des acteurs, des Régions et de l'État fédéral, notamment au cours de la dernière réunion du CEMM. Nous avons décidé aussi de mettre en place deux voire trois groupes de travail techniques qui devront nous remettre des rapports dans des délais relativement courts pour essayer de concrétiser, entre les différents niveaux de pouvoir concernés, des mesures qui seront de nature à apporter partiellement ou totalement des réponses à des vrais problèmes. Je pense notamment à la billetterie unique, au billet unique, à décloisonner l'information entre les sociétés de transport et entre les sociétés de transport et la

regering heeft beslist het overleg en de onderhandelingen voor de Gewesten open te stellen.

Met betrekking tot de GEN-stuurgroep blijft het mijn bedoeling alle geplande werkzaamheden af te ronden. Alle mogelijke oplossingen worden onderzocht teneinde de financiering van het op vier sporen brengen van de lijnen 124 en 161 te bestendigen. De werkzaamheden op lijn 50A zullen nog enkele jaren in beslag nemen. Een beter gebruik van de overige Brusselse stations en van de nieuwe Josaphattunnel in het nieuwe vervoersplan zal bijdragen tot een betere mobiliteit naar de hoofdstad, waar we ook het S-aanbod zullen verbeteren.

Wat de langetermijnvisie op mobiliteit betreft, zullen de eerste werkvergaderingen de komende weken plaatsvinden in aanwezigheid van de Gewesten en het federale niveau.

Zoals vermeld op de website van de administratie, worden er in de studie Rail4Brussels vier kernvoorstellen naar voren geschoven.

Ten eerste de verzaadiging tot de juiste proporties terugbrengen: de Noord-Zuidverbinding heeft een grote reservecapaciteit als men een globale visie ontwikkelt om deze verbinding te optimaliseren en als men gebruik maakt van nieuwe technologieën.

Ten tweede het optimaliseren door specialisatie: men kan niet alleen zorgen voor een ruimere automatisering van de treinen, maar men kan de sporen ook efficiënter benutten door de kokers beter af te stemmen op het type treinverkeer.

Ten derde het bevorderen van de evolutie van het businessmodel: om de investeringen te valoriseren: de trein moet aantrekkelijker worden gemaakt voor de verplaatsingen vanuit Brussel naar de

SNCB.

On se rend compte que, sur Bruxelles, par exemple, très peu de voyageurs utilisent le train pour des déplacements bruxellois intra-muros, alors que, souvent, c'est une excellente alternative tant en termes de tarification qu'en termes de temps de parcours lorsqu'on veut traverser Bruxelles de part en part. C'est dû au fait qu'il n'y a pas une intégration d'une vision d'une politique de transports publics complémentaires qui peut apporter des solutions, des transporteurs publics régionaux vers le chemin de fer et vice versa.

Nous travaillons ensemble à la recherche de solutions qui permettront aux utilisateurs de disposer d'une meilleure information grâce à laquelle ils se rendront compte d'une offre existante pour laquelle ils ne sont pas captifs aujourd'hui.

voorstad. Treinen moeten ook buiten de spitsuren beter gevuld zijn en het aanbod moet beter verdeeld worden over het Brusselse grondgebied om de complementariteit met de netten van de MIVB en De Lijn te bevorderen.

Ten vierde het inwerken op de vraag naar verplaatsingen en niet enkel op het aanbod ervan, anticiperen op de infrastructuurbehoeften op lange termijn.

Ik kan u verzekeren van ieders engagement. Bij het laatste ECMM hebben we werkgroepen samengesteld die ons spoedig rapporten zullen bezorgen zodat we een oplossing kunnen aanreiken op een aantal punten, zoals de invoering van een enkel vervoersbewijs en een betere doorstroming van gegevens tussen de verschillende vervoersmaatschappijen.

Door het gebrek aan een geïntegreerde beleidsvisie nemen heel weinig reizigers de trein voor verplaatsingen binnen Brussel, ondanks een gunstig tarief en een kortere reistijd.

We zoeken samen een manier om de reizigers beter te informeren over het bestaande aanbod.

14.03 **Laurent Devin (PS):** Monsieur le président, je remercie le ministre pour sa réponse exhaustive. Je l'invite à continuer à s'appuyer sur le concours constructif et indispensable des Régions. Je crois que sans cela on n'y arrivera pas. Je loue l'ouverture d'esprit du ministre et sa volonté de concertation. Nous suivrons très attentivement ce dossier.

14.03 **Laurent Devin (PS):** Ik nodig de minister uit om de constructieve en onmisbare samenwerking met de Gewesten voort te zetten.

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

15 **Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'effectif minimum à la SNCB d'ici 2018" (n° 11404)**

15 **Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het minimumaantal personeelsleden bij de NMBS tegen 2018" (nr. 11404)**

15.01 **Laurent Devin (PS):** Monsieur le ministre, la direction de la SNCB vient de transmettre un nouveau protocole d'accord social 2016-2018. Contrairement à ce qui avait été proposé en septembre 2015, l'entreprise s'engage désormais sur un nombre minimal

15.01 **Laurent Devin (PS):** De NMBS-directie heeft een protocol van sociaal akkoord voor de periode 2016-2018 overgezonden.

d'effectifs à l'issue du protocole. En effet, la direction de l'entreprise publique garantit un total de 31 765 collaborateurs, dont 19 128 cheminots à la SNCB et 11 009 travailleurs pour Infrabel.

Au 1^{er} janvier 2016, la direction du groupe SNCB indique un total de 34 058 travailleurs, dont 20 336 collaborateurs à la SNCB et 11 723 travailleurs pour Infrabel. Il s'agit donc d'une suppression nette de 2 293 postes entre le 1^{er} janvier 2016 et le 31 décembre 2018.

Monsieur le ministre, combien de postes seront-ils supprimés ou non remplacés en 2016? Comment comptez-vous atteindre le chiffre de 2 293 suppressions d'emplois d'ici le 31 décembre 2018? Combien de départs volontaires sont-ils envisagés? Enfin, quelles fonctions seront davantage touchées par la suppression d'emplois?

Er worden afspraken gemaakt over een minimumaantal personeelsleden bij afloop van het protocol. Zo garandeert de directie in totaal 31 765 medewerkers, waarvan ongeveer 19 000 bij de NMBS en ongeveer 11 000 bij Infrabel. Dat betekent dat er over drie jaar tijd netto meer dan 2 000 banen verdwijnen.

Hoeveel banen zullen er in 2016 worden geschrapt? Hoeveel personeelsleden zullen er vrijwillig opstappen? Welke functies zullen het zwaarst worden getroffen?

15.02 François Bellot, ministre: Monsieur Devin, je serai très court. Je vous renvoie à une réponse qui a déjà été donnée à certains de vos collègues, dont Mme Inez De Coninck et M. Calomne. Je vais vous donner les réponses aux questions qui ont été posées sur le même sujet et j'ose espérer que vous trouverez dans ces réponses l'ensemble des éléments relativement détaillés. J'ai en effet trois pages de réponses. Il s'agit de réponses données à des questions du 16 mars. Je peux vous les donner et vous reviendrez vers moi si vous le souhaitez. Une question a été communiquée le 16 mars. Elle porte le numéro 9220.

15.02 Minister **François Bellot**: Ik verwijs naar een vorig antwoord, waarvan ik u de tekst bezorg. Het gaat om niet minder dan drie bladzijden. Ik heb geen nieuwe gegevens toe te voegen.

15.03 Laurent Devin (PS): Qui a répondu à cette question?

15.04 François Bellot, ministre: Ce n'était pas moi, forcément.

15.05 Laurent Devin (PS): Monsieur le ministre, c'est vous que j'interroge.

15.06 François Bellot, ministre: Je n'ai pas d'autres éléments à vous apporter. Je peux vous les remettre.

15.07 Laurent Devin (PS): Le 16 mars est une date qui me tient vraiment à cœur. Mais je précise, dans ma réplique, que j'interpelle bien le ministre M. Bellot. Je me plairai quelquefois à poser les mêmes questions que j'ai posées à Mme Galant. Si je me félicite du ton, de l'ouverture d'esprit de M. Bellot et de sa volonté d'aller de l'avant de manière concertée, je me permettrai encore de lui poser des questions, même si Mme Galant y a déjà répondu à l'époque.

15.07 **Laurent Devin** (PS): Mijn vraag is aan u gericht, niet aan minister Galant!

De **voorzitter**: De minister mag evengoed naar eerdere antwoorden verwijzen, ook al waren ze niet van hem.

Le **président**: Le ministre peut se référer à des réponses données précédemment, et ce, même si ce n'est pas lui qui les avait données.

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

16 Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la présence de produits toxiques dans un atelier de la SNCB" (n° 11405)

16 Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de

Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de aanwezigheid van toxische producten in een NMBS-werkplaats" (nr. 11405)

16.01 **Laurent Devin** (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, récemment, nous apprenions que des travailleurs du dépôt central de la SNCB à Gentbrugge ont été exposés à un produit hautement toxique durant leur temps de travail. Les résultats sanguins de plusieurs travailleurs montrent qu'ils ont été exposés à du trioxyde de chrome, produit qui s'avère être nocif à long terme. L'exposition à ce produit toxique serait survenue lors du ponçage de la peinture d'un modèle vétuste de train de type MR75.

À ce sujet, monsieur le ministre, j'ai quelques questions à vous adresser. Combien de travailleurs ont-ils été exposés au trioxyde de chrome durant leur temps de travail? À quel degré de gravité? Les activités de ponçage de la peinture des trains MR75 ont-elles été suspendues ou délocalisées? Si celles-ci sont toujours en cours, la SNCB s'est-elle assurée que d'autres travailleurs ne soient pas exposés à ce produit? Si oui, comment? Pendant combien de temps les travailleurs ont-ils travaillé sur ce matériel contaminé? Quelles mesures sont envisagées par la SNCB afin de s'assurer que le matériel à traiter ne dégage plus ce produit toxique?

16.02 **François Bellot**, ministre: Monsieur Devin, je me réfère à une réponse qui a été donnée le 2 mars dernier à votre question n° 9759 ainsi qu'aux questions jointes de Mme Karin Temmerman, MM. Stefaan Van Hecke et Marco Van Hees. Je n'ai pas d'autres éléments qui m'ont été communiqués par la société de chemins de fer. Si j'avais eu d'autres éléments que ceux qui m'ont été fournis, je vous en aurais donné mais je n'en ai pas d'autres.

16.03 **Laurent Devin** (PS): M. le ministre attend-il de nouveaux éléments ou l'enquête était-elle déjà été clôturée à l'époque?

16.04 **François Bellot**, ministre: Il m'a été répondu qu'il n'y avait pas de nouveaux éléments à me communiquer. Je ne peux donc vous en communiquer d'autres.

16.05 **Laurent Devin** (PS): Si M. le ministre attend encore d'autres éléments, j'aimerais qu'il puisse nous les communiquer en temps opportun.

16.01 **Laurent Devin** (PS): De werknemers van de centrale NMBS-werkplaats in Gentbrugge werden blootgesteld aan de uiterst giftige stof chroomtrioxide toen ze de verf van een verouderd treinstel afschuurden.

Hoeveel werknemers werden er blootgesteld en in welke mate? Werd het afschuren onderbroken? Heeft men zich ervan vergewist dat er geen andere werknemers zullen worden blootgesteld aan dat product?

16.02 **Minister François Bellot**: Ik verwijs naar mijn antwoord op uw vraag van 2 maart. Als ik nieuwe informatie had, zou ik u die zeker hebben meegedeeld.

16.03 **Laurent Devin** (PS): Mag ik de minister vragen om alle nieuwe gegevens die hij nog zou krijgen, mee te delen?

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

17 **Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la problématique des feux de signalisation" (n° 11406)**

17 **Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de problematiek van de verkeerslichten" (nr. 11406)**

17.01 **Laurent Devin** (PS): Monsieur le ministre, une étude menée par l'Institut britannique des Affaires économiques a récemment démontré que les feux de signalisation sont mal adaptés, voire pour certains, inutiles et contre-productifs. En effet, une voiture à l'arrêt à un feu de signalisation est coûteuse pour l'économie et produit davantage d'émissions polluantes.

17.01 **Laurent Devin** (PS): Uit een Britse studie is gebleken dat de verkeerslichten onaangepast en onnuttig zijn en zelfs ongewenste effecten hebben. Verkeerslichten zouden de koolstofuitstoot

Touring a réagi à cette étude en précisant qu'il s'agit d'un problème de mobilité et d'environnement qui n'évolue pas. Les émissions de carbone augmenteraient de 28 % à cause des feux.

De plus, Touring dénonce le fait que les feux de signalisation ne sont presque jamais adaptés aux conditions réelles de circulation. En outre, on déplore un manque de gestion globale, car certains feux sont gérés par les Régions, alors que d'autres le sont par les communes.

À ce sujet, monsieur le ministre, j'aimerais vous poser quelques questions. Une telle étude est-elle envisageable en Belgique? Quel dispositif alternatif pourrait être proposé afin de régler les problèmes causés par les feux de signalisation? Est-il possible d'attribuer leur gestion à un seul et même organe? Si oui, dans quel délai?

17.02 François Bellot, ministre: Monsieur Devin, il existe en effet des études qui démontrent qu'un réglage adéquat des feux de signalisation permettrait de fluidifier le trafic et de réduire le volume d'émission des véhicules. Quand on regarde Bruxelles – et je ne vous jette pas la pierre, parce que la même chose existe partout –, on se rend compte des difficultés que cela peut représenter.

Il s'agit de savoir s'il faut lancer une étude sur cette matière ou si un feu de signalisation est adéquatement placé et synchronisé, si cela relève de l'appréciation des Régions ou de celle des communes en fonction des circonstances locales, de la fluidité de la circulation et de la sécurité routière.

J'invite, par conséquent, l'honorable membre à s'adresser aux ministres régionaux compétents en matière d'infrastructure pour connaître leur avis à cet égard. C'est un sujet que nous pourrions aborder lors du CEMM (Comité exécutif des ministres de la Mobilité) pour voir si une analyse appliquée au territoire tout entier serait intéressante. Si oui, nous pourrions prendre cette initiative avec l'accord des membres du CEMM.

17.03 Laurent Devin (PS): Monsieur le ministre, vous avez mentionné l'exemple de Bruxelles au début de votre réponse. Dans d'autres villes du pays, et même dans de plus petites localités, nous sommes confrontés à de tels soucis. Nous avons vu des ronds-points fleurir un peu partout. Je vous inviterai à inscrire cette question à l'ordre du jour d'un prochain Conseil des ministres en rapport avec la sécurité routière.

Ce problème ne surgit pas de nulle part. Hier encore, j'étais en réunion avec les services régionaux compétents. Je pense que cela intéresse au plus haut point les différents bourgmestres et responsables communaux.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

18 Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le projet Driver Only Operation (DOO)" (n° 11407)

18 Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het DOO-project (Driver Only Operation)"

met 28 procent de hoogte in jagen. Verkeerslichten zijn niet altijd aangepast aan de reële verkeerssituatie. Bovendien worden sommige lichten beheerd door de Gewesten en andere door de gemeenten.

Met welke alternatieve middelen zou men die problemen kunnen oplossen? Kan men het beheer van de lichten centraliseren?

17.02 Minister François Bellot: Studies hebben uitgewezen dat men door de verkeerslichten te finetunen het verkeer vlotter zou kunnen laten verlopen en de uitstoot van de voertuigen naar beneden zou kunnen halen.

De vraag rijst of een specifieke studie voor ons land relevant kan zijn. Ik vraag u daarvoor aan te kloppen bij de gewestministers die bevoegd zijn voor infrastructuur.

17.03 Laurent Devin (PS): Die kwestie zou op de agenda van de volgende Ministerraad kunnen worden gezet, in het kader van de verkeersveiligheid.

(nr. 11407)

18.01 Laurent Devin (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, la SNCB a récemment lancé le projet *Driver Only Operation* (DOO) pour lequel des groupes de travail doivent examiner la faisabilité du projet de la SNCB de mettre en place des trains sans accompagnateur.

Actuellement, la SNCB estime que 20 % des trains pourraient circuler sans accompagnateur. En ce qui concerne le matériel, les trains Desiro, utilisés notamment pour le futur RER, pourraient convenir à ce projet de train sans accompagnateur. Néanmoins, l'infrastructure ferroviaire devra être revue. En effet, il sera alors nécessaire de remonter les quais et de les éclairer davantage.

Monsieur le ministre, qui sont les personnes qui composent ces groupes de travail? Ces personnes sont-elles des membres internes de la structure de la SNCB? Des experts font-ils également partie de ces groupes de travail? Quelles sont les composantes analysées par les groupes de travail? Dans quel délai doivent-ils remettre les résultats de leurs recherches? Seront-ils dévoilés en commission de l'Infrastructure ou uniquement à la direction de la SNCB? Si possible, pouvez-vous nous dévoiler les éléments déjà connus de ce principe du *one-man car*?

18.02 François Bellot, ministre: Monsieur Devin, l'étude n'est toujours pas clôturée. Le 17 février, à l'occasion de questions de M. Van Hees et vous-même, il a été répondu qu'une étude était en cours. À ce jour, elle n'est pas clôturée. Je n'ai donc pas plus d'éléments à vous donner.

Quand l'étude sera clôturée, elle sera d'abord validée et je n'aurai aucun souci à vous informer.

18.03 Laurent Devin (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie. Je resterai attentif à la thématique. Je vous réinterrogerai, quitte à ce que vous me répondiez que vous n'avez toujours pas d'élément nouveau.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

19 Question de M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la remise en service du Thalys wallon" (n° 11408)

19 Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de heractivering van de Waalse Thalys" (nr. 11408)

19.01 Laurent Devin (PS): Monsieur le ministre, au printemps 2015, le gouvernement fédéral et la direction de la SNCB ont suspendu d'un commun accord deux lignes du Thalys en Belgique: celle qui reliait Liège à Paris le long de la dorsale wallonne (desservant Namur, Mons et Charleroi) et une ligne flamande reliant Bruxelles à Ostende en passant par Gand. La raison évoquée pour cette suspension était notamment des travaux de sécurisation et d'aménagement des voies rendant le Thalys wallon inopérant pendant plusieurs mois.

Monsieur le ministre, quid de la situation? Pouvez-vous nous en dire

18.01 Laurent Devin (PS): Een aantal werkgroepen buigt zich over de haalbaarheid van het DOO-project (*Driver Only Operation*) van de NMBS, dat erin bestaat treinen zonder treinbegeleider te laten rijden.

Hoe zijn die werkgroepen samengesteld? Zitten er ook experts in? Welke aspecten moeten de werkgroepen analyseren? Wanneer moeten ze hun resultaten overleggen? Zullen die resultaten worden bekendgemaakt in de commissie voor de Infrastructuur of aan de directie van de NMBS? Kunt u een tipje van de sluier oplichten over het principe van de *one-man car*?

18.02 Minister François Bellot: Aangezien er momenteel een studie wordt uitgevoerd, zal ik u pas kunnen informeren wanneer die is afgerond.

18.03 Laurent Devin (PS): Ik zal dit dossier op de voet blijven volgen.

19.01 Laurent Devin (PS): In de lente van 2015 hebben de federale regering en de directie van de NMBS de Thalysverbinding tussen Luik en Parijs via de Waalse as en een Vlaamse Thalysverbinding tussen Brussel en Oostende in onderlinge overeenstemming opgeschort, omdat er werken aan de sporen werden uitgevoerd.

plus? Maintenant que les travaux d'aménagement et de sécurisation ont touché à leur fin, la SNCB va-t-elle relancer le Thalys wallon? Si oui, s'agira-t-il d'un rétablissement définitif de cette ligne? Si la SNCB compte bien rétablir le Thalys wallon, quand sera-t-il remis en service? Quelles seront les gares desservies et les horaires des premiers et derniers trains en semaine et le week-end? Quelle sera la fréquence du Thalys wallon en semaine et le week-end?

Monsieur le ministre, je peux vous affirmer que j'ai déjà posé cette question à plusieurs reprises et que je me propose de la poser encore aussi longtemps que ce Thalys wallon qu'on nous avait annoncé provisoirement suspendu ne sera pas remis en service. Mais je connais votre conviction en la matière au travers des propos que vous avez tenus et des écrits qui ont été publiés à ce sujet. Je ne doute donc pas que nous soyons du même avis.

19.02 François Bellot, ministre: Monsieur Devin, je rappelle qu'à la suite de l'arrêt annoncé, fin mars 2015, de la circulation des rames Thalys en raison de la mise en service de l'ERTMS entre Auvelais et Namur, ma prédécesseur avait fait examiner directement toutes les alternatives aux dessertes actuelles de la grande vitesse. Cette étude a permis de montrer la très faible occupation des rames des deux dorsales et le coût très élevé pour le contribuable.

Depuis plusieurs mois, des discussions ont lieu sur différentes pistes structurelles. Ces diverses offres ferroviaires sont toujours à l'étude et seront, notamment, définies dans les prochains contrats de gestion. Parmi ces pistes, la réouverture de la dorsale wallonne et une priorité tenant compte cependant de la transformation de Thalys international en filiale et de la faible disponibilité des rames Thalys due à leur maintenance.

Je souhaite qu'une décision claire soit prise dans les prochaines semaines afin de se donner la possibilité d'une nouvelle offre dès 2017. Il faudra que cette solution tienne compte des demandes des acteurs de la mobilité, des besoins d'investissement dans les chemins de fer belges définis en partenariat avec les Régions, qui devront s'impliquer dans le cadre d'un respect de ce qui se passe des deux côtés de la frontière de Flandre et de Wallonie. Les Régions seront tenues de faire des choix, auxquels elles seront associées, parce que ce qui sera investi à ce niveau, en termes d'exploitation, ne le sera pas dans d'autres choix que les Régions souhaitent opérer.

Ce que je vous dis est important. Il faudra tenir compte des besoins réels des clients de la SNCB, du coût des différentes alternatives et ce, dans le cadre du respect de l'implication des Régions compte tenu de l'espace où les choix s'opèrent. Chaque euro doit être réfléchi et investi pour mener à bien les missions de la SNCB orientées vers une offre maximisée dans l'intérêt du plus grand nombre.

Je n'ai aucun autre élément à vous communiquer, mais dans tous les cas, tous les scénarios seront mis sur la table. Lors des choix, les Régions seront, bien entendu, impliquées au travers des investissements et autres outils existants et qui sont des outils d'aide à la décision de la SNCB.

Zal de NMBS de Waalse Thalys opnieuw laten rijden, nu de aanpassings- en veiligheidswerken klaar zijn? Zo ja, wordt die treinverbinding definitief hersteld? Wanneer zullen er opnieuw Thalystreinen rijden? In welke stations zullen de treinen stoppen, en wanneer zullen de eerste en de laatste trein rijden op weekdays en in het weekend? Hoe zal het treinaanbod eruitzien?

19.02 Minister François Bellot: Mijn voorganger heeft de alternatieven voor het huidige treinaanbod op de hogesnelheidslijnen laten onderzoeken. Uit die studie is gebleken dat de bezettingsgraad op de twee verbindingen bijzonder laag en het prijskaartje voor de belastingplichtige bijzonder hoog is.

Er werden verschillende structurele pistes besproken en bestudeerd, en de heropening van de Waalse as is een prioriteit, maar er moet wel rekening worden gehouden met de omvorming van Thalys International tot een dochteronderneming en de beperkte beschikbaarheid van de Thalystreinstellen ten gevolge van het onderhoudsprogramma.

Ik wil dat er in de eerstkomende weken een duidelijke beslissing wordt genomen. De Gewesten zullen keuzes moeten maken, want het geld dat hier wordt geïnvesteerd, kan niet worden geoormerkt voor de andere keuzes die de Gewesten willen maken.

Er zal rekening moeten worden gehouden met de reële behoeften van de reizigers en de kosten van de diverse alternatieven, met inachtneming van het overleg met en de betrokkenheid van de Gewesten.

19.03 Laurent Devin (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie

19.03 Laurent Devin (PS): Men

pour la précision de votre réponse. Je partage votre avis. Vous connaissez aussi la disparité des financements et des investissements de chaque côté de la frontière linguistique. Je ne vous parle pas des services en Belgique par rapport à d'autres pays. Il faut avoir la même considération quelquefois pondérée par rapport à cette disparité d'investissements et la même compréhension par rapport à des investissements colossaux d'un côté tout comme prendre en considération des volontés fortes de l'une des Régions de ce pays.

19.04 François Bellot, ministre: Je m'inscris dans le respect, en matière d'investissements, de la règle 40/60, règle transversale, pluriannuelle, acceptée par toutes les familles politiques ici représentées depuis qu'elle a été établie dans le courant des années 90. Je veux être le fidèle garant en termes d'investissement et je pense que cela n'a jamais été contesté. Il y a des formules. Un groupe de travail se penchera de manière ouverte et transparente sur la modulation éventuellement pluriannuelle. Mais si les groupes le désirent, je m'inscris tout à fait dans cette fidélité à des accords pris *in illo tempore*. Je n'y étais même pas associé, ni vous, mais je désire que l'on partage cette chose.

19.05 Laurent Devin (PS): Je vois que M. le ministre opère sa mue fédérale et prend la pleine dimension de sa responsabilité ministérielle, au grand sourire de ma collègue de la N-VA. Vous avez tenu d'autres propos dans une autre enceinte, mais vous êtes maintenant ministre du gouvernement fédéral.

Quant à ce que j'avais mis en évidence lors de la présentation de la note de politique générale, je crois depuis lors que vous avez dû bien comprendre ce qui avait été dit à ce moment-là.

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

20 Vraag van mevrouw Karin Jiroflée aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de treinverbinding Haacht-Brussel" (nr. 11486)

20 Question de Mme Karin Jiroflée au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la liaison ferroviaire Haacht-Bruxelles" (n° 11486)

20.01 Karin Jiroflée (sp.a): Mijnheer de minister, mijn collega Geerts stelde in maart 2015 een schriftelijke vraag aan uw voorganger, mevrouw Galant, over de rechtstreekse treinverbinding van Haacht naar Brussel.

Zij antwoordde toen dat er een constante evaluatie van treinverbindingen is en dat er geen structurele wijzigingen zijn gepland vóór 2017. Ik neem aan dat hiermee de nieuwe dienstregeling 2017 wordt bedoeld.

Ondanks het feit dat mevrouw Galant een aantal reistijden opsomde die zouden moeten bewijzen dat de situatie nog niet zo slecht is, wordt de huidige situatie door de inwoners van Haacht en de omliggende gemeenten als weinig comfortabel ervaren, en dan druk ik mij nog zacht uit.

Bijzonder veel mensen uit de regio Haacht werken in Brussel. Met de

moet evenveel begrip opbrengen voor de immense investeringen aan één kant, én rekening houden met wat een van de Gewesten van dit land absoluut wil.

19.04 Minister François Bellot: Ik neem de 40/60-verdeelsleutel in acht voor de investeringen.

19.05 Laurent Devin (PS): Ik merk dat de minister vervelt tot een federale excellentie, en zijn ministeriële verantwoordelijkheid ten volle opneemt. Dat doet mijn N-VA-collega breed glimlachen.

20.01 Karin Jiroflée (sp.a): Un nombre particulièrement important de personnes de la région de Haacht travaillent à Bruxelles. Pour ceux qui font le déplacement en voiture, il s'agit réellement d'une des routes les plus encombrées du pays. Pour les navetteurs, une liaison ferroviaire directe deux fois par heure pendant la période de pointe relève dès lors de l'absolue nécessité. Or, cette liaison directe a été supprimée depuis un certain temps.

Quelles furent les conclusions de

wagen is dit een van de drukste trajecten van het land. Uw voorganger gaf zelf al aan hoe lang dit traject met de bus duurt, met reistijden van een uur voor een afstand van pakweg 25 km.

Tweemaal een klokvaste rechtstreekse treinverbinding tijdens de spitsuren is eigenlijk het minste wat men kan verwachten, vooral omdat dit in het verleden steeds het geval was. Er was een klokvaste verbinding die heel intensief werd gebruikt, maar die de vorige keer gewoon werd afgeschaft. Sindsdien nemen heel veel mensen uit de regio opnieuw de wagen naar Brussel, wat toch niet de bedoeling kan zijn.

Mijn vragen zijn de volgende.

Wat zijn de bevindingen bij de constante evaluatie van deze treinverbinding? Mag ik begrijpen dat deze situatie wordt herbekeken bij het vervoersplan 2017 of bestaat er misschien een mogelijkheid om eerder bij te sturen?

20.02 Minister **François Bellot**: De NMBS evalueert haar aanbod voortdurend. Zij volgt daarbij de stiptheid en de bezetting van haar treinen op. Aan de hand van de verkoopscijfers volgt zij de reizigersstroom op.

Een vergelijking van de verkoopscijfers van 2015 met 2014 leert dat het aantal treinkaarthouders en klanten die met biljetten reizen tussen Haacht en Brussel redelijk stabiel is. De opvolging van de bezettingscijfers leidde reeds tot de versterking van een aantal treinen. Er werden ook meer zitplaatsen aangeboden na de uitvoering van het vervoersplan in december 2014.

In antwoord op de schriftelijke vraag van maart 2015 aan David Geerts werd geantwoord dat er geen structurele wijzigingen vóór 2017 zijn gepland. Daarmee wordt de dienstregeling bedoeld die ingaat vanaf december 2017.

De beschikbare capaciteit in de noord-zuidverbinding zal in december 2017 echter niet groter zijn dan vandaag. Het inleggen van bijkomende klokvaste verbindingen naar Brussel is dus niet gepland.

20.03 **Karin Jiroflée** (sp.a): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord.

Ik denk dat dit een absurditeit is. Er komen steeds meer mensen in die regio wonen. Men had een klokvaste rechtstreekse verbinding die zeer intensief werd gebruikt. Men laat die vallen, zodat er minder service in de regio is en mensen terug met de wagen rijden. Ik denk dat dit niet verstandig is.

Ik had uit het antwoord op de schriftelijke vraag van de heer Geerts begrepen dat men het minstens zou heroverwegen voor de nieuwe dienstregeling in 2017. Nu zegt u dat dit niet zal gebeuren. Als men dit zelfs niet herbekijkt, ik zeg zelfs niet herinvoeren, dan zal ik daaruit mijn conclusies trekken, mijnheer de minister. Ik zal dat zo in de regio meedelen.

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

l'évaluation de cette liaison? Cette situation sera-t-elle éventuellement réexaminée dans le plan de transport 2017? Pourrait-on trouver une solution à plus court terme?

20.02 **François Bellot**, ministre: La SNCB évalue son offre en permanence. Une comparaison des chiffres des ventes entre 2014 et 2015 nous apprend que le nombre de détenteurs de cartes train et de clients qui voyagent entre Haacht et Bruxelles avec des billets reste assez stable. Le suivi du taux d'occupation a déjà donné lieu à la mise à disposition d'un plus grand nombre de places assises mais aucune modification structurelle n'est prévue dans l'horaire de service à partir de fin 2017. Davantage de liaisons à horaire cadencé vers Bruxelles ne sont pas à l'ordre du jour.

20.03 **Karin Jiroflée** (sp.a): Cela signifie moins de confort pour les habitants de la région de Haacht et donc également davantage de personnes qui devront reprendre la voiture. Cette politique n'a ni queue ni tête.

De **voorzitter**: Vraag nr. 11488 van mevrouw Temmerman werd in een schriftelijke vraag omgezet. Vraag nr. 11496 van de heer de Lamotte werd uitgesteld. De samengevoegde vragen nrs 11563 en 11564 van mevrouw Fonck worden in schriftelijke vragen omgezet.

Le **président**: La question n° 11488 de Mme Temmerman est transformée en question écrite. La question n° 11496 de M. de Lamotte est reportée. Les questions jointes n°s 11563 et 11564 sont transformées en questions écrites.

21 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Anne Dedry aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vertraging betreffende de uitvoering van de beslissing over de vliegroute" (nr. 11589)
- mevrouw Karin Jiroflée aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vliegroute Leuven Rechtdoor" (nr. 11598)
- de heer Tim Vandenput aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de situatie met de vliegroute 'Leuven Rechtdoor'" (nr. 12080)
- de heer Tim Vandenput aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de procedure voor de wijziging van de vliegroutes van en naar Brussels Airport" (nr. 12081)
- mevrouw Sybille de Coster-Bauchau aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het gebruik van de banen en de vliegroutes op Brussels Airport" (nr. 12141)

21 Questions jointes de

- Mme Anne Dedry au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le retard dans l'exécution de la décision relative à la route aérienne" (n° 11589)
- Mme Karin Jiroflée au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la route aérienne 'Louvain tout droit'" (n° 11598)
- M. Tim Vandenput au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la situation de la route aérienne 'Louvain tout droit'" (n° 12080)
- M. Tim Vandenput au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la procédure de modification des routes aériennes au départ et à destination de Brussels Airport" (n° 12081)
- Mme Sybille de Coster-Bauchau au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'usage des pistes et trajectoires à l'aéroport de Zaventem" (n° 12141)

21.01 Anne Dedry (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, het is geen toeval dat vandaag drie Parlementsleden, met verschillende kleuren, maar uit dezelfde regio, een vraag hebben over de route Leuven Rechtdoor.

Uw voorgangster, minister Galant, had in juni 2015 aan Belgocontrol de opdracht gegeven om de route te schrappen. Er zijn toen sociale onlusten geweest en de schrapping heeft vertraging opgelopen.

Ondertussen is er nog iets anders gebeurd. De rechtbank van eerste aanleg heeft namelijk de uitspraak van 2015 tenietgedaan. Leuven Rechtdoor moet van de rechter dus niet langer geschrapt worden. Leuven Rechtdoor is dus een vliegroute zoals alle andere routes. Het is dus de Belgische overheid die kan bepalen en beslissen. De dwangsommen zijn daarmee vervallen, maar ondertussen zijn verschillende gemeenten in onze regio, zoals Haacht, Aarschot, Holsbeek en Rotselaar, tegen die uitspraak in beroep gegaan.

21.01 Anne Dedry (Ecolo-Groen): L'ancienne ministre Galant avait déjà confié à Belgocontrol la mission de supprimer la route aérienne "Louvain tout droit". En raison de la grogne sociale liée à Belgocontrol, cette suppression a subi du retard. Dans l'intervalle, le tribunal de première instance a annulé le prononcé de 2015. Par conséquent, les astreintes ont été supprimées mais, entre-temps, plusieurs communes ont également interjeté appel de cette décision.

Le ministre va-t-il encore charger Belgocontrol de supprimer cette

Mijnheer de minister, ik maak mij uiteraard zorgen over de geluidsoverlast die de gezinnen die geplaagd worden door die route, dagelijks ondervinden. De overlast is heel erg, vandaar mijn heel eenvoudige, maar duidelijke vraag: welke beslissing zult u nemen? Zult u de diensten van Belgocontrol vragen om de route te schrappen, in navolging van wat uw voorganger van plan was? Zo neen, wat bent u dan wel van plan om die onredelijke overlast aan te pakken?

21.02 Karin Jiroflée (sp.a): Mijnheer de minister, een paar weken geleden heb ik u, in uw eerste vragenuurtje, een vraag gesteld over Leuven Rechtdoor. Een aantal van uw antwoorden heeft mij toen bijzonder verbaasd.

In verband met de evaluatie die op 25 juni door Belgocontrol werd gepubliceerd, zei u onder andere: "Milieu en geluidsisolatie behoren niet tot het bevoegdheidskader van Belgocontrol. De deskundigheid van Belgocontrol beperkt zich tot de operationele aspecten van de luchtverkeersleiding. Om de objectiviteit van de debatten te vrijwaren, doet men er goed aan om de zaken niet te vermengen."

Mijnheer de minister, die evaluatie is juist door minister Galant gevraagd om te voldoen aan de afspraak in het regeerakkoord dat de route geëvalueerd moet worden! Die diende daarvoor. Nu de evaluatie blijkbaar negatief is, zegt u dat de evaluatie er niet toe doet.

U stelde ook dat de analyse van de routes heeft uitgewezen dat de meeste vliegtuigen die Leuven Rechtdoor gebruiken zich op meer dan 6 000 voet bevinden, wanneer zij de klagende gemeenten overvliegen, en dat op die hoogte geen relevante geluidshinder wordt gemeten. Mijnheer de minister, excuseer mij, maar dat is manifest onwaar. Het meetstation in Tildonk, in Haacht dus, bewijst klaar en duidelijk dat de stijgende vliegtuigen 5 dB meer lawaai maken dan de dalende. Die vliegtuigen bevinden zich op dat moment absoluut niet op 6 000 voet. Bij de antwoorden van de ombudsdienst van de luchthaven naar aanleiding van de klachten wordt trouwens telkens de hoogte doorgegeven. Vaak ligt die hoogte niet eens op 4 000 voet. Wat u toen hebt geantwoord, klopt dus helemaal niet.

De route Leuven Rechtdoor veroorzaakt meer lawaai door de stijgende vliegtuigen. Ze zorgt ervoor dat de rustdagen, die er vroeger in de regio waren, zijn verdwenen. Wij slikken bovendien het dalende en het stijgende verkeer.

Weet u dat door die route het aantal kilometers in horizontale stukken met meer dan 50 000 km per jaar toeneemt? De meeste daarvan zijn boven de hoofden van die klagende burgers.

U kan daar toch niet naast kijken.

Mijnheer de minister, ofwel bent of was u heel slecht ingelicht – ik geef u het voordeel van de twijfel voor uw uitspraken van enkele weken geleden – ofwel vertoont u manifeste onwil om de realiteit onder ogen te zien. Dat laatste wil ik voorlopig liever niet aannemen.

Ik vraag u dus opnieuw het dossier onder de loop te nemen.

Mijn vragen zijn de volgende.

route aérienne? Comment le ministre compte-t-il s'y prendre pour aborder le problème des nuisances sonores?

21.02 Karin Jiroflée (sp.a): Selon l'accord de gouvernement, cette route devait être évaluée mais, aujourd'hui qu'il apparaît que cette évaluation est négative, le ministre déclare soudainement que l'évaluation ne change rien. Il ajoute que la plupart des avions utilisant Louvain tout droit volent à une hauteur de 6 000 pieds et qu'à pareille altitude, aucune nuisance sonore pertinente n'est mesurée, ce qui est faux, de toute évidence. La station de mesure de Tildonk a démontré que les avions en ascension produisent davantage de bruit (5 dB) que ceux qui descendent et, à ce moment, ceux-ci ne volent absolument pas à une altitude de 6 000 pieds.

Le ministre compte-t-il ou non prendre en considération l'évaluation de Louvain tout droit effectuée par Belgocontrol? Le service de médiation de l'aéroport enregistre-t-il des plaintes liées à Louvain tout droit pour des vols en deçà de 6 000 pieds? Quelles démarches le ministre pense-t-il entreprendre au sujet de Louvain tout droit avant l'entrée en vigueur de la loi sur les procédures de vol fin 2016?

Ten eerste, neemt u de hele evaluatie van Belgocontrol van Leuven Rechtdoor, die door uw voorgangster was gevraagd en die verband houdt met de overlast van Leuven Rechtdoor, al dan niet in overweging?

Ten tweede, registreert de ombudsdienst van de luchthaven bij klachten in verband met Leuven Rechtdoor al dan niet veel lagere vluchten dan de 6 000 voet die u aanhaalt?

Ten derde, welke stappen onderneemt u nog in verband met Leuven Rechtdoor, vooraleer de vliegwet eind 2016 er wellicht komt, wat ik uit de regeerovereenkomst heb begrepen.

De **voorzitter**: Mijnheer Vandenput, ik veronderstel dat u uw twee vragen samen stelt.

21.03 Tim Vandenput (Open Vld): Mijnheer de minister, ik heb twee vragen in verband met Leuven Rechtdoor en over de vliegwet in het algemeen. Mevrouw Dedry heeft de hele situatie al geschetst. Dat ga ik niet herhalen.

De laatste rechtbank heeft gezegd dat Leuven Rechtdoor een beslissing is van de regering en dat die beslissing niet per se geannuleerd moet worden. Mevrouw Galant had de instructie gegeven aan Belgocontrol om Leuven Rechtdoor te laten schrappen, op basis van de vorige uitspraak van de rechtbank. Belgocontrol was daar ook mee bezig.

Mijn concrete vraag is of die instructie nog steeds actief is of afgeschaft? Als ze nog actief is, wanneer zal Belgocontrol dan de verandering implementeren? Indien ze niet meer actief is, wat gaat u dan doen met het rapport over Leuven Rechtdoor dat gemaakt werd door Belgocontrol? Hoe zult u de betrokken gemeenten ten oosten van de luchthaven betrekken om tot een structurele oplossing te komen binnen het kader van de vliegwet die in opmaak is?

Mijn tweede vraag gaat over de vliegroutes zelf en de wijziging daarvan.

Mijnheer de minister, in het regeerakkoord staat dat er een wet over de vliegroutes komt. De letterlijke tekst is u wel bekend, die zal ik dus niet voorlezen. Uw voorgangster, mevrouw Galant, was begonnen met het bezoeken van de burgemeesters en van een aantal actiecomités. Ze is ook bij mij geweest, en ik vond het zeer nuttig om lokale input te geven. Ondertussen zijn er ook gemeenten en actiecomités naar rechtbanken gestapt om hun gelijk te halen. Sommige van hen hebben ook gelijk gekregen, andere gaan momenteel nog in hoger beroep. Daarnaast zijn er nog de Gewesten die onder het bekende nimby-syndroom lijden en dat ook nog op papier durven te zetten. Recent was er ook nog de Europese verordening nummer 598/2014 die van onder het stof werd gehaald en deze is van toepassing vanaf eergisteren of gisteren. Over deze verordening werd door actiecomités en ook door een aantal burgemeesters uit de Brusselse rand zeer verkeerd gecommuniceerd.

Momenteel heerst er een complete chaos in dit dossier en zolang die onduidelijkheid blijft duren, zal dit dossier moeilijker en moeilijker worden om op te lossen. Het is tijd om duidelijke taal te spreken en te handelen naar het regeerakkoord.

21.03 Tim Vandenput (Open Vld): Selon le dernier jugement du tribunal en date, la décision concernant Louvain tout droit appartient au gouvernement et cette décision ne doit pas nécessairement être annulée. Madame Galant s'était basée sur le prononcé précédent du tribunal pour donner à Belgocontrol l'instruction de supprimer la route de Louvain tout droit. Belgocontrol s'y était donc attelé. Cette instruction est-elle toujours valable ou a-t-elle été annulée? Si elle est toujours valable, quand Belgocontrol va-t-il instaurer le changement? Si cette instruction est caduque, que compte faire le ministre du rapport de Belgocontrol sur Louvain tout droit?

Comment les communes situées à l'est de l'aéroport seront-elles associées à la recherche d'une solution? L'accord de gouvernement prévoit l'adoption d'une loi sur les routes aériennes mais dans ce dossier, c'est le chaos intégral qui règne actuellement. Tant que la situation restera incertaine, la recherche d'une solution se révélera toujours plus difficile. Il est dès lors urgent que les choses soient dites clairement et que l'on agisse conformément à l'accord de gouvernement.

Quel est le point de vue du ministre sur la nouvelle loi aérienne? Consultera-t-il également la base? Quel est son calendrier? Quels facteurs

In dit verband heb ik enkele vragen voor u.

Ten eerste, wat is uw visie om tot een vliegwet te komen die alle componenten bevat die vermeld worden in het regeerakkoord?

Ten tweede, welke methode zult u gebruiken om tot die vliegwet te komen? Zult u ook de basis consulteren en rekening houden met hun bekommernissen?

Ten derde, welk tijdspad streeft u na om een voorstel aan de Ministerraad voor te leggen en uiteindelijk ook in te dienen in het Parlement?

Ten vierde, welke factoren vertragen het samenwerkingsakkoord rond de geluidsnormen vandaag?

21.04 Sybille de Coster-Bauchau (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, je me joins aux diverses interpellations relatives à la procédure de décollage de la 07 *Rechtdoor*.

Je voudrais d'abord rappeler, parce que cela n'a pas été fait, que c'est en 2004 que Bert Anciaux a introduit cette notion de dispersion des trajectoires des avions et qu'il a imposé, de nuit, une utilisation obligatoire de la piste 07 pour les décollages trois nuits par semaine entre 03 h 00 et 06 h 00 du matin. C'est lui aussi qui avait modifié toutes les procédures de décollage 07 et qui a créé la contestation en concentrant les trajectoires autour de la balise de Huldenberg.

En 2008, il y a eu un large consensus en faveur d'une déconcentration des trajectoires des survols autour de la balise de Huldenberg et la création d'une procédure de décollage 07 *Rechtdoor*. Cette procédure a été mise à l'étude pendant trois ans et est, à ce titre, la procédure la mieux préparée par Belgocontrol et la plus performante. En 2013, sous la législature précédente, la mise en service de cette route 07 *Rechtdoor* a été validée par tous les partenaires gouvernementaux.

Actuellement, et c'est vraiment curieux, tout le monde réclame une répartition équitable des trajectoires d'avions sur toutes les zones, mais personne ne les accepte. Tout le monde a tendance à vouloir tout concentrer autour de la balise d'Huldenberg, qui, de ce fait, deviendra une autoroute aérienne avec une totale concentration.

Je voudrais aussi rappeler que toute la problématique des décollages 07 s'explique par une mauvaise application stricte des normes de vent, et que la solution aux décollages 07 ne doit pas se trouver dans une redéfinition du couloir aérien mais dans une clarification des normes de vent en vue d'une stabilisation maximale du plan préférentiel d'utilisation des pistes 25 pour le décollage et l'atterrissage. Mieux les normes de vent seront appliquées, moins on utilisera les pistes alternatives non préférentielles 01 et 07. Je pense que c'est très clair.

L'État belge se doit aussi de respecter strictement l'arrêt de la cour d'appel de Bruxelles du 17 mars 2005 qui interdit toute utilisation excessive, illicite et abusive de la piste 01 à l'atterrissage.

ralentissent la conclusion de l'accord de coopération sur les normes sonores?

21.04 Sybille de Coster-Bauchau (MR): In 2004 voerde Bert Anciaux het concept van het spreidingsplan in en decreteerde hij dat de vliegtuigen drie nachten per week moesten opstijgen van op baan 07. Hij heeft alle procedures voor vertrek van op baan 07 veranderd en de vliegroutes rond het baken van Huldenberg geconcentreerd, wat op verzet stootte.

In 2008 werden die vliegroutes gespreid en werd een vliegroute 07 *Rechtdoor* uitgewerkt. Dat kon op veel bijval rekenen. Die route, die drie jaar lang werd onderzocht, is de efficiëntste en werd door alle partners van de vorige regering goedgekeurd.

Vreemd genoeg wil iedereen nu wel een evenwichtige spreiding van de routes over alle zones, maar niemand aanvaardt de trajecten. Men wil alle vluchten langs het baken van Huldenberg sturen.

Alle problemen omtrent het vertrek van op baan 07 worden veroorzaakt door een slechte toepassing van de windnormen. Nieuwe vliegroutes zullen het probleem niet oplossen, maar duidelijkere windnormen wel. Daarmee kan het plan inzake het gebruik van de voorkeursbanen 25 voor het opstijgen en het landen worden verduurzaamd. Hoe beter men de windnormen toepast, hoe minder men de alternatieve, niet-pre-

L'ancienne procédure 07 avec des virages bas et courts avant Louvain générait des nuisances insupportables pour les communes de Bertem, Neerijse, Everberg, Huldenberg et l'est du Brabant wallon.

La procédure 07 *Recht door* mise en service depuis mars 2014 a le mérite d'offrir un peu de calme et de tranquillité à des communes déjà fortement survolées. Les riverains au-delà de Leuven ne peuvent prétendre que les atterrissages en piste 25 les dérangerait alors que les avions sont encore à plus de 5 000 pieds lorsqu'ils survolent cette zone.

Au niveau juridique ensuite, je ne dois pas rappeler que l'État belge a été condamné par défaut lors du premier jugement en mai 2015. Ensuite, un nouveau jugement du 6 avril 2016 met à néant le premier jugement, confirme qu'aucune consultation du public ni avis d'enquête n'est nécessaire pour les procédures aéronautiques et conforte l'utilisation de la procédure 07 *Recht door*.

Monsieur le ministre, qu'allez-vous faire pour respecter le seul et dernier jugement qui crée des obligations juridiques, soit celui du 6 avril 2016? Comptez-vous prolonger les avis NOTAM qui maintiennent en service à la fois les procédures 07 *Recht door* (avec l'indicatif aéronautique Juliet) et aussi les anciennes procédures 07 virage court (avec l'indicatif aéronautique Yankee), car tant que la cour d'appel ne s'est pas prononcée, il convient de maintenir la présence des deux procédures différentes de décollages? Comment comptez-vous diminuer fortement l'utilisation abusive des pistes 07 au décollage, expliquée par une utilisation trop importante de la piste 01 à l'atterrissage et générée manifestement par un manque de clarté dans les principes pris en compte par Belgocontrol dans la sélection des pistes et le calcul des normes de vent?

ferentielle banen 01 en 07 zal gebruiken.

De Staat moet het arrest van het hof van beroep te Brussel d.d. 17 maart 2005 naleven, waarin elk bovenmatig, onwettelijk of onrechtmatig gebruik van baan 01 voor landende vliegtuigen wordt verboden.

De vroegere route 07 met lage en korte bochten vóór Leuven zorgde voor onhoudbare overlast in de gemeenten Bertem, Neerijse, Everberg, Huldenberg en het oosten van Waals-Brabant.

Dankzij de procedure 07 *Recht door* die in maart 2014 in gebruik werd genomen, werd het in de gemeenten met veel vliegverkeer sindsdien iets rustiger. Boven Leuven vliegen de vliegtuigen nog hoger dan 5 000 voet en zijn ze dus niet hinderlijk.

De Belgische Staat werd in mei 2015 bij verstek veroordeeld. Dat eerste vonnis werd vernietigd door het vonnis van 6 april 2016, waarin bevestigd wordt dat er geen volksraadpleging nodig is omtrent de luchtvaartprocedures en waarin het gebruik van de procedure 07 *Recht door* wordt bekrachtigd.

Wat zult u doen om dat vonnis na te leven? Zult u de NOTAM-advisen waardoor beide opstijgprocedures – 07 *Recht door* en 07-korte bocht – in gebruik blijven, verlengen in afwachting van de beslissing van het hof van beroep? Hoe zult u voorkomen dat er onnodig gebruik wordt gemaakt van de 07-banen voor het opstijgen, als gevolg van het te drukke gebruik van baan 01 voor het landen en van de onvoldoende duidelijke principes voor de banenselectie en voor de berekening van de windnormen?

21.05 Minister **François Bellot**: Mijnheer de voorzitter, in het vonnis van mei 2015 heeft de rechtbank van eerste aanleg te Brussel in het kader van een kortgedingprocedure beslist dat de vertrekroutes vanaf de banen 07 Rechts en 07 Links naar het zuidoosten, zoals die sinds

21.05 **François Bellot**, ministre: Dans l'arrêt de mai 2015, le tribunal de première instance de Bruxelles décidait que les routes

6 maart 2014 werden gebruikt, moesten worden afgeschaft. Ingevolge dat vonnis gaf de minister van Mobiliteit de instructie aan Belgocontrol om naar de oude routes terug te keren tegen 31 maart 2016, gelet op de vereiste termijn voor de verschillende etappes van de wijziging van een rechtsprocedure. Als gevolg van een collectieve actie bij Belgocontrol moest de wijziging van de vertrekroutes met meerdere weken worden uitgesteld.

Ondertussen werd het oorspronkelijke verzoek tot afschaffing van die routes ongegrond verklaard in een vonnis dat op 6 april 2016 werd uitgesproken door de voorzitter van de rechtbank van eerste aanleg te Brussel. Dat vonnis vernietigt het verstekvonnis van mei 2015 waarin de terugkeer werd bevolen naar de routes die vóór 6 maart 2014 bestonden. Als gevolg van de laatste beschikking is de staking van de vliegroute Leuven Rechtdoor opgeheven en kan die route volkomen wettelijk worden gebruikt.

Vanuit het oogpunt van de veiligheid van de luchtvaarnavigatie zijn de veelvuldige veranderingen inderdaad niet wenselijk. In de onmiddellijke toekomst laat de beslissing van de voorzitter van de rechtbank van eerste aanleg mij toe om de instructie te geven om de bestaande vliegtuigroute Leuven Rechtdoor verder te gebruiken. Ik wil mij echter schikken naar het regeerakkoord waarin wordt gesteld dat de betrokken vliegroute zal worden geëvalueerd en eventueel gewijzigd.

De operationele analyse van de routes aan de hand van een simulatietest, heeft echter uitgewezen dat de meeste vliegtuigen die de betrokken vliegroute gebruiken, zich op een hoogte bevinden waarvan algemeen wordt aangenomen dat ze niet behoort tot de luchtlag die op geluidshinder wordt gemeten. Ook het NDAP 1-systeem, een geoptimaliseerd profiel voor het opstijgen dat binnenkort wordt ingevoerd, zal ervoor zorgen dat de vliegtuigen nog sneller stijgen en zo vlug mogelijk een hoogte bereiken waarbij de geluidshinder aan de grond sterk afneemt.

Er werd een analyse uitgevoerd met betrekking tot de aspecten veiligheid en capaciteit die momenteel door mijn diensten onderzocht wordt. Ontmoetingen met verenigingen van buurtbewoners zullen binnenkort plaatsvinden om te trachten een bevredigende oplossing te vinden.

Le tribunal de première instance de Bruxelles a jugé, en mai 2015, dans une procédure en référé, qu'il fallait supprimer les routes de départ, etc. Je vous ai déjà répondu à ce sujet.

Cependant des actions collectives au sein de Belgocontrol ont retardé la modification des routes de départ. Entre-temps, les demandes initiales de suppression de ces routes ont été déclarées non fondées par le jugement du tribunal néerlandophone. Vous connaissez la suite.

La prudence voudrait que le dossier acquière la force de la chose jugée avant de décider de la suite donnée à ce nouveau jugement. Il est également prudent d'éviter des changements multiples sur les mêmes procédures de vol qui ne sont pas souhaitables du point de vue de la sécurité de la navigation aérienne.

de départ à partir des pistes 07Droite et 07Gauche devaient être supprimées. C'est pourquoi le ministre alors en charge de la Mobilité a chargé Belcontrol d'utiliser les anciennes routes à partir du 31 mars 2016. À la suite d'une action collective chez Belgocontrol, l'adaptation des routes de départ a pris plusieurs semaines de retard, alors qu'un jugement du 6 avril 2016 déclarait la demande initiale de suppression non fondée. De ce fait, l'annulation de la route "Leuven rechtdoor" a été suspendue et cette route peut être utilisée en parfaite conformité avec la loi.

Du point de vue de la sécurité, les modifications répétées ne sont pas souhaitables. Conformément à la dernière décision de justice, la route "Leuven Rechtdoor" peut continuer à être utilisée, mais, conformément à l'accord de gouvernement, cette route sera évaluée et éventuellement modifiée.

Un test de simulation a montré que la plupart des avions qui suivent cette route volent au-dessus de la couche d'air analysée pour les nuisances sonores. Par ailleurs, une nouvelle procédure de décollage, plus rapide, sera bientôt introduite, ce qui réduira les nuisances sonores. Nous rencontrerons sous peu des associations de riverains pour essayer de trouver une solution satisfaisante.

De rechtbank van eerste aanleg te Brussel oordeelde dat de vertrekroutes moesten worden afgeschaft. Collectieve acties bij Belgocontrol hebben de aanpassing van de vertrekroutes echter vertraagd. Intussen werden de verzoeken tot afschaffing ongegrond verklaard door de Nederlandstalige rechtbank. Uit voorzorg zou men evenwel moeten wachten tot het dossier in kracht van gewijsde is gegaan alvorens te beslissen welk gevolg men aan dat vonnis zal geven. Bovendien moet men veelvuldige aanpassingen aan de-

Les services préparent en ce moment une clarification des normes de vent afin de les intégrer dans notre cadre réglementaire actuel. Cette clarification permettra de fixer les limites que Belgocontrol doit respecter dans l'utilisation des pistes non préférentielles, ainsi que le processus de changement des pistes en usage.

J'ai indiqué, lors d'une réponse à une question précédente, qu'un groupe de travail avait été constitué à mon initiative, regroupant le cabinet, la DGTA et Belgocontrol, pour analyser toutes les problématiques des normes de vent et du suivi de leur respect. Cette méthode de travail, que j'ai rappelée ci-dessus, permettra d'assurer une gestion plus systématique et transparente, donc mieux comprise des riverains, et également de vérifier les infractions au système préférentiel des normes de vent.

zelfde vliegprocedures vermijden.

De diensten bereiden een verduidelijking van de windnormen voor teneinde ze in het regelgevend kader op te nemen. Op basis daarvan kunnen de grenzen die Belgocontrol bij het gebruik van de niet-preferentiële banen in acht dient te nemen, worden vastgelegd, evenals de procedure voor de aanpassing van de in gebruik zijnde banen.

Er werd een werkgroep opgericht die zich over het issue van de windnormen zal buigen.

Dankzij die methode zullen we een beheer kunnen ontwikkelen dat begrijpelijker is voor de omwonenden en zullen we de overtredingen op het preferentiële systeem en op de windnormen kunnen nagaan.

21.06 Anne Dedry (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, eigenlijk ben ik verbaasd over uw antwoord, want het is een herhaling van wat u al zei. Daarnet nog hoorde ik dat antwoord op andere vragen. U zegt dat u de buurtcomités of de actiecomités zult ontmoeten maar dat heeft uw voorganger ook al gedaan. Wat is volgens u de meerwaarde van een nieuwe ontmoeting? Welke verschil zal dat maken? Dat is mij een raadsel.

21.06 Anne Dedry (Ecolo-Groen): Je n'ai rien appris de neuf. Quelle est la valeur ajoutée d'une énième réunion avec divers comités d'action ou de voisinage?

21.07 Karin Jiroflée (sp.a): Collega, het enige positieve element dat ik in het antwoord van de minister heb gehoord, is precies dat hij de moeite doet om nog eens naar de mensen te luisteren.

21.07 Karin Jiroflée (sp.a): Selon moi il s'agit justement de la seule initiative positive dans ce dossier. Moi aussi j'entends systématiquement la même réponse. Si le ministre assure que les avions volent au-dessus de la zone qui occasionne des nuisances, les dépassements de bruit relevés à différents points de contrôle tels que Tildonk contredisent pourtant formellement ses propos. Je lui soumettrai prochainement ces relevés. Nous ne demandons pas la réouverture des anciennes routes aériennes, mais une répartition équitable des mouvements aériens.

Mijnheer de minister, u geeft hetzelfde antwoord als de vorige keer. U zegt dat die vliegtuigen niet vliegen op een hoogte die geluidshinder veroorzaakt. Ik kan en zal u de geluidsoverschrijdingen geven die worden gemeten in meetpunt in Tildonk. Ik zal dus opnieuw een vraag indienen en alle geluidsoverschrijdingen bijvoegen. Dan zult u toch moeten toegeven dat de vliegtuigen zich wel bevinden op een hoogte die geluidshinder teweegbrengt. Wat u zegt klopt niet!

Eenzijds, zegt u dat u het regeerakkoord zult respecteren en dat de route zal worden geëvalueerd. Anderzijds, hebt u het over een nieuw systeem dat er wellicht komt, waardoor die vliegtuigen nog sneller zullen stijgen. Ik ben benieuwd wat het zal worden.

Ik zal u opnieuw een vraag voorleggen, maar dan met alle resultaten van het meetpunt in Tildonk. U zult dan merken dat er echt een probleem is. Er is een probleem van veel te laag overvliegende vliegtuigen, die veel te veel lawaai maken, veel meer dan is toegelaten of normaal zou mogen. Bovendien zijn er veel meer vliegtuigen en veroorzaakt de route ten westen van Leuven absoluut geen lawaaihinder meer.

Wij vragen helemaal niet om de oude routes terug in te voeren. Wat wij vragen is een billijke spreiding. Wij leven in die regio altijd al met de luchthaven, die tewerkstelling en voorspoed met zich meebrengt, dus wij zijn voor de luchthaven. Het enige wat wij willen is dat iedereen zijn deel doet en dat is op dit moment manifest niet het geval.

21.08 Tim Vandenput (Open Vld): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw duidelijk antwoord over Leuven Rechtdoor.

Aan de commissieleden die nogal stevig tekeer gaan, wat hun inzet aantoon, wil ik toch zeggen dat ik als vliegtuigingenieur dit dossier ook naar waarde schat. Het gaat hier in de eerste plaats over een veiligheidsdossier: veiligheid voor de mensen op de grond, maar ook veiligheid voor de mensen in het vliegtuig.

Immers, een vliegtuig moet tegen de wind in opstijgen en landen. Het zijn de natuurelementen die dat bepalen en er is dus een reden voor de ligging van de banen.

Ten tweede is het een spreidingsdossier. Rekening houdend met de natuurelementen moet er ook een billijke spreiding komen, maar dat zal niet in een 360°-configuratie zijn.

Ten derde is het een geluidsdossier.

Die volgorde mogen wij niet omkeren door bijvoorbeeld te beginnen met het geluidsdossier en de veiligheid op de derde plaats te zetten. Nee, eerst komt het veiligheidsdossier, gevolgd door het spreidingsdossier en dan pas het geluidsdossier.

Mijnheer de minister, de timing heb ik niet echt begrepen. Ik kan alleen maar hopen dat de regering en het Parlement dit jaar nog kunnen trancheren. U weet dat het zes tot negen maanden zal duren alvorens nieuwe vliegroutes kunnen worden geïmplementeerd. In 2018 zijn er lokale verkiezingen en het zou kunnen dat als wij vertraging oplopen, dit dossier wordt gebruikt, of misbruikt, bij de gemeenteverkiezingen. Ik zou u dus willen aanmoedigen om hiervan snel werk te maken, zodat dit dossier uit de voeten is vóór de verkiezingen van 2018, zodat wij de mensen op een correcte manier kunnen informeren.

21.09 Sybille de Coster-Bauchau (MR): Monsieur le ministre, merci pour votre réponse.

Je suis plutôt satisfaite de celle-ci lorsque vous dites que vous allez clarifier les normes de vents. Cela me semble indispensable et permettra de revenir aux routes dites préférentielles, dont l'utilisation fait d'ailleurs partie de l'accord de gouvernement.

Je pense que les riverains ont besoin de vous rencontrer. Tout le monde n'a pas rencontré la ministre précédente en charge de ce dossier. Je pense qu'il est bon de mettre les associations en face de leurs responsabilités également. Nous savons que l'aéroport est proche de Bruxelles, du Brabant wallon et du Brabant flamand. Il n'y a rien à faire, les nuisances sont là. Il faut une juste répartition. Il faut que chacun soit raisonnable. Se lancer dans des procédures juridiques les uns contre les autres n'apporte évidemment rien, ne

21.08 Tim Vandenput (Open Vld): La réponse du ministre est claire. À mes yeux, ce dossier est avant tout une question de sécurité, puis de répartition équitable et, enfin, de nuisances sonores.

J'espère que la décision finale tombera cette année, sans quoi ce dossier risquerait d'être récupéré dans le cadre des élections communales de 2018.

21.09 Sybille de Coster-Bauchau (MR): Er moet inderdaad klaarheid geschapen worden in de windnormen, en opnieuw gebruik gemaakt worden van de voorkeursbanen. Er is nu eenmaal geluidshinder: de overlast moet billijk gespreid worden. De rechtszaken zullen niets oplossen en het dossier alleen maar ingewikkelder maken.

sert au contraire qu'à embrouiller le dossier et aboutit à ne pas trouver de solutions.

Comme mon collègue, je vous demande de faire cela rapidement pour qu'on puisse avancer et aller au-devant des riverains pour leur expliquer la situation. Néanmoins, je partage l'avis de Mme Jiroflée par rapport au bruit. Dans ma région, nous subissons, certaines nuits, les nuisances d'avions qui volent relativement bas et qui sont extrêmement bruyants.

21.10 **Minister François Bellot:** Mevrouw Dedry, de actiecomités hebben zelf om een vergadering gevraagd. Het is heel moeilijk, omdat er twee tegengestelde vonnissen zijn. Het is dus bijzonder moeilijk om een oplossing te vinden. Ik zal dit probleem stap voor stap blijven opvolgen, maar de vraag is heel complex en een snelle oplossing is niet mogelijk.

Il n'est pas possible de me demander une solution rapide. Je veux rencontrer tout le monde. Je veux assurer la transparence. Je veux que tout le monde soit informé du contour des questions et fixer une méthode qui soit lisible et trouver une solution équitable. La différence entre une solution équitable et une solution équilibré, c'est qu'une solution équitable est équilibrée et juste.

Nous connaissons tous l'expression: "On n'a pas envie que cela soit au-dessus de chez soi". J'ai aussi entendu beaucoup de responsables de toutes les formations politiques dire qu'il faut être raisonnable. Ils essayent de trouver cette solution raisonnable. Même dans les associations de riverains, des personnes raisonnables veulent comprendre. Il ne faut pas me demander de régler en un mois un problème qui dure depuis quinze ans et pour lequel une solution est recherchée. Nous sommes dans un processus d'une telle complexité.

J'ai été confronté dans ma vie professionnelle à ce genre de choses. Peut-être mon esprit cartésien d'ingénieur m'a-t-il appris une chose: se trouver devant une question très complexe suppose de d'abord dégager les éléments importants et de travailler sur chacun d'entre eux. Il faut partir d'une question complexe et la démultiplier en une série de questions plus simples à répondre. Il est évident que, demain, il y aura encore du bruit et des avions. Le tout est de chercher la solution qui soit lisible, transparente et que tout le monde puisse la comprendre. Il faut que chacun puisse apporter sa part de l'effort dans la situation. Je ne peux pas vous en dire plus. C'est la démarche que je souhaite suivre en coopération et en coordination avec l'ensemble des acteurs et ce ne sera pas facile du tout. D'autres se sont cassé les dents là-dessus.

Je veux vraiment travailler dans un esprit de coopération. Je veux me placer au-dessus de la mêlée. J'essayerai d'apporter mon expérience et de me placer au-dessus des clivages politiques et des prises de position. C'est ainsi qu'une solution peut être trouvée.

Un certain nombre de choses pourront être dépassées, chacun assurant son rôle à son niveau de responsabilité.

21.11 **Karin Jiroflée (sp.a):** Mijnheer de minister, *équitable* en *équilibré*, dat is wat wij ook willen. Ik ben blij te horen dat u echt naar

21.10 **François Bellot, ministre:** La réunion a été demandée par les comités d'action, mais il n'est évidemment pas aisé de trouver une solution avec deux jugements contradictoires.

Ik kan u geen kant-en-klare oplossing voorschotelen. Ik wil iedereen ontmoeten, ervoor zorgen dat alles transparant verloopt en een billijke oplossing aanreiken. Men mag niet van mij verlangen dat ik in één maand tijd een probleem oplos dat al vijftien jaar bestaat. Het gaat hier over een uiterst complex proces.

Morgen zullen er nog altijd vliegtuigen en geluidsoverlast zijn, zoveel is duidelijk. Het komt er evenwel op aan een duidelijke oplossing te vinden die door iedereen kan worden begrepen en waartoe iedereen zijn steentje kan bijdragen. Ik wil echt in een geest van overleg werken en boven het gewoel uitstijgen.

We kunnen een aantal moeilijkheden overwinnen als iedereen op zijn beleidsniveau zijn rol opneemt.

21.11 **Karin Jiroflée (sp.a):** De nombreuses routes aériennes qui

een gedragen antwoord gaat zoeken. Daaraan willen wij onze volledige medewerking verlenen.

Alleen is het op dit moment zo dat veilige routes die vroeger op een veilige manier gebruikt werden, nu niet meer gebruikt worden en dat een groot deel samengebracht is in de route Leuven Rechtdoor. Dat wordt door de omgeving als bijzonder onrechtvaardig beschouwd. Als ik de woorden van uw laatste interventie hoor, dan zult u het met mij eens zijn dat dit een onrechtvaardigheid is die rechtgezet moet worden.

Wij willen echt mee nadenken over de manier waarop dit moet gebeuren. Voor ons moet niet alles weg uit de route Leuven Rechtdoor. Maar dat bepaalde routes, die veilig waren en die vroeger niet werden gecontesteerd, nu niet meer worden gebruikt omdat alles op één baan wordt geconcentreerd, dat wordt als zeer onrechtvaardig ervaren.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 11634 van de heer Foret wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

étaient utilisées auparavant dans des conditions de sûreté parfaites et sans aucune difficulté sont aujourd'hui groupées dans une route unique baptisée "Louvain tout droit", ce que les riverains ressentent comme une très grande injustice. Nous voulons éliminer cette injustice!

Le **président**: La question n° 11634 de M. Foret est transformée en question écrite.

22 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het station van Mechelen" (nr. 11645)

22 Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la gare de Malines" (n° 11645)

22.01 **David Geerts** (sp.a): Mijnheer de minister, ik heb her en der gehoord dat de bouwaanvraag voor het station van Mechelen, die al meer dan een jaar ingediend moest zijn, nog steeds niet ingediend is op vraag van uw voorganger. Ik neem aan dat het ging om een vraag van de regering. Zij zou namelijk geen zicht hebben op het investeringsprogramma. Ondertussen is men druk aan het werken aan de bypass, het ondergrondse parkeerterrein en de autotangent. Maar er is blijkbaar geen bouwaanvraag.

Omdat ik daar formeel de bevestiging van wil hebben, stel ik u deze vragen.

Hoeveel bedragen de kostenreducerende maatregelen voor het station Mechelen tegenover het oorspronkelijke budget? Blijkbaar is er een nieuw plan uitgewerkt door de NMBS.

Waarop wordt bespaard?

Hoe verloopt de verdere beslissingsprocedure teneinde een stedenbouwkundige vergunning te kunnen indienen?

Zijn de verschillende partners van het samenwerkingsakkoord Stationsproject het eens over de aanpassingen?

Wat zullen de gevolgen zijn van een laattijdige indiening van de bouwaanvraag voor het station voor de andere projectonderdelen, met name het gebruik van het parkeerterrein, de autotangent en de spoorwegbypass?

22.01 **David Geerts** (sp.a): La demande de permis de bâtir pour la gare de Malines devait être introduite il y a plus d'un an. La SNCB vient apparemment d'élaborer un nouveau plan.

Quelle proportion du budget initial représentent les mesures censées réduire les coûts? Sur quels postes de dépenses réalisera-t-on des économies? Comment se déroulera la suite du processus de décision? Les différents partenaires de l'accord de coopération sont-ils d'accord sur toutes les adaptations? Quelles seront les conséquences du dépôt tardif des autres composantes du projet?

22.02 Minister **François Bellot**: De NMBS deelt mij mee dat het totaal van de kostenbesparende maatregelen voor het station van Mechelen geraamd wordt op 11,8 miljoen euro, waarvan 11,3 miljoen voor het station en 0,5 miljoen euro voor de afwerking van het parkeerterrein.

De gereduceerde bouwkosten van het station bedragen 97,8 miljoen euro. Dat betekent een besparing van 10,4 %.

De gereduceerde kosten van de afwerking van de parking bedragen nog 12 miljoen euro. Dat komt neer op een besparing van 4 %.

De aanpassingen gebeurden op verschillende vlakken. De belangrijkste zijn de volgende. Ten eerste, er is de verkleining van het totale station door minder uit te graven aan de kant Antwerpen en de kant Brussel. Ten tweede, wordt er gekozen voor andere materiaal voor de lichtgaten in de overkapping en de gevels. Ten derde, worden de fietsenstallingen op één plaats geconcentreerd, zijnde het plein op niveau -1. Ten vierde, worden verschillende afwerkingen en materialen vervangen door alternatieven die even onderhoudsvriendelijk maar goedkoper in aanleg zijn. Ten vijfde, zijn er verschillende kleine aanpassingen. Bij alle aanpassingen is het belang van de klant voor ogen gehouden. Er werd niet geraakt aan de toegankelijkheid van de perrons of het comfort voor de reiziger of aan het aantal fiets- of autoparkeerplaatsen.

De partners van de samenwerkingsovereenkomst zullen door de NMBS volledig worden geïnformeerd over de gewijzigde ontwerpen. Speciale aandacht daarbij gaat naar de stad Mechelen, zonder dat de andere partijen worden vergeten. De projectpartners, waaronder ook Infrabel, zullen nagaan wat de impact van de wijzigingen op hun perimeter is.

Na goedkeuring door de projectpartners kan de NMBS beslissen de stedenbouwkundige vergunning in te dienen. De NMBS plant de aanvraag in augustus-september 2016 in te dienen.

22.02 **François Bellot**, ministre: L'ensemble des mesures visant à comprimer les coûts pour la gare de Malines est estimé à 11,8 millions d'euros: 11,3 millions d'euros pour la gare et 0,5 million pour la réalisation du parking. Les frais de construction réduits de cette gare se montent à 97,8 millions d'euros, ce qui représente une économie de 10,4 %. Les frais réduits de la réalisation du parking s'élèvent à 12 millions d'euros, ce qui représente une économie de 4 %.

Les ajustements se situent à différents niveaux. En creusant moins du côté d'Anvers et de Bruxelles, la gare sera finalement plus petite. D'autres matériaux ont été choisis pour les puits de lumière dans la toiture et pour les façades. Les emplacements pour vélo seront rassemblés en un point unique. Plusieurs finitions et matériaux sont remplacés par d'autres tout aussi faciles à entretenir, mais moins coûteux. D'autres adaptations mineures seront également réalisées.

Les différentes adaptations ont tenu compte de l'intérêt du client. Rien n'a été modifié en ce qui concerne l'accessibilité aux quais, le confort des voyageurs ou le nombre d'emplacements pour vélos ou voitures.

La SNCB informera les différents partenaires associés à l'accord de coopération des modifications apportées aux projets et elle veillera tout particulièrement à informer la ville de Malines. Les partenaires du projet, au rang desquels Infrabel, vérifieront l'incidence des modifications sur leur périmètre.

Après approbation par les partenaires associés au projet, la SNCB pourra introduire une demande de permis d'urbanisme. Elle prévoit d'effectuer cette démarche en août-septembre 2016.

22.03 **David Geerts** (sp.a): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw

antwoord.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

23 Question de Mme Véronique Caprasse au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'avenir des gares en province de Luxembourg" (n° 11660)

23 Vraag van mevrouw Véronique Caprasse aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toekomst van de stations in de provincie Luxemburg" (nr. 11660)

23.01 Véronique Caprasse (DéFI): Monsieur le président, monsieur le ministre, le 15 novembre 2014, une action citoyenne était organisée en gare de Marbehan pour dénoncer la réduction des horaires d'ouverture du guichet et de la salle d'attente. La pétition lancée à l'époque avait récolté plus de 1 600 signatures. Le 1^{er} mars 2015, la SNCB fermait les guichets des gares de Melreux-Hotton et de Bomal. Au mois de mai de la même année, la SNCB annonçait la fermeture de 33 guichets en Wallonie, dont 3 en province de Luxembourg: Vielsalm, Gouvy et Bertrix. Le 1^{er} octobre 2015, la SNCB fermait effectivement le guichet de la gare de Vielsalm. À Virton, l'un des guichetiers a atteint l'âge de la retraite et ne sera pas remplacé. En conséquence, l'horaire d'ouverture de la gare a été réduit le 1^{er} mars. Le 29 janvier, une première action citoyenne y était organisée pour dénoncer cette nouvelle détérioration du service aux voyageurs. Le 27 février, ce sont quelque 250 citoyens qui ont pris part à une marche de soutien en faveur de la gare. Côté pétition, plus de 1 600 signatures ont encore été récoltées.

Monsieur le ministre, face à cette hécatombe dont le Luxembourg semble victime et alors que la SNCB prétend ne pas toucher à la qualité du service, quelle vision à long terme la SNCB a-t-elle du réseau des gares de la province de Luxembourg? En d'autres termes, quelles gares voit-elle perdurer dans le paysage ferroviaire luxembourgeois?

La fermeture des guichets de Bertrix et Gouvy ayant été reportée pour des raisons de sécurité, quand doit-on s'attendre à cette fermeture? Pour chacune des gares citées ci-avant, quelle solution durable a-t-elle été trouvée pour permettre aux voyageurs de pouvoir continuer à s'abriter et à avoir accès à des sanitaires? En ce qui concerne la gare de Virton, qui n'est pas équipée d'un passage sous voies, quand les patrouilles de prévention de Securail, annoncées par votre prédécesseur pour répondre à certaines inquiétudes en matière de sécurité, entreront-elles en action?

23.02 François Bellot, ministre: Madame Caprasse, la province de Luxembourg recense encore sept points de vente: Arlon, Marbehan, Libramont, Marloie, Virton, Bertrix et Gouvy. La SNCB ne prévoit pas de fermeture supplémentaire avant fin 2020.

En ce qui concerne les guichets de Gouvy et de Bertrix, aucune date de fermeture n'a encore été proposée ni fixée.

Pour rappel, la SNCB constate au fil des ans une diminution, parfois importante, de la vente de titres de transport aux guichets au profit d'autres canaux de distribution tels que les automates, l'impression

23.01 Véronique Caprasse (DéFI): In 2015 kondigde de NMBS de sluiting aan van 33 loketten in Wallonië, waarvan 3 in de provincie Luxemburg. Burgers hebben tal van acties op touw gezet om die achteruitgang van de service aan de reizigers aan te klagen.

Wat is de langetermijnvisie van de NMBS met betrekking tot het spoorvervoer in de provincie Luxemburg, gelet op het door haar aangerichte bloedbad en haar bewering dat ze niet raakt aan de kwaliteit van de dienstverlening? De sluiting van de loketten in Bertrix en Gouvy werd uitgesteld; wanneer zullen ze effectief worden gesloten? Welke oplossing werd er voor elk van de gesloten stations gevonden om de reizigers de gelegenheid te bieden plaats te nemen in een wachtzaal of toegang te krijgen tot de toiletten? Wanneer zal Securail patrouilleren in het station Virton, dat niet beschikt over een ondergrondse doorgang?

23.02 Minister François Bellot: In de provincie Luxemburg zijn er nog zeven verkooppunten. De NMBS voorziet geen bijkomende sluitingen vóór eind 2020.

Er werd nog geen sluitingsdatum vooropgesteld voor de loketten in Gouvy en Bertrix.

De NMBS stelt doorheen de jaren

des billets à domicile (*homeprint*) ou encore les applications mobiles.

Aussi, des investissements ont-ils été consentis dans ces nouveaux canaux de vente et bénéficient tant aux clients résidant en ville qu'aux clients de zones rurales. Ce changement d'habitude de la clientèle dans son mode d'achat de titres de transport induit une augmentation du temps moyen d'inactivité des préposés aux guichets, allant parfois jusqu'à dépasser 80 %. Dès lors, dans un souci d'efficacité, la SNCB a choisi d'affecter les moyens humains là où ils sont les plus utiles et a décidé, par le biais de son conseil d'administration, de procéder à la fermeture progressive des 33 guichets évoqués.

Lorsque le guichet d'une gare est fermé, la SNCB prend contact avec les autorités locales afin de trouver un accord qui agrée la commune, les clients et elle-même. Il s'agit de permettre à la commune de profiter du bâtiment vide, tout en maintenant des services à la clientèle tels qu'une salle d'attente ouverte et chauffée, le cas échéant, des toilettes et une gestion d'installations pour les vélos et voitures. En échange, la SNCB propose un bail emphytéotique dont le canon tient compte de ces services et de la destination du bien. Si un accord n'est pas trouvé, le privé est mis en concurrence et des services à la clientèle sont aussi négociés.

Dans les cas cités en province de Luxembourg, divers contacts ont déjà été pris avec les communes concernées et l'on me dit que les négociations avancent.

À propos de la traversée des voies en gare de Virton, je partage vos préoccupations en termes de sécurité. La gare ne comportant effectivement pas de couloir sous voies, les clients traversent les voies à hauteur de la gare, mais uniquement sous la surveillance du personnel de gare.

een vermindering vast van de verkoop van vervoerbewijzen aan de loketten, ten gunste van andere distributiekkanalen, zoals de automaten, het afdrukken van treinkaartjes thuis of de apps.

Door deze wijziging in de gewoontes van de klanten hebben de loketbedienden veel minder werk. De NMBS zet haar personeelsleden in waar zij het meest nuttig zijn. Daarom heeft ze beslist om de eerder vermelde 33 loketten geleidelijk te sluiten.

Als het loket van een station wordt gesloten, neemt de NMBS contact op met de lokale overheden om het ongebruikte gebouw ter beschikking van de gemeente te stellen, maar tegelijk tracht ze de dienstverlening aan de klanten te vrijwaren. Als er geen akkoord wordt bereikt, mogen er ook private ondernemingen meedingen en wordt er onderhandeld over de dienstverlening aan de klanten.

Er werd contact opgenomen met de gemeenten in de provincie Luxemburg.

In Virton steken de klanten de sporen inderdaad over, maar dit gebeurt uitsluitend onder toezicht van het stationspersoneel.

23.03 Véronique Caprasse (DéFI): Monsieur le ministre, je vous remercie pour ces différentes réponses. Je ne suis malheureusement pas originaire de la province de Luxembourg et j'ai peut-être un peu de mal à me rendre compte de la difficulté des habitants sur place. S'il y a eu des pétitions, ont-elles reçu une réponse concrète? Vous dites qu'il y a eu une diminution de l'activité aux guichets due à un autre système de vente de titres, etc. Les habitants sont-ils briefés à ce niveau? Il est important que la communication vis-à-vis des gens lésés soit bonne. Pourrais-je vous demander de gérer cela dans le futur? Pour le reste, je verrai avec mes interlocuteurs de la province de Luxembourg comment les choses s'amélioreront ou se détérioreront, ou comment elles sont vécues.

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

La **présidente**: Les questions n° 11664, n° 11669 et n° 11848 de Mme Caroline Cassart-Mailleux sont reportées. La question n° 11670 de M. Gilles Foret est transformée en question écrite. La question n° 11684 de Mme Karin Jiroflée est également reportée.

23.03 Véronique Caprasse (DéFI): Ik zal mijn gesprekspartners uit de provincie Luxemburg vragen hoe ze de situatie ter plaatse ervaren.

De **voorzitter**: De vragen nr. 11664, nr. 11669 en nr. 11848 van mevrouw Mme Cassart-Mailleux worden uitgesteld. Vraag

nr. 11670 van de heer Foret wordt omgezet in een schriftelijke vraag. Vraag nr. 11684 van mevrouw Jiroflée wordt uitgesteld.

24 Questions jointes de

- Mme Véronique Caprasse au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les problèmes techniques rencontrés sur la ligne 165" (n° 11686)

- Mme Isabelle Poncelet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les problèmes d'homologation sur la ligne 165" (n° 11892)

- Mme Isabelle Poncelet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'homologation du matériel roulant au Grand-Duché de Luxembourg" (n° 11898)

- M. Marcel Cheron au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'homologation de matériel CFL sur le réseau SNCB entre Rodange (GDL) et Virton" (n° 11918)

24 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Véronique Caprasse aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de technische problemen op lijn 165" (nr. 11686)

- mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de problemen met de homologatie van lijn 165" (nr. 11892)

- mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de homologatie van het rollend materieel dat wordt ingezet in het Groothertogdom Luxemburg" (nr. 11898)

- de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de homologatie van CFL-materieel op het NMBS-net tussen Rodange (GHL) en Virton" (nr. 11918)

24.01 Véronique Caprasse (DéFI): Monsieur le président, monsieur le ministre, il y a actuellement un problème d'homologation du matériel CFL (chemins de fer luxembourgeois) pour les liaisons Athus-Rodange avec la mise en place de bus de substitution.

Les chemins de fer luxembourgeois ont équipé leurs rames du système ETCS. Ils ont rentré à cet effet un dossier à l'administration de sécurité belge pour l'homologation sur le réseau SNCB. Ce problème d'homologation perdure depuis désormais près de trois mois. Le problème s'étend dorénavant aux rames 2200 qui sont utilisées entre Virton et Rodange.

Ceci aura pour conséquence que les trains CFL qui circulent actuellement entre Virton et Luxembourg (via Rodange) ne devraient en principe plus circuler depuis le 2 juin 2016, pour une période indéterminée, en attente de l'homologation sur le réseau belge du système ETCS, système qui était à la base censé être un système européen, mais qui semble être mis au goût de chaque réseau. D'ici là, reste à espérer que les voyageurs ne désertent pas la ligne 165.

Monsieur le ministre, avez-vous été mis au courant de ce problème d'homologation? Dans l'affirmative, des mesures alternatives seront-elles mises en place au niveau de la SNCB en vue d'assurer un trafic régulier sur la ligne 165?

24.02 Isabelle Poncelet (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, je ne vais pas réexpliquer le contexte, Mme Caprasse l'a très

24.01 Véronique Caprasse (DéFI): De Luxemburgse spoorwegen hebben hun treinstellen met het ETCS uitgerust. Ze wachten al bijna drie maanden op een homologatie voor het Belgische spoorwegnet. De treinen van de CFL die momenteel tussen Virton en Luxemburg rijden, zouden dat vanaf 2 juni 2016 in principe niet meer mogen doen in afwachting van die homologatie.

Werd u van dat homologatieprobleem in kennis gesteld? Zo ja, zal de NMBS andere oplossingen uitwerken om regelmatig treinverkeer op lijn 165 te verzekeren?

24.02 Isabelle Poncelet (cdH): Er was aangekondigd dat het

bien fait. Je voudrais simplement ajouter qu'il avait été annoncé que cette non-homologation était temporaire et que cela devait être réglé avant le 16 mars, ce qui n'est pas le cas.

Monsieur le ministre, mes questions sont identiques. Où en est le dossier? Comment expliquez-vous un tel retard? Les CFL ont-ils rentré un dossier de demande d'homologation auprès de l'administration belge? Avez-vous connaissance de freins qui empêcheraient que cette homologation soit réalisée? Il me revient qu'il existerait effectivement des freins du côté belge. Est-il à craindre que les trains CFL ne puissent plus circuler entre Virton et Luxembourg à partir du 2 juin – ma question ayant été déposée avant cette date? Doit-on craindre pour l'avenir de la ligne 165?

J'en viens à ma deuxième question. À plusieurs reprises, j'ai déposé des questions sur cette problématique du matériel roulant ne pouvant circuler au Grand-Duché de Luxembourg pour des raisons d'homologation. La problématique concerne aussi les rames Desiro. On a toujours dit que l'homologation était sur le point d'être accordée. Or, ce n'est toujours pas le cas.

Lors de ma dernière question en la matière, il m'avait été répondu que "la date de l'homologation dépendra des conditions techniques et commerciales qui seront remises par le constructeur. En tout état de cause, il apparaît improbable d'obtenir une homologation avant 2018, en précisant que la SNCB a, dès lors, demandé aux CFL une dérogation de manière à continuer la traction de trains de voyageurs à l'aide de locomotives T13 équivalent au MEMOR 2+".

Si l'homologation n'intervient pas avant 2018, les trains seront vides, faute de voyageurs. Voilà de nombreuses années que mes collègues interrogent les différents ministres sur la question!

Monsieur le ministre, vous connaissez bien la matière et les enjeux transfrontaliers qui y sont liés. Pouvez-vous m'informer de la situation actuelle de ce dossier? Qu'en est-il de la dérogation demandée par la SNCB aux CFL? Avez-vous connaissance de freins qui empêcheraient cette homologation?

[24.03] François Bellot, ministre: Mesdames, en ce qui concerne l'homologation du matériel CFL, j'ai effectivement été informé de la situation par mon collègue luxembourgeois François Bausch et mon collègue Willy Borsus. M. Jo Cornu m'a également fourni des éléments d'information en réponse à un courrier qui lui avait été adressé le 23 mars 2016.

Le SSICF n'a reçu les documents lui permettant de disposer d'un dossier complet en vue de l'homologation qu'en date du 23 février 2016, dossier qui venait des CFL. En vertu de l'article 77 du Code ferroviaire, le SSICF dispose alors d'un délai de quatre mois pour prendre sa décision. Selon les prévisions des CFL et du SSICF, l'homologation devrait être en ordre fin juin 2016, ce qui correspond au délai légal de réponse du SSICF.

Il faut savoir que, depuis le 23 février 2016, le dossier est arrivé et il y a encore eu toute une série de questions et de précisions qui ont été demandées. Le dossier n'est pas arrivé complet. Après le 23 février 2016, plusieurs questions ont encore été posées. Le

probleem vóór 16 maart zou worden opgelost, wat niet het geval is.

Hoe staat het met dat dossier? Hoe verklaart u die vertraging? Hebben de CFL een homologatie-aanvraag ingediend bij de Belgische administratie? Waardoor wordt die homologatie belemmerd? Valt te vrezen dat er geen treinen van de CFL meer zullen kunnen rijden tussen Virton en Luxemburg? Komt het voortbestaan van lijn 165 in het gedrang?

Het probleem betreft ook de Desirotreinstellen. Hoe staat het thans met dat dossier? Wat met de afwijking die de NMBS aan de CFL heeft gevraagd? Zijn er factoren die de homologatie in de weg staan?

[24.03] Minister François Bellot: De CFL hebben pas op 23 februari 2016 een volledig dossier met het oog op de homologatie bij de DVIS ingediend. Die laatste beschikt over een termijn van vier maanden om een beslissing te nemen. De homologatie zou tegen eind juni rond moeten zijn.

Het voortbestaan van lijn 165 hangt geenszins af van dit dossier.

Sinds 6 juni 2016 wordt het treinverkeer tussen Virton en Rodange door een tijdelijke busdienst vervangen. Daardoor is de reistijd 5 tot 20 minuten langer.

dossier était véritablement complet voici un mois, un mois et demi. C'est la procédure habituelle et c'est à cela que servent les quatre mois.

Selon les prévisions des CFL, l'homologation devrait être en ordre fin juin 2016 et cela m'est confirmé par le SSICF. Ce dossier n'est aucunement lié à l'avenir de la ligne 165. Je tiens à le préciser. Ce dossier, pour la partie SSICF, a été suivi par mon collègue Willy Borsus, qui a la compétence de la tutelle sur cet organisme.

Depuis le 6 juin 2016, les CFL ne disposent plus de suffisamment de rames non équipées de l'ETCS pour exploiter les trains entre Virton et Rodange et le retour. La desserte est donc temporairement remplacée par les bus pour assurer la liaison.

La SNCB est consciente des désagréments occasionnés à certains pour l'obtention de l'homologation. Elle a mis en œuvre une desserte bus en correspondance avec les trains CFL à Rodange. Selon le point d'embarquement, il faut compter 5 à 20 minutes de temps de parcours supplémentaires. Considérant qu'aucun matériel ferroviaire adapté n'est disponible pour rouler entre Virton et Rodange, cette solution était la moins pénalisante.

Ensuite, en ce qui concerne plus particulièrement la question de Mme Poncelet relative à l'homologation des rames Desiro, la SNCB m'informe qu'elle demandera une dérogation auprès des CFL dans le courant du mois de juin 2017, de manière à circuler en MEMOR 2+ après le mois de septembre 2017. Ceci permettra de circuler avec le matériel actuel jusqu'au basculement de l'alimentation caténaire en 25 000 V. Ce basculement est prévu actuellement en septembre 2018. Vous comprenez la séquence. Non seulement, il y a des problèmes de signalisation ETCS mais il y a aussi celui du changement du basculement du voltage. Avant le basculement, c'est un matériel "temporaire" et il faut assurer le haut niveau de sécurité.

Je voudrais vous dire, et c'est paradoxal, que ETCS, c'est European Technic Control System. Le dossier ETCS est devenu complexe à cause de deux éléments, notamment à cet endroit-là. D'abord, il intéresse plusieurs infrastructures. Le matériel SNCB circule en effet sur les réseaux belge, luxembourgeois et français. La compatibilité sol-bord des équipements de traction doit être prouvée sur l'ensemble des infrastructures parcourues.

Il est couplé au basculement de tension sur la section Arlon-Luxembourg, et là, la compatibilité sol-bord doit également être prouvée pour les équipements de traction.

Je ferai une remarque. L'année dernière, les gestionnaires de l'infrastructure luxembourgeois et français ont édicté des prescriptions et des spécificités nationales que le matériel équipé d'ETCS doit respecter sur leurs réseaux respectifs. Ces données permettent aux constructeurs de développer une solution technique permettant à terme une activation de l'ETCS à bord.

La SNCB m'informe qu'elle met tout en œuvre pour garantir la circulation des trains entre la Belgique et le Luxembourg. Les mesures nécessaires sont définies de commun accord avec les CFL, les constructeurs Alstom et Siemens, les services de sécurité et

Met betrekking tot de homologatie van de Desiro-treinstellen informeert de NMBS me dat ze in juni 2017 een afwijking zal vragen aan de CFL opdat er na september 2017 met MEMOR 2+ zou kunnen worden gereden. Daardoor zal het huidige rollend materieel kunnen worden gebruikt tot de voeding van de bovenleiding op 25 000 V wordt gebracht.

Het ETCS-dossier is een complexe aangelegenheid geworden, inzonderheid op die plaats, omdat het over de infrastructuur van verschillende spoornetten gaat, en omdat een en ander gekoppeld is aan de omschakeling van de voedingsspanning op het baanvak Aarlen-Luxemburg.

Vorig jaar vaardigden de Luxemburgse en Franse infrastructuurbeheerders voorschriften en specificaties uit waaraan met het ETCS-systeem uitgerust materieel op hun respectieve spoorweg moet voldoen. De NMBS meldt mij dat ze alles in het werk stelt om het treinverkeer tussen België en Luxemburg te verzekeren, ondanks de technologische verschillen.

Het is vreemd dat men wél een zeer strenge Europese veiligheidsnorm bepaalt, maar niet tegelijk werk maakt van een gestandaardiseerde Europese module waarop iedereen zich kan aansluiten.

Zeven Europese ministers, waaronder ikzelf, hebben gevraagd dat de Commissie dat dossier zeer snel naar zich zou toetrekken. Men heeft twee jaar nodig om een technisch probleem tussen twee landen op te lossen. Wij zijn echt vragende partij voor een standaardisering.

Concreet zal een en ander zeer vlot verlopen voor de IC-treinen, maar voor de Desirotreinen zal dat nog enige tijd vergen.

d'interopérabilité des chemins de fer belges et l'administration des chemins de fer du Grand-Duché de Luxembourg.

Un simple exemple: la technologie luxembourgeoise se fonde sur trois balises au sol; la technologie belge est fondée sur cinq balises au sol. Concrètement, quand des trains belges ETCS vont entrer au Grand-Duché de Luxembourg, lorsqu'ils ne vont reconnaître que trois balises au lieu de cinq, un système de freinage automatique va ramener la vitesse des trains à 20 km/h, c'est-à-dire une conduite visuelle. Il faut donc pouvoir s'affranchir de cette norme. Je ferme la parenthèse.

Nous avons eu un Conseil européen des Transports la semaine passée. Nous nous voyons la semaine prochaine uniquement pour discuter du réseau transeuropéen ferroviaire. Nous nous voyons à Rotterdam. En effet, il est étonnant qu'à l'heure où l'on définit une norme européenne très élevée de sécurité, on ne standardise pas une sorte de module européen, de boîte noire à laquelle tout le monde pourrait venir se connecter. On dirait: vous pouvez prendre la version du logiciel 3, 2 ou 5 ou n'importe laquelle, mais il faut s'affranchir des problèmes aux frontières.

Nous étions sept ministres européens à demander que la Commission se saisisse très vite de la question, de sorte que nous puissions nous en affranchir. Vous devez savoir que, pour résoudre un problème technique entre deux pays, deux ans sont nécessaires, car cela requiert des notions technologiques très complexes. Nous sommes vraiment demandeurs d'une standardisation des dispositifs aux frontières.

Concrètement, les IC vont passer très facilement, mais les Desiro connaîtront encore une période de flottement.

24.04 Véronique Caprasse (DéFI): Monsieur le ministre, vos explications claires témoignent bien de votre expérience d'ingénieur. Vous dites que l'homologation entrera en vigueur à la fin du mois.

24.05 François Bellot, ministre: (...)

24.06 Véronique Caprasse (DéFI): Je vous remercie pour cette confirmation. Nous verrons si la mesure sera bien d'application à ce moment-là.

24.07 Isabelle Poncelet (cdH): Monsieur le ministre, je vous remercie pour ces explications techniques très claires. Vous annoncez au demeurant nos répliques, puisque nous pourrions prévoir, à l'échelle européenne, un cahier de charges qui prévoit que nos trains puissent circuler sur des voies étrangères. L'objectif est d'anticiper cette complexité au lieu de la résoudre une fois que le problème se pose.

24.07 Isabelle Poncelet (cdH): Wij zouden op het Europese niveau in een bestek kunnen voorzien waarin wordt bepaald dat onze treinen op buitenlandse spoornetten moeten kunnen rijden. Het is de bedoeling om op die complexiteit te anticiperen in plaats van het probleem pas op te lossen als het zich voordoet.

24.08 François Bellot, ministre: Nous voudrions que l'on accomplisse pour les voyageurs la même chose qui a été faite pour le transport de marchandises, pour lequel des axes ont été définis de sorte qu'il n'existe qu'une seule solution.

24.08 Minister François Bellot: Wij willen dat men voor het reizigersvervoer hetzelfde doet als wat men voor het goederenvervoer

heeft gedaan, waarvoor er maar een enkele oplossing bestaat.

24.09 Isabelle Poncelet (cdH): Cela signifie qu'il faut anticiper. Il est dommage qu'au XXI^e siècle, nous en soyons encore à chercher des solutions.

24.10 François Bellot, ministre: Pour illustrer mon propos, car j'essaie de faire preuve de pédagogie dans ce dossier très technique, la compatibilité entre l'ETCS belge, français et luxembourgeois nécessite que soit trouvée une interface, de la même manière que l'on en a créé une pour rendre compatibles un Mac et un PC, mais ce dont nous parlons en ce moment est bien plus compliqué qu'un problème d'ordinateur.

24.11 Isabelle Poncelet (cdH): Il est tout de même inquiétant que nous soyons encore aussi loin d'une solution.

24.11 Isabelle Poncelet (cdH): Het is onrustwekkend dat een oplossing nog lang niet in zicht is.

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

25 Samengevoegde vragen van

- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de reizigerstellingen bij de NMBS" (nr. 11702)
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de reizigerstellingen bij de NMBS" (nr. 12156)

25 Questions jointes de

- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les comptages de voyageurs à la SNCB" (n° 11702)
- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les comptages de voyageurs à la SNCB" (n° 12156)

25.01 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, elk jaar publiceert de NMBS een lijst van het aantal instappende reizigers in de verschillende Belgische stations. Er wordt daarin een onderscheid gemaakt tussen weekdagen en weekends, maar er wordt geen onderscheid gemaakt tussen piek- en daluren en bijvoorbeeld winter- en zomermaanden.

25.01 David Geerts (sp.a): Chaque année, la SNCB publie la liste du nombre de voyageurs ayant fréquenté chacune des gares belges, en distinguant jours ouvrables et week-ends.

Ik neem het concrete voorbeeld van Heist-op-den-Berg. Ik zag daar telkens 1 700 reizigers vermeld staan, maar toen ik een uitnodiging kreeg voor een toelichting van het vervoersplan stonden er 2 450 abonnementen in de gemeente vermeld. Er is wel een tweede station, maar het lijkt mij onlogisch dat al die opstappende reizigers daar zouden komen.

Ik heb hierbij de volgende vragen.

Hoe komen de reizigerstellingen tot stand? Is dat via een steekproef of op basis van ticketverkoop? Wordt er gebruikgemaakt van nieuwe technologieën of telt men de reizigers nog manueel? Is er iemand die door de treinstellen loopt om te tellen en dan een extrapolatie maakt? Is er een verschil in manier van tellen anno 2016 tegenover 2006?

Hoeveel keer worden de reizigerstellingen uitgevoerd? Worden er reizigerstellingen uitgevoerd zowel in zomer- als in winterperiodes?

Comment obtient-elle ces chiffres? Sur la base d'un échantillonnage ou de la vente des titres de transport? Utilise-t-elle des nouvelles technologies ou procède-t-elle manuellement? La méthode de comptage utilisée en 2016 diffère-t-elle de celle de 2006? À quelle fréquence les comptages sont-ils effectués? La SNCB a-t-elle déjà élaboré une vision pour mieux répertorier, anticiper et gérer les flux de voyageurs par le biais de technologies modernes, telles que les apps par exemple?

Heeft de NMBS al een visie ontwikkeld om tot een accurater beeld te komen om zo ook de reizigersstromen beter in kaart te kunnen brengen, te voorspellen en te managen? Ik denk dan natuurlijk aan moderne technologieën, zoals apps en dergelijke.

25.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, ik sluit hier graag bij aan.

Mijn vraag gaat vooral over moderne manieren om reizigers te tellen. Vandaag gebeurt dat nog al te veel door het invullen van papieren door treinbegeleiders of door tellers op het perron. Er zijn veel modernere technologieën mogelijk. Met het oog op open databeid zijn er ook nog heel wat uitdagingen wat de verspreiding en deling van de ingezamelde gegevens betreft.

Ik heb dan ook de volgende vragen, mijnheer de minister.

Hoe worden de reizigersaantallen precies geteld? Hoe worden de cijfers bekendgemaakt?

Hoe gebeuren de reizigerstellingen tijdens de rest van het jaar, buiten oktober?

Overweegt de NMBS om meer informatie over het aantal reizigers vrij te geven, zowel in het algemeen als aan specifieke organisaties zoals het Raadgevend Comité of TreinTramBus?

Wat is uw visie op het vrijgeven van meer informatie over het aantal reizigers, zowel voor instappende als uitstappende reizigers? Wilt en kunt u de NMBS hiertoe verplichten?

Maakt de NMBS gebruik van de mogelijkheden die nieuwe technologieën bieden om tot monitoring en statistieken te komen van passagiersstromen? Ik verwijs ter zake naar de beschikbare technologie die bijvoorbeeld Proximus aanbiedt, waarbij men op basis van gsm-signalen kan bepalen hoeveel mensen zich waar bevinden, zonder dat dat een inbreuk hoeft te betekenen op de privacy, want het gaat enkel om geanonimiseerde gegevens. Die technologie bestaat, niet alleen bij Proximus natuurlijk, en zou erg goed kunnen worden gebruikt door de NMBS, ook statistieken omtrent de bezetting van de treinen.

25.03 Minister François Bellot: Beste collega's, er zijn twee soorten tellingen, met complementaire doelstellingen.

De jaarlijkse telling vindt elk jaar in oktober plaats. Gedurende negen opeenvolgende dagen wordt het aantal opstappende en afstappende reizigers in elk station en in elke stopplaats op het net van de NMBS geteld. Dankzij de jaarlijkse telling kan de NMBS bijvoorbeeld de evolutie van het aantal reizigers leren kennen, de reizigersstromen per as en per lijn bepalen, de belangrijkheid van de stations evalueren en te weten komen op welke tijdstippen zij het drukst worden bezocht.

Daarnaast voeren de treinbegeleiders dagelijks op verschillende vooraf bepaalde secties tellingen uit om de bezettingsgraad te bepalen. Die tellingen maken het mogelijk om de bezetting van de treinen te kennen, volgens verschillende criteria, zoals werk- of feestdag, week of weekend, schoolvakantie of niet, zomer of winter,

25.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Le comptage des voyageurs se fait encore trop souvent manuellement.

Comment compte-t-on exactement le nombre de voyageurs? Comment les chiffres sont-ils publiés? La SNCB envisage-t-elle de communiquer davantage d'informations sur le nombre de voyageurs, tant de manière générale qu'à des organisations telles que le Comité consultatif ou TreinTramBus? Le ministre souhaite-t-il et peut-il l'y contraindre? La SNCB recourt-elle aux nouvelles technologies? Je pense au système proposé par Proximus qui permet de savoir, sur la base de signaux GSM, combien de personnes se trouvent à un endroit déterminé.

25.03 François Bellot, ministre: Il y a deux types de comptages qui poursuivent des objectifs différents.

Les comptages annuels s'effectuent en octobre. Pendant neuf jours consécutifs, le nombre de voyageurs qui montent et qui descendent du train est compté dans chaque gare et à chaque arrêt. Grâce à ce comptage, la SNCB peut suivre l'évolution du nombre de voyageurs, déterminer les flux de voyageurs par axe et par ligne, évaluer l'importance des

daluren of piekuren. Die informatie is nodig om de samenstelling van de treinen te kunnen bepalen en aan de behoeften van de reizigers te kunnen beantwoorden. Dankzij die informatie kan de over- of onderbezetting gevolgd en, in de mate van het mogelijke, verholpen worden.

Beide tellingen worden visueel uitgevoerd. Het gaat eerder om schattingen dan om wiskundige tellingen. Absolute accuraatheid is niet noodzakelijk, maar een automatisering van het proces zou het huidige systeem ten goede komen.

Naast die tellingen beschikt de NMBS ook over verkoopsgegevens. Zoals vermeld in de antwoorden op de mondelinge vragen nrs 8530, 8632, 8998 en 9104 onderzoekt de NMBS de verschillende bestaande mogelijkheden op de markt om de reizigersstromen nauwkeuriger te kunnen meten.

gares et savoir à quel moment l'affluence est la plus importante.

Parallèlement, les accompagnateurs effectuent quotidiennement des comptages sur des sections déterminées à l'avance pour déterminer le taux d'occupation. À cet égard, plusieurs critères sont pris en compte: jour ouvrable ou jour férié, semaine ou week-end, vacances scolaires ou pas, été ou hiver, heures creuses ou heures de pointe. Grâce à cette information, il peut être remédié dans la mesure du possible à la suroccupation ou à la sousoccupation éventuelles.

Les deux comptages sont effectués visuellement et il s'agit donc plutôt d'estimations. L'automatisation des comptages améliorerait bien évidemment les choses.

Outre ces comptages, la SNCB dispose des données concernant ses ventes. Comme indiqué précédemment dans les réponses aux questions orales n^{os} 8530, 8632, 8998 et 9104, la SNCB examine les différentes possibilités existant sur le marché pour pouvoir mesurer plus précisément les flux de voyageurs.

25.04 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, het is belangrijk om verder te kijken naar een automatisering van de reizigerstellingen, want daarin kan nog verbetering komen.

25.04 David Geerts (sp.a): Il est impératif de miser sur l'automatisation du comptage des voyageurs.

25.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Ik kan mij daar alleen maar bij aansluiten.

25.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Je peux me rallier à cette idée.

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

26 Samengevoegde vragen van

- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de benchmark inzake de ticketprijzen in onze buurlanden" (nr. 11706)

- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de benchmark van de NMBS" (nr. 12423)

26 Questions jointes de

- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'étude comparative des prix des billets de train chez nos voisins" (n° 11706)

- Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'étude comparative de la SNCB" (n° 12423)

26.01 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, ik heb aan uw voorgangster gevraagd om in het kader van de benchmark de ticketprijzen in kaart te brengen.

In opdracht van de NMBS werd een studie uitgevoerd door McKinsey, waarbij onze spoorwegen worden vergeleken met die van andere landen om te kijken waar we het beter zouden kunnen doen.

Omdat we de resultaten van de benchmark nog niet hebben kunnen inkijken, ben ik verplicht hier een aantal vragen te stellen om een beeld te kunnen vormen van de NMBS in vergelijking met spoorwegmaatschappijen in andere landen, te meer omdat de benchmark te pas en te onpas in de commissie wordt aangehaald.

Een van de elementen betreft de ticketprijs, wat des te belangrijker wordt naar aanleiding van de vraag voor een grotere autonomie inzake prijssetting. Er wordt nooit een onderscheid gemaakt tussen abonnement, rittenkaart of losse tickets. Abonnementen zijn goedkoop, maar als een gezin van Antwerpen naar de kust wil sporen, is dat volgens ons duurder dan in de ons omringende landen.

Mijnheer de minister, kunt u mij een overzicht geven van de prijzen voor losse treintickets, abonnementen en rittenkaarten in België vergeleken met de andere onderzochte landen in de benchmark?

Wordt er in de benchmark rekening gehouden met de afstanden die treinen afleggen, bijvoorbeeld Parijs-Toulouse ten opzichte van Antwerpen-Charleroi? Onze visie is dat hoe langer een treinrit duurt, hoe minder de marginale kosten mogen wegen. Maar in België blijkt de regel hoe groter de afstand, hoe duurder een ticket wordt, wat volgens ons een omgekeerde logica is.

Voorziet men in een herziening van de tarieven volgens een nieuwe berekeningswijze, bijvoorbeeld om de marginale kosten te verminderen en het sporen over langere afstanden aantrekkelijker te maken?

26.02 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mijnheer de minister, tegen 2023 moet de NMBS aantonen voldoende performant te zijn, om in het kader van de liberalisering van het binnenlandse reizigersvervoer per spoor nog kans te maken op een gunning van de openbaredienstverleningscontracten.

De benchmark heeft uiteraard niet enkel de vergelijking gemaakt tussen de verschillende historische operatoren maar ook met andere spelers op gedeeltelijk vrijgemaakte markten. De benchmark kan dan ook een waardevolle insteek opleveren voor een visie op een eventuele gedeeltelijke vrijmaking van de markt.

Ten eerste, maakt de benchmark een onderscheid in het prijsniveau en de benuttinggraad van het netwerk van de historische operatoren en nieuwe privéspelers binnen eenzelfde land? Zo ja, zijn daarbij significante verschillen merkbaar?

Ten tweede, is er in de benchmark een significant verschil merkbaar

26.01 David Geerts (sp.a): La SNCB a chargé McKinsey de réaliser une étude comparative entre nos chemins de fer et ceux d'autres pays afin de voir à quels niveaux nous pourrions nous améliorer. Nous n'avons pas encore eu accès à cette étude.

Le ministre peut-il me fournir des informations quant aux comparaisons en matière de prix? L'étude comparative tient-elle également compte des distances parcourues par les trains, puisque nous partons du principe que plus un voyage en train est long et plus les coûts marginaux diminuent – contrairement au prix d'un billet de train en Belgique qui, au contraire, augmente. Suivra-t-on également notre logique lors de la révision des tarifs?

26.02 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): En termes de tarification et de taux d'occupation du réseau, l'étude comparative établit-elle une distinction entre les opérateurs historiques et les nouveaux acteurs dans un même pays? Les écarts sont-ils importants? Observe-t-on en outre une nette différence de productivité entre les opérateurs historiques et les nouveaux venus sur le réseau? Il apparaissait dans la vision stratégique de l'ancienne ministre Galant que la subvention moyenne par train-kilomètre diminuait de 25 % en Allemagne pour les contrats par appel d'offres. Cet

tussen de historische operatoren en de nieuwe spelers inzake productiviteit?

élément apparaît-il aussi dans l'étude comparative?

Ten derde, in de strategische visie van uw voorganger werd aangehaald dat de gemiddelde subsidiëring per treinkilometer met 25 % daalde in Duitsland bij contracten met offerteaanvraag ten opzichte van contracten zonder offerteaanvraag. Werd die evolutie ook in de benchmark waargenomen?

26.03 Minister **François Bellot**: De internationale benchmarkstudie maakt geen onderscheid tussen verschillende producten. De studie die de NMBS gebruikt, vergelijkt de prijs van een enkele rit met een standaardbiljet tweede klasse voor 200 km. Ik zal u de grafiek daarvan bezorgen.

Los van de benchmark, de NMBS heeft al jaren maatregelen voor de langeafstandstrajecten. Ten eerste, er is een beperking van de tariefafstand tot maximaal 150 km of zelfs minder voor bepaalde producten – groepsbiljetten 110 km en campuskaart 111 km –, terwijl de werkelijke afstand meer dan 250 km kan bedragen. Ten tweede, er is een trapsgewijze benadering in kilometers. Ten derde, er is een gedifferentieerde toepassing van de tariefaanpassing naar gelang van onder andere de afstand.

Wat de vraag van mevrouw Lahaye betreft, er werd geen nieuwe private operator in beschouwing genomen in de benchmark. De NMBS laat me weten dat ze heeft verkozen om enkel vergelijkbare bedrijven in de benchmark op te nemen die in een vergelijkbare omgeving werken. Privéondernemingen werken vaak in al dan niet gedeeltelijk gecentraliseerde omgevingen en dat was niet waar het in de benchmark om ging. Bovendien is het volgens de NMBS zeer moeilijk om deelnemende maatschappijen te vinden, historische of andere, die dat soort gevoelige informatie met andere maatschappijen willen uitwisselen, zelfs onder een *non disclosure agreement* met anonimisering van de resultaten. Van de NMBS verneem ik dat de subsidiëring per treinkilometer werd onderzocht.

26.03 **François Bellot**, ministre: L'étude comparative internationale ne distingue pas les différents produits. L'étude de la SNCB compare le tarif d'un aller simple avec celui d'un ticket classique de deuxième classe pour 200 kilomètres. Je vous transmettrai les graphiques.

Pour le reste, la SNCB limite la distance tarifaire à maximum 150 km, voire moins, alors que la distance réelle peut dépasser 250 km. Il existe par ailleurs une approche progressive en kilomètres et les ajustements tarifaires sont différenciés en fonction de la distance.

Aucun nouvel opérateur privé n'a été inclus dans la comparaison, la SNCB ayant choisi de ne prendre en considération que des entreprises comparables dans un environnement tout aussi comparable. Par ailleurs, il est très difficile de trouver des entreprises disposées à échanger ce type d'informations sensibles.

L'octroi d'une subvention par train-kilomètre a également été examiné.

26.04 **David Geerts** (sp.a): Mijnheer de minister, dank u voor uw antwoord. Ik zal de tabel bekijken en stel desgevallend bijkomende schriftelijke vragen.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

De **voorzitter**: Vraag nr. 11711 van mevrouw Van Camp wordt in een schriftelijke vraag omgezet. Vraag nr. 11731 van mevrouw Lalieux wordt uitgesteld. De samengevoegde vragen nr. 11754 van mevrouw Temmerman, nr. 11869 van de heer Lachaert, nr. 11939 van de heer Dedeker en nr. 12148 van de heer Yüksel worden uitgesteld. Vraag nr. 11770 van de heer Raskin wordt in een schriftelijke vraag omgezet. Vraag nr. 11772 van de heer Geerts wordt in een

Le **président**: La question n° 11711 de Mlle Van Camp est transformée en question écrite. Il en va de même pour les questions n°s 11770 de M. Raskin, 11772 de M. Geerts et 11777 de M. Calvo. La question n° 11731 de

schriftelijke vraag omgezet. Vraag nr. 11777 van de heer Calvo wordt in een schriftelijke vraag omgezet.

Mme Lalieux est reportée. Les questions jointes n^{os} 11754 de Mme Temmerman, 11869 de M. Lachaert, 11939 de M. De-decker et 12148 de M. Yüksel sont également reportées.

27 Question de M. Philippe Pivin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le *screening* du personnel de la SNCB et d'Infrabel" (n° 11779)

27 Vraag van de heer Philippe Pivin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de *screening* van het personeel van de NMBS en Infrabel" (nr. 11779)

27.01 **Philippe Pivin** (MR): Monsieur le ministre, je suis ravi de vous interroger pour la première fois en commission. La sécurisation de l'ensemble des infrastructures ferroviaires de notre pays est analysée depuis de nombreux mois et une sécurisation accrue est déjà effective au sein de certaines de nos gares au travers de la présence renforcée de services policiers et de militaires.

Dès le début de l'année 2015, un nouveau système de *screening* du personnel des chemins de fer a, en outre, été implémenté.

Pourriez-vous dès lors m'indiquer quelles sont les fonctions qui imposent actuellement un *screening* des candidats au sein de la SNCB et d'Infrabel par l'Autorité nationale de sécurité? Depuis janvier 2015, un élargissement de ces fonctions visées par ce *screening* est-il intervenu? La liste actuelle des fonctions visées par ce *screening* comporte-t-elle des fonctions extérieures aux entités de la SNCB et d'Infrabel? Si oui, lesquelles?

Sur la base de quelle méthodologie le service HR Rail veille-t-il à d'éventuels signaux de radicalisation, communément appelés "signaux faibles"? Pouvez-vous m'indiquer si des candidats ont été écartés pour ces raisons et si oui combien depuis le mois de janvier 2015?

Enfin, est-il exact qu'un nouveau processus de collaboration est actuellement engagé entre l'Autorité nationale de sécurité et le service HR Rail pour la SNCB et Infrabel en vue de modifier la liste des fonctions qui font l'objet d'une attention particulière dans le cadre du *screening*?

27.02 **François Bellot**, ministre: Monsieur Pivin, vous comprendrez que ma réponse sera relativement générale. J'ai confiance en vous, mais nous sommes en séance publique.

Actuellement, aucune fonction spécifique n'est soumise à un *screening* effectué par l'Autorité nationale de sécurité (ANS) au sein d'Infrabel et de la SNCB. Mon cabinet ainsi que HR Rail ont des contacts avec l'ANS afin d'envisager de soumettre certaines fonctions à un *screening*. L'ANS travaille actuellement à la rédaction d'une matrice décisionnelle qui aidera à identifier et prioriser le ou les personnels qui devront être soumis à un *screening*. Il n'y a actuellement aucune liste telle que celle que vous mentionnez dans votre question.

27.01 **Philippe Pivin** (MR): De beveiliging van de spoorweginfrastructuur wordt al maandenlang geanalyseerd, en in bepaalde stations wordt het beveiligingsniveau verhoogd door patrouilles van politieagenten en militairen. Sinds 2015 wordt er een nieuwe *screening* van het personeel toegepast.

Voor welke functies legt de Nationale Veiligheidsoverheid (NVO) een *screening* op van de kandidaten bij de NMBS en Infrabel? Zijn dat er nu meer dan vroeger?

Bevat de bestaande lijst van functies ook externe functies, functies buiten de NMBS-entiteiten? Zo ja, welke? Volgens welke methode tracht HR Rail signalen van radicalisering op te merken? Hoeveel kandidaten werden er om die redenen geweerd? Zullen HR Rail en de NVO opnieuw samenwerken om de lijst van functies waarvoor een *screening* vereist is, te wijzigen?

27.02 **Minister François Bellot**: Momenteel is er voor geen enkele functie bij Infrabel en de NMBS een *screening* door de NVO vereist. Mijn kabinet en HR Rail onderhouden op dat vlak contacten met de NVO. De NVO werkt aan een besluitvormingsmatrix om te bepalen welke personeelsleden er gescreend zouden moeten worden. Momenteel bestaat er dus geen lijst.

Om signalen van radicalisering op

Afin de détecter toute radicalisation dans le chef de membres du personnel, le service HR Rail les sensibilise à signaler à la hiérarchie tout comportement ou tout changement de comportement qui pourrait être interpellant.

27.03 Philippe Pivin (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie pour cette réponse. J'en comprends évidemment le caractère général. J'entends que des contacts sont en cours. C'est donc que l'intention est, à terme, d'affiner la démarche de *screening*. Bien entendu, la confiance est réciproque. Je suppose que vous parviendrez à avoir un *screening* probablement plus ciblé et donc plus efficace qu'il ne l'est aujourd'hui.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

28 Question de M. Philippe Pivin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'installation de portiques de sécurité dans les gares" (n° 11983)

28 Vraag van de heer Philippe Pivin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de installatie van poortjes in de stations" (nr. 11983)

28.01 Philippe Pivin (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, sans revenir sur le détail de la tentative d'attentat dans le Thalys le 21 août de l'année dernière, il faut rappeler que les ministres de la Mobilité et de l'Intérieur avaient annoncé à l'époque que des mesures de renforcement de la sécurité dans les gares, notamment du Thalys et des lignes internationales seraient prises. Effectivement, des mesures ont été prises, notamment par le renforcement de patrouilles de police et de militaires.

La ministre en charge de la Mobilité avait, fin de l'année dernière, annoncé l'installation de portiques de sécurité et de scanners de bagages dans nos gares, à l'instar de ce qui a été décidé par les autorités françaises. Précisément, le 23 septembre 2015, il était fait état de la possibilité d'installer des portiques de sécurité et de scans de tickets notamment dans les gares de Bruxelles-Midi, de Liège et d'Anvers. Votre prédécesseur déclarait en effet que nos gares étaient moins bien sécurisées que d'autres gares internationales européennes. C'était lors d'une visite réalisée en Espagne, à Madrid, un pays qui a fait le choix d'installer des portiques dans ses gares depuis les attentats de 2004.

Le 24 novembre 2015, les ministres belge et français de la Mobilité ont échangé sur l'initiative française de vouloir placer ces dispositifs de sécurité sur les quais du Thalys. Ils ont annoncé une réunion de concertation entre pays et opérateurs concernés dans notre pays, la France, les Pays-Bas et l'Allemagne.

Le 22 décembre 2015, la France installe ses portiques et scanners (X-Ray) sur les quais Thalys à la gare du Nord à Paris, ainsi qu'à Lille. À ce moment, la SNCB indiquait qu'elle étudiait encore cette faisabilité sur les quais des gares belges.

Suite à ces informations, j'ai questionné le ministre de l'Intérieur le 20 janvier dernier. Le ministre me répondait que des discussions étaient en cours entre la police des chemins de fer et le SPF Mobilité.

te merken vraagt HR Rail het personeel om alert te blijven en onrustwekkend gedrag te melden.

27.03 Philippe Pivin (MR): Er zijn dus contacten. Het is de bedoeling de screening te verfijnen. Ik veronderstel dat u gerichter en doeltreffender zult kunnen screenen.

28.01 Philippe Pivin (MR): De ministers van Mobiliteit en van Binnenlandse Zaken hebben maatregelen aangekondigd om de veiligheid in de stations te verhogen. Ze willen vooral de patrouilles van de politie en van het leger versterken en veiligheids-poortjes en bagagescanners in Brussel, Luik en Antwerpen laten installeren.

Op 24 november hebben de ministers van Mobiliteit van Frankrijk en België het gehad over de mogelijkheid om deze controlesystemen te plaatsen op de perrons waar de Thalys halteert. Op 22 december heeft de Franse overheid poortjes en scanners in de Parijse gare du Nord en in Rijsel geïnstalleerd.

De heer Jambon heeft in januari gezegd dat er daarover nog altijd besprekingen aan de gang waren tussen de spoorwegpolitie en de FOD Mobiliteit. In de globale nota voor de beveiliging van de Belgische stations van de vorige minister van Mobiliteit was er sprake van 20 poortjes en 15 scanners voor Brussel en van soortgelijke investeringen in Zaventem, Antwerpen of Luik.

Le 1^{er} février, votre prédécesseur semblait avoir terminé son analyse et défini une note globale budgétée pour sécuriser les gares belges. Il était alors notamment question de l'installation de vingt portiques et quinze scanners pour la zone bruxelloise et d'autres investissements similaires dans les autres infrastructures belges, telles que Zaventem, Anvers ou Liège.

Récemment, une information parue dans la presse indiquait que le choix aurait été fait de ne pas installer ces portiques dans nos infrastructures ferroviaires.

La décision de ne pas installer de portiques de sécurité à scanner X-Ray dans nos gares Thalys a-t-elle été prise? Est-ce définitif ou temporaire? Si c'est le cas, quels sont les éléments d'expertise ou autres qui ont amené à cette conclusion de ne pas les installer dans nos gares Thalys? Quels sont les échanges menés entre autorités belges et françaises à ce sujet ou entre SNCB et SNCF? Quelles seraient les autres mesures envisagées par vos services pour renforcer la sécurité en ces endroits et dans quels délais? Est-il, par exemple, question de caméras intelligentes? Dans l'affirmative, combien y en a-t-il parmi les mille caméras annoncées par votre collègue de l'Intérieur? Quelles sont les caractéristiques de celles-ci qui permettraient d'assurer un meilleur contrôle des bagages, des voyageurs et donc une meilleure sécurisation de nos infrastructures ferroviaires?

28.02 François Bellot, ministre: Cher collègue, l'installation de portiques de sécurité est prévue dans les gares de Bruxelles-Midi, Anvers-Central et Liège-Guillemins. L'installation pratique doit encore être spécifiée. Les discussions entre experts de la police et de la SNCB sont pratiquement terminées et mon collègue de l'Intérieur et moi-même allons proposer des mesures structurelles au gouvernement.

Les attentats ont montré que, plus que les infrastructures, les *soft targets* étaient devenues la cible des terroristes. Il est donc essentiel de prévoir un dispositif ciblé sans risque supplémentaire pour les voyageurs, ce qui serait le cas si des files trop longues devaient se former avant les portiques.

Il faut également que le transport ferroviaire continue à être un moyen de transport facile à utiliser. Les experts considèrent qu'il est nécessaire de bien distinguer la surveillance qui doit être permanente, du contrôle qui ne doit pas l'être mais qui doit être bien ciblé. Il faut aussi pouvoir apporter une réponse rapide en cas d'incident. Les mesures devront être humaines tout comme technologiques.

La SNCB consulte depuis plusieurs mois le marché afin de voir les dispositifs les plus performants, notamment en matière de caméras intelligentes. Néanmoins, ces dernières ne sont pas totalement adaptées à un environnement tel que les gares et génèrent encore trop souvent de fausses alertes. Les équipes techniques d'affinage doivent intervenir, ce qui prend du temps et génère un coût non négligeable.

Cependant, il est clair que les futurs investissements de la SNCB tiendront compte des dernières technologies, notamment en matière de *software* permettant une reconnaissance faciale cognitive, une

Volgens de pers zou men er echter voor gekozen hebben om geen poortjes in de stations te installeren.

Werd er beslist geen veiligheids-poortjes met röntgenscanners te installeren in de Thalysstations? Is die beslissing definitief? Op grond waarvan werd ze genomen? Welke besprekingen vonden er in dat verband plaats tussen de Franse en Belgische autoriteiten en tussen de NMBS en de SNCF? Welke andere veiligheidsmaatregelen worden er genomen voor die stations? Wordt er aan intelligente camera's gedacht?

28.02 Minister François Bellot: De installatie van veiligheids-poortjes is gepland in de stations Brussel-Zuid, Antwerpen-Centraal en Luik-Guillemins. De besprekingen tussen deskundigen van de politie en de NMBS zitten in de eindfase.

De terroristen hebben het niet zozeer gemunt op de infrastructuur, maar wel op soft targets. Er is dus nood aan maatregelen die geen extra risico inhouden voor de reizigers, en dat zou wel zo zijn indien er lange wachtrijen ontstaan voor de veiligheids-poortjes. Het treinvervoer moet toegankelijk blijven. Men moet een onderscheid maken tussen toezicht en controle; de laatste is niet permanent, maar gericht.

De NMBS onderzoekt al verscheidene maanden welke apparatuur de beste resultaten geeft. Intelligente camera's zijn echter nog niet aangepast aan een stations-omgeving, waar ze te vaak tot vals alarm zouden leiden.

In het kader van de toekomstige

détection des mouvements et objets suspects et bien d'autres éléments que je ne détaillerai pas ici.

investeringen van de NMBS zal er rekening worden gehouden met de technologische vooruitgang op het stuk van gezichtsherkenning, bewegingsdetectie en detectie van verdachte objecten.

28.03 Philippe Pivin (MR): Monsieur le ministre, au début de votre réponse vous avez donc dit que trois endroits seraient équipés de portiques, Bruxelles-Midi ...

28.04 François Bellot, ministre: Liège-Guillemins.

28.05 Philippe Pivin (MR): Et Anvers-Central. Avez-vous une idée du phasage ou du délai avant l'implémentation des dispositifs?

28.03 Philippe Pivin (MR): Wat is het tijdpad voor de installatie van een en ander?

28.06 François Bellot, ministre: Second semestre 2016.

28.06 Minister **François Bellot:** De tweede helft van 2016.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

29 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het vervoersplan 2017" (nr. 11789)

29 Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le plan de transport 2017" (n° 11789)

29.01 David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, er hebben opnieuw roadshows van de NMBS plaatsgevonden. Ik meen dat die een goed initiatief zijn. Collega Van den Bergh en ikzelf waren aanwezig in Antwerpen.

29.01 David Geerts (sp.a): Le plan de transport 2014 prévoyait des délais tampon pour garantir, au vu des travaux, des correspondances plus "solides". Depuis lors, ces travaux sont terminés ou n'ont pas abouti – et n'aboutiront pas à court terme. Ces délais tampon seront-ils par conséquent revus dans le plan de transport 2017?

In 2014 is er ook een vervoersplan geweest, waar nieuwe buffertijden werden gecreëerd. De motivering was om tot robuustere verbindingen komen, gelet op de werken, en zo de stiptheid verbeteren.

Les horaires cadencés et symétriques permettent la mise en place de correspondances de qualité. Créera-t-on davantage de nœuds?

Wij stellen vast dat een aantal werken intussen afgerond is en dat een aantal andere werken uit het meerjareninvesteringsplan nog niet doorgegaan zijn. Mij lijkt het dat zij, wegens besparingen, op korte termijn ook niet gepland zijn. Daarnaast zien wij dat ons netwerk bestaat uit een gecadanceerde, symmetrische dienstregeling. Dat wil zeggen dat er eigenlijk een mogelijkheid moet zijn om goede overstapregelingen uit te werken en de reizigersstromen beter in kaart te brengen.

La SNCB connaît-elle l'instrument utilisé par les Pays-Bas pour recenser les flux de voyageurs?

Mijn vragen zijn de volgende.

Klopt mijn redenering dat, indien er geen bijkomende werken worden opgestart, de buffertijden opnieuw afgevoerd kunnen worden en herbekeken kunnen worden met het oog op het vervoersplan voor 2017?

In Nederland is een app ontwikkeld die onder andere het aantal overstappende reizigers vermeldt, zodat het aanbod beter afgestemd kan worden. Is deze tool ook bekend bij de NMBS?

Zijn er reeds inspanningen geleverd om onze gecadanceerde,

symmetrische dienstregeling te optimaliseren en meer knooppunten te genereren, of worden die nog in het vooruitzicht gesteld?

29.02 Minister **François Bellot**: Mijnheer de voorzitter, een reeks geplande werkzaamheden wordt niet verwezenlijkt zoals vooropgesteld in het kader van het vervoersplan 2014-2017. Voor het vervoersplan 2017 zullen inderdaad alle aspecten die u hebt aangehaald opnieuw worden bekeken.

In Nederland worden de reizigersstromen gemeten aan de hand van de gevalideerde vervoersbewijzen, smartcards van het type MOBIB, hetzij aan de toegangspoortjes, hetzij aan de daartoe geïnstalleerde valideerplaatsen. Dat valideringspercentage zou ongeveer 80 % bedragen.

De NMBS laat mij weten dat zij voorstander is van open data voor zover de ter beschikking gestelde gegevens niet van strategische aard zijn en het gebruik van die gegevens een meerwaarde kan opleveren. De reizigersstromen zouden moeten worden gemeten op basis van betrouwbare informatie en niet op basis van steekproeven zoals dat vaak het geval is bij smartphonetoepassingen.

De spoorweg is de openbare vervoersmodus die de ruggengraat vormt van de mobiliteitsketen. Het systeem van de aansluitingsknooppunten speelt dan ook een cruciale rol, zowel voor de aansluitingen trein-trein, maar ook en vooral voor de aansluitingen bus-trein. In Lichtervelde bijvoorbeeld kan De Lijn ervoor zorgen dat haar bussen aankomen rond dit knooppunt om 30 min na het uur waardoor aansluitingen bus-trein mogelijk zijn naar De Panne, Brugge, Kortrijk en Brussel.

De NMBS informeert dat ze in 2017 nog verder wil gaan in het creëren van knooppunten maar het huidige net heeft een aantal beperkingen: enkel spoor, rijtijd, stiptheid tussen twee stations, niet geschikt om twee knooppunten te genereren, capaciteit van het station om meerdere treinen tegelijkertijd te ontvangen. In een volgende fase zal het dus noodzakelijk zijn om alle parameters te herbekijken, met name op het vlak van infrastructuur, zodat de verbindingen op het juiste moment aansluiting kunnen geven in de knooppunten. Deze tweede fase maakt integraal deel uit van mijn oriëntatienota van mei 2016.

29.03 **David Geerts** (sp.a): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord.

Ik vind het belangrijk dat hier gezegd wordt dat die buffertijden effectief herbekeken worden zodat men opnieuw mogelijk realistische uurtijden heeft op de gereden verbindingen.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 11790 van de heer Geerts wordt omgezet in een schriftelijke vraag. Vraag nr. 11846 van mevrouw Cassart-Mailleux is uitgesteld. De samengevoegde vragen nrs 11880 van mevrouw Matz en 11979 van de heer Geerts zijn in schriftelijke vragen omgezet.

29.02 **François Bellot**, ministre: Certains travaux prévus dans le plan de transport 2014-2017 ne seront en effet pas réalisés. Nous allons dès lors réévaluer les aspects évoqués.

La SNCB est favorable à un système de données ouvertes tant qu'elles ne sont pas d'importance stratégique et qu'elles peuvent offrir une plus-value. Les flux de voyageurs doivent être mesurés à l'aide d'informations fiables. Aux Pays-Bas, ces flux sont chiffrés sur la base de la validation des titres de transport.

Le système des nœuds de communication revêt une importance capitale pour les correspondances entre trains et surtout, entre les bus et les trains. Le réseau actuel comporte cependant plusieurs limites. L'ensemble des paramètres, en particulier en matière d'infrastructures, seront réévalués dans une phase ultérieure.

Le **président**: La question n° 11790 de M. Geerts et les questions jointes n°s 11880 de Mme Matz et 11979 de M. Geerts sont transformées en questions écrites. La question n° 11846 de

Mme Cassart-Mailleux est reportée.

30 Question de Mme Isabelle Poncelet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'évaluation de la tarification transfrontalière entre la Belgique et le Grand-Duché de Luxembourg" (n° 11891)

30 Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de evaluatie van de tarieven voor grensoverschrijdend treinverkeer tussen België en het Groothertogdom Luxemburg" (nr. 11891)

Voorzitter: Paul-Olivier Delannois.

Président: Paul-Olivier Delannois.

30.01 **Isabelle Poncelet** (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, j'ai à plusieurs reprises interrogé votre prédécesseur sur un sujet important concernant la mobilité transfrontalière: le lancement du Flex Pass qui est en vigueur depuis le 1^{er} octobre et qui est combiné avec le mPass au Luxembourg sur notamment la portion de trajet comprise entre le point frontière et la première gare luxembourgeoise. Mais nous savons que cette mesure ne concerne que les frontaliers dont les employeurs acceptent d'acheter le mPass pour leurs salariés car on ne peut pas acheter un mPass à titre individuel. Par ailleurs, la formule mPass (et donc aussi le Flex Pass) est uniquement annuelle. La réduction de tarif annoncée n'émane pas directement de la SNCB; elle provient en partie du coût réduit du mPass luxembourgeois mais aussi, et principalement, de l'intervention potentielle des employeurs luxembourgeois dans ce coût.

Fin de l'année dernière, il m'avait été répondu que le Flex Pass ferait "l'objet d'une évaluation prochaine" et que sur cette base, "des adaptations pourraient, le cas échéant, être apportées afin de continuer à participer à la décongestion des routes belges et luxembourgeoises". Votre prédécesseur disait également vouloir s'engager "à ce que cette évaluation soit suivie de résultats via notamment des objectifs clairs et précis dans le contrat de gestion".

Monsieur le ministre, quelle est votre position concernant le Flex Pass? Une évaluation du Flex Pass a-t-elle eu lieu? Si oui, quels en ont été les résultats? Si non, quand cette évaluation est-elle prévue? Qu'en est-il des autres navetteurs qui travaillent dans des PME et dont l'employeur ne propose pas d'acquiescer le mPass? Cette réduction de tarif ne s'applique pas aux salariés qui ne prennent qu'un abonnement mensuel ou qu'à certaines périodes de l'année et ne s'applique pas non plus aux travailleurs à temps partiel. À quand une véritable tarification transfrontalière avec une politique commerciale propre à la SNCB? Avez-vous des projets concrets? Avez-vous rencontré votre homologue luxembourgeois à ce sujet? Voilà, monsieur le ministre, mes questions. Mais je vois que vous êtes préoccupé par d'autres choses.

30.01 **Isabelle Poncelet** (cdH): Personen die voor hun woon-werkverkeer regelmatig met de trein naar het Groothertogdom Luxemburg reizen, kunnen – weliswaar alleen via hun Luxemburgse werkgever – een mPass krijgen waarmee ze voordelig gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer aldaar.

Sinds 1 oktober 2015 kunnen ze die mPass combineren met de Flex Pass, het jaarabonnement van de NMBS.

Uw voorganger had een evaluatie van dat systeem gepland.

Wat is uw standpunt over die Flex Pass?

Werd die Flex Pass al geëvalueerd? Zo ja, wat waren de resultaten van die evaluatie? Zo niet, wanneer is die evaluatie gepland?

Wat met de andere pendelaars, wier werkgever hen geen mPass voorstelt?

De Flex Pass is een jaarabonnement. Heeft u voorstellen voor reizigers die een maandabonnement nemen of niet het hele jaar door met de trein reizen?

Wanneer komt er een volwaardig grensoverschrijdend tariefbeleid en krijgt de NMBS haar eigen commerciële beleid? Heeft u concrete plannen in die richting?

Heeft u een en ander al met uw

Luxemburgse ambtgenoot kunnen bespreken?

30.02 François Bellot, ministre: Madame Poncelet, ce nouveau produit mis en place depuis le 1^{er} octobre 2015 combine un abonnement transfrontalier SNCB et le mPass luxembourgeois. Le mPass actuellement délivré sous la forme d'un titre de transport annuel est vendu aux seuls employeurs luxembourgeois par le Verkéiersverbond après la signature d'une convention.

Le Flex Pass est une nouvelle carte train annuelle au départ de la zone transfrontalière vers la première gare luxembourgeoise. La SNCB m'informe que ce nouveau produit remporte un certain succès depuis sa mise en place. L'abonnement étant actuellement annuel, une évaluation du Flex Pass aura lieu après un an de commercialisation, soit au quatrième trimestre de cette année. Le Flex Pass sera maintenu. L'objectif est d'encourager les employeurs luxembourgeois, dont la proportion n'est pas aussi élevée qu'on le croit, à signer la convention avec le Verkéiersverbond pour que les salariés bénéficient d'une tarification plus intéressante. Selon le premier feedback des clients, un abonnement mensuel ou trimestriel serait effectivement plébiscité. Dès lors, la possibilité de proposer une formule mensuelle ou trimestrielle du Flex Pass est à l'étude.

Depuis ma prise de fonction, j'ai déjà eu l'occasion de m'entretenir à trois reprises avec mon homologue luxembourgeois, François Bausch. Nous examinons ensemble les améliorations tarifaires possibles visant à offrir une flexibilité maximale à tous les navetteurs transfrontaliers. Je rappelle que l'un des problèmes actuels, c'est que par rapport à tous les Belges qui traversent la frontière pour aller au Grand-Duché de Luxembourg, si ma mémoire est bonne – excusez-moi si le chiffre n'est pas tout à fait exact dans la proportion –, je pense qu'il y a 25 à 28 % des gens employés au Grand-Duché qui adhèrent à ces fameux accords. Il y a donc un peu un frein à ce niveau-là mais la balle est dans le camp luxembourgeois. Les Luxembourgeois travaillent à la problématique de l'adhésion à la convention.

30.03 Isabelle Poncelet (cdH): Je vous remercie, monsieur le ministre, pour ces réponses. Il serait intéressant de savoir quelle est la taille de ces entreprises qui adhèrent à la convention parce qu'évidemment, une grosse société a plus de facilités à offrir ce service qu'une plus petite. Il faudrait aussi voir là s'il est possible de faire des assouplissements mais de nouveau, c'est l'employeur qui fait l'effort, ce n'est pas la SNCB. C'est un peu cela qu'on regrettait. On aimerait qu'il y ait aussi un geste de la part de la SNCB vis-à-vis du travailleur luxembourgeois pour l'encourager à continuer à prendre le train.

Je me réjouis de l'évaluation qui arrive au quatrième trimestre. Nous serons attentifs. Je suppose qu'il y aura une information qui circulera en temps voulu.

30.02 Minister François Bellot: De mPass wordt momenteel uitsluitend aan Luxemburgse werkgevers uitgereikt, in de vorm van een jaarlijks vervoersbewijs, na de ondertekening van een overeenkomst met het Luxemburgse Verkéiersverbond.

De Flex Pass is een jaartraject-treinkaart waarmee men in combinatie met de mPass vanuit een Belgisch station in de grensstreek naar het eerste Luxemburgse station kan sporen.

Na een jaar zal dit geëvalueerd worden, d.i. in het vierde trimester van 2016.

Volgens de eerste feedback van klanten zijn de meesten voorstander van een abonnement voor een maand of drie maanden. Men onderzoekt of het mogelijk is om de Flex Pass voor een dergelijke periode aan te bieden.

Sinds mijn aantreden heb ik mijn Luxemburgse ambtgenoot drie keer ontmoet. We bekijken welke verbeteringen van de tarieven er mogelijk zijn.

Ongeveer 25 procent van de in Luxemburg tewerkgestelde pendelaars valt onder die overeenkomst. Luxemburg probeert dit percentage te verbeteren.

30.03 Isabelle Poncelet (cdH): Hoe groot zijn de ondernemingen die de overeenkomst van het Verkéiersverbond ondertekenen?

Voorts is het jammer dat het de werkgever is en niet de NMBS die de inspanning doet.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

31 Question de Mme Isabelle Poncelet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la fermeture des salles d'attente dans les gares" (n° 11893)

31 Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de sluiting van de wachtzalen in stations" (nr. 11893)

31.01 **Isabelle Poncelet** (cdH): Monsieur le ministre, plusieurs fermetures de salles d'attente ont été constatées dans les gares. Cela réduit le confort des voyageurs et nous demandons s'il serait possible de laisser accessibles ces salles d'attente même si le guichet est fermé. Est-ce vraiment impossible de les laisser ouvertes? Nous ne demandons même pas qu'elles soient chauffées, mais accessibles.

31.01 **Isabelle Poncelet** (cdH): Er werden verscheidene wachtzalen in stations gesloten, wat het reizigerscomfort vermindert.

Kunnen die wachtzalen niet toegankelijk blijven, ook al worden de loketten in de stations gesloten?

31.02 **François Bellot**, ministre: Madame Poncelet, la SNCB m'informe que, lorsque le guichet d'une gare est fermé, elle prend contact avec les autorités locales. Il s'agit de permettre à la commune de profiter du bâtiment vide tout en maintenant des services à la clientèle, tels qu'une salle d'attente ouverte et chauffée, etc. En échange, nous sollicitons la signature d'un bail emphytéotique, avec un canon qui tient compte des services rendus. Les gares concernées en province du Luxembourg sont Gouvy, Vielsalm, Bertrix, Florenville, Melreux et Poix-Saint-Hubert.

31.02 **Minister François Bellot**: De NMBS heeft mij meegedeeld dat wanneer er een loket in een station gesloten wordt, zij contact opneemt met de lokale autoriteiten zodat die gebruik kunnen maken van het leegstaande gebouw. De betrokken stations in de provincie Luxemburg zijn Gouvy, Vielsalm, Bertrix, Florenville, Melreux en Poix-Saint-Hubert.

La SNCB a écrit dernièrement aux bourgmestres concernés afin de relancer leur intérêt pour les gares de Florenville et Melreux. Une rencontre avec la commune de Florenville aura lieu prochainement.

De NMBS heeft een brief geschreven naar de betrokken burgemeesters om hen er nogmaals op te wijzen dat de stationsgebouwen in Florenville en Melreux leeg zullen komen te staan. De wachtzalen in de stations Bertrix en Gouvy zijn nog gedeeltelijk open. Er zou binnenkort een akkoord worden gesloten met betrekking tot het station Vielsalm. De gemeente Poix-Saint-Hubert is niet geïnteresseerd in het stationsgebouw.

Pour Bertrix et Gouvy, la vente au guichet y est encore organisée, de sorte que la salle d'attente y est partiellement ouverte.

Pour Vielsalm, les négociations sont en cours depuis longtemps et un accord devrait émerger sous peu. En ce qui concerne Poix-Saint-Hubert, à la suite de contacts avec le bourgmestre de Saint-Hubert il y a deux ans, la commune n'était pas intéressée par le bâtiment.

À titre d'information, à Longlier-Neufchâteau, le bâtiment a été vendu à la commune en 2015.

31.03 **Isabelle Poncelet** (cdH): Monsieur le ministre, merci pour ces réponses. Qu'en est-il de Marbehan, qui est ma commune? La salle y est déjà fermée partiellement.

31.03 **Isabelle Poncelet** (cdH): Hoe zit het met de gemeente Marbehan, waar de wachtzaal al gedeeltelijk gesloten is?

31.04 **François Bellot**, ministre: Elle ne se trouve pas sur ma liste.

31.04 **Minister François Bellot**: Die staat niet op mijn lijst.

31.05 **Isabelle Poncelet** (cdH): Comme le guichet ferme à 13 h 00, la salle d'attente est fermée tout l'après-midi.

31.05 **Isabelle Poncelet** (cdH): Aangezien het loket om 13 u 00 sluit, is de wachtzaal de hele namiddag gesloten.

En annexe de cette gare de Marbehan, il y avait une cafétéria. Là

aussi des contacts avaient été pris avec la commune. Apparemment, différents contacts ont été entrepris, entre autres par un privé. La commune avait marqué son intérêt pour la proposition de la SNCB, mais la concession a été signée avant que la commune n'ait donné son accord.

De gemeente vond het jammer dat ze niet tijdig verwittigd werd.

Au niveau communal, on a regretté de ne pas avoir été averti à temps et de ne pas avoir été averti de l'intérêt du privé. Cela ne concerne pas la salle d'attente.

31.06 François Bellot, ministre: Je pense que ce sont deux services différents. L'un gère les concessions avec des établissements horeca, l'autre gère les espaces publics comme les salles d'attente et les guichets. Je veux bien leur conseiller d'avoir des contacts entre eux.

31.06 Minister **François Bellot**: De concessies voor de horeca enerzijds en de openbare ruimten en wachtzalen anderzijds worden door twee verschillende diensten beheerd. Ik kan hun voorstellen om de nodige contacten te leggen.

31.07 Isabelle Poncelet (cdH): En tout cas qu'ils s'échangent des informations et que la commune soit ...

31.08 François Bellot, ministre: ... la première partenaire privilégiée à être contactée.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

32 Question de Mme Isabelle Poncelet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la voie 3 en gare de Florenville" (n° 11894)

32 Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het spoor 3 in het station Florenville" (nr. 11894)

32.01 Isabelle Poncelet (cdH): Monsieur le ministre, j'ai déjà interrogé à plusieurs reprises votre prédécesseur à propos de la voie 3. Les informations qui me reviennent font toujours état de la suppression dont il était question. Le démontage de cette voie était prévu pour le premier semestre 2016. Ce semestre est quasiment fini et les travaux n'ont pas été entrepris car entre-temps, on a annoncé que le démontage aurait lieu pour le début de 2017.

32.01 Isabelle Poncelet (cdH): Spoor 3 in het station Florenville wordt regelmatig gebruikt om nieuw rollend materieel te testen of als uitwijkspoor voor goederentreinen. Het buiten bedrijf stellen ervan zou veel moeilijkheden veroorzaken en zou volgens mij de eerste stap zijn naar de toekomstige verdwijning van deze lijn.

Je me permets d'insister sur la nécessité de cette voie à Florenville, puisque les travaux n'ont pas commencé. La suppression de cette voie entraînerait de nombreuses difficultés en cas de problèmes avec d'autres trains au sein de cette gare. Il est évident que cette troisième voie a toujours son importance et est régulièrement utilisée pour les essais de nouveau matériel roulant ou comme voie d'évitement pour les trains de marchandises.

Kunt u overwegen om spoor 3 in dat station te behouden en Infrabel vragen deze werf te schrappen? Zo niet, kunt u Infrabel vragen dat de relevantie van de afbraak van dat spoor bestudeerd wordt en dat de uitvoering van deze beslissing uitgesteld wordt? Zal het spoor, als het ontmanteld wordt, heraangelegd worden in een andere regio van het land?

Selon moi, cette suppression est une amorce à une sous-utilisation future de la ligne. Dès lors, on peut craindre de la voir disparaître à terme. Si des économies devaient se faire, elles ne doivent pas être faites dans les zones rurales sous peine de voir la mobilité dans ces régions revenir exclusivement à l'utilisation de la voiture.

Monsieur le ministre, pouvez-vous envisager de préserver cette voie 3 à Florenville et demander à Infrabel, dont un représentant est à ma droite, de déprogrammer ce chantier? Si tel n'était pas le cas,

pourriez-vous demander à Infrabel d'étudier la pertinence de ce démontage et de postposer l'exécution de cette décision? En cas de démontage, cette voie sera-t-elle remplacée dans une autre région du pays?

32.02 François Bellot, ministre: Madame Poncelet, Infrabel, dans le respect de l'article 90 de son contrat de gestion, procède au renouvellement des appareils de voies, autrement dit des aiguillages, de Florenville en concentrant ceux-ci du côté Bertrix de la gare.

Cette mesure présente l'avantage de situer ces appareils de voies dans une zone en alignement, plus favorable à la vitesse que dans la zone en courbe (Virton). À la faveur de ce renouvellement, la voie 3 sera supprimée, vu sa faible utilisation, et la proximité de voies de garage de 750 mètres à Bertrix et à Athus.

La situation résultant de cette simplification permet de dimensionner au mieux les installations par rapport au trafic actuel de la ligne 165, desserte locale et corridor transeuropéen mer du Nord-Méditerranée.

32.02 Minister François Bellot: Met inachtneming van het beheerscontract werkt Infrabel aan de vernieuwing van de wissels in Florenville. Deze maatregel biedt het voordeel dat deze wissels voortaan op een rechtlijnig spoorvak zullen liggen, wat hogere snelheden mogelijk maakt dan een opstelling in een bocht. Spoor 3 wordt dus buiten bedrijf gesteld omdat het weinig gebruikt wordt. Door deze vereenvoudiging zullen de installaties beter aangepast zijn aan het huidige verkeer op lijn 165.

32.03 Isabelle Poncelet (cdH): Je vous remercie pour votre réponse, monsieur le ministre. C'est tout de même dommage. Les informations que j'ai au niveau local, issues du personnel qui travaille sur place, semblent dire que cette voie a beaucoup d'utilité. Elle est justement nécessaire entre Virton et Bertrix. Peut-être est-il utile d'analyser une nouvelle fois la situation?

32.03 Isabelle Poncelet (cdH): Het personeel ter plaatse zegt mij nochtans dat dit spoor nodig is. Misschien moet de situatie nogmaals tegen het licht gehouden worden?

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

33 Question de Mme Isabelle Poncelet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les patrouilles de prévention Securail en gare de Virton" (n° 11895)

33 Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de preventiepatrouilles van Securail in het station Virton" (nr. 11895)

33.01 Isabelle Poncelet (cdH): Monsieur le ministre, vous avez déjà légèrement abordé la question en donnant une réponse à Mme Caprasse.

Je ne réexpliquerai pas tout le contexte de la gare de Virton: pas de tunnel, moins de personnel, gare partiellement fermée. On craint donc pour l'avenir de la gare mais surtout pour la sécurité des voyageurs, qui doivent traverser les voies.

À une question posée début mars, il m'avait été répondu que Securail reprendrait la gare de Virton dans ses patrouilles de prévention sans pouvoir me dire quand ces patrouilles débuteraient. Il avait été également précisé que "si jamais il s'avère que le dispositif mis en place par Infrabel et la SNCB n'est pas respecté par les voyageurs et crée des problèmes de sécurité après une période de sensibilisation, une répression accrue pourra être envisagée".

Monsieur le ministre, des patrouilles Securail sont-elles organisées à Virton? Si oui, à quelle fréquence? Si non, pour quelle raison? Une

33.01 Isabelle Poncelet (cdH): Er wordt gevreesd voor de toekomst van het station Virton, waar er geen tunnel is en er maar een beperkt aantal personeelsleden aanwezig is. Men vreest voor de veiligheid van de reizigers, die de sporen moeten oversteken.

In maart gaf de minister aan dat Securail het station Virton in zijn preventiepatrouilleschema zou opnemen. Wordt er daar nu gepatrouilleerd? Zo ja, met welke frequentie? Zo niet, waarom niet? Werd de veiligheid geëvalueerd sinds de gedeeltelijke sluiting van de loketten? Zo niet, wanneer zal dat gebeuren? Zo ja, wat waren de

évaluation de la sécurité en gare de Virton a-t-elle déjà eu lieu depuis cette fermeture partielle du guichet? Si oui, qu'en est-il ressorti? Si non, est-elle prévue et quand?

Des mesures seront-elles être prises, afin de garantir une totale sécurité aux usagers de la gare de Virton, comme le prévoit la loi?

33.02 François Bellot, ministre: Madame Poncelet, permettez-moi de vous renvoyer à la réponse donnée par mon prédécesseur à la question n° 9097 du 1^{er} février 2016 posée par M. Maingain!

À propos de la traversée des voies en gare de Virton, je partage assurément vos préoccupations en termes de sécurité. "La gare ne comportant effectivement pas de passage sous voies, les usagers traversent les voies à hauteur de la gare sous la surveillance du personnel de gare", me dit-on.

33.03 Isabelle Poncelet (cdH): Il n'y en a plus!

33.04 François Bellot, ministre: On m'assure que les traversées se font toujours en présence de personnel. La surveillance de cette traversée à niveau est assurée actuellement par du personnel de la direction Traffic Management & Services d'Infrabel, lorsqu'elle doit être utilisée par les voyageurs pendant l'amplitude de la circulation des trains de voyageurs.

Il faut donc que des trains de voyageurs circulent. La traversée a lieu avant et après le passage du train. Cette activité est indépendante de l'accueil et de la vente en gare de Virton qui sont du ressort de la SNCB.

Il n'y a aucune modification de cette procédure de sécurité au 1^{er} mars 2016. La sécurité de la traversée des voies par les voyageurs reste du ressort d'Infrabel, qui maintient et maintiendra du personnel sur place. Des patrouilles des agents de sécurité de Securail sont organisées plusieurs fois par semaine sur la ligne 165 qui dessert notamment la gare de Virton.

Une analyse de risques a permis de déterminer que le phénomène de traversée de voies en dehors de toute justification pour prendre le train est surtout l'œuvre des écoliers. Les agents de sécurité se rendent une fois par semaine en gare de Virton pour prévenir les traversées de voies par des écoliers. Il est aussi à noter que la police des chemins de fer et la police locale sont également présentes et procèdent à des patrouilles.

Au vu des statistiques, voici la criminalité concernant la gare de Virton: une agression verbale, une agression physique pour 2016, aucune en 2015, cinq resquilleurs signalés pour 2015 et 2016.

La SNCB m'informe qu'il n'est pas à l'ordre du jour des réunions opérationnelles d'augmenter la présence de Securail à Virton par rapport à ce qui est effectué jusqu'à présent.

Cependant, les chiffres sont surveillés de manière quotidienne par

resultaten?

Zullen er maatregelen worden genomen om een totale veiligheid voor de gebruikers te garanderen, zoals bepaald in de wet?

33.02 Minister François Bellot: Ik verwijst naar het antwoord van mijn voorganger op vraag nr. 9097 van de heer Maingain.

Ik deel uw bezorgdheid: het station heeft geen ondergrondse doorgang en de treinreizigers steken de sporen over onder het toezicht van het personeel van Infrabel, tijdens de uren van de treindienst voor reizigerstreinen.

33.04 Minister François Bellot: Voor het reizigersonthaal en de ticketverkoop in het station Virton is de NMBS bevoegd.

Verschillende keren per week patrouilleren er Securailagenten in de treinen op lijn 165, waarop ook Virton ligt. Los van de op- en afstappende reizigers zijn het vooral scholieren die de sporen oversteken. De Spoorweggpolitie en de lokale politie patrouilleren.

In 2016 werden er een geval van verbaal geweld en een geval van fysieke agressie in het station Virton opgetekend, in 2015 werd er niets gemeld. Voor 2015 en 2016 werden er vijf zwartrijders gesignaleerd. Het aantal Securailpatrouilles wordt niet opgetrokken. De cijfers worden dagelijks gemonitord: op incidenten wordt er onmiddellijk gereageerd.

De Spoorweggpolitie en de lokale politie organiseren binnenkort een gezamenlijke actie tegen jeugdcriminaliteit en druggebruik. Het koninklijk besluit van 9 juli 2013 heeft betrekking op de veiligheid van de exploitatie, niet op de veiligheid van personen en goederen.

l'encadrement de Securail et une réaction immédiate est appliquée en cas d'incidents passant, notamment, par la surveillance des lieux par Securail, la police des chemins de fer et la police locale.

La police des chemins de fer va organiser prochainement une action conjointe avec la police locale en ciblant la délinquance juvénile et la consommation de stupéfiants. L'arrêté royal du 9 juillet 2013 déterminant les exigences applicables au personnel de sécurité concerne la sécurité de l'exploitation et non la sécurité des personnes et des biens que vous évoquiez dans votre question.

33.05 Isabelle Poncelet (cdH): Monsieur le ministre, l'opération de sensibilisation est une bonne chose. C'est le même personnel, puisque c'est Infrabel qui assure la sécurité. Le personnel de la SNCB n'est plus là, comme il n'y a plus de guichet.

La sécurité n'est pas assurée avec la même qualité que précédemment. Cela suscite des inquiétudes.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

34 Question de Mme Isabelle Poncelet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la fermeture de la gare de Melreux-Hotton" (n° 11896)

34 Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de sluiting van het station Melreux-Hotton" (nr. 11896)

34.01 Isabelle Poncelet (cdH): Monsieur le ministre, de nombreuses questions parlementaires ont été posées concernant les fermetures trop nombreuses de guichets un peu partout en Belgique. Je souhaiterais ici revenir sur le cas de celle de Hotton-Melreux. Tout comme celle de Bomal, son guichet est fermé depuis le 1^{er} mars 2015. Cette gare, en parfait état, pourrait encore rendre de nombreux services. Or, là, les usagers n'ont plus accès à aucune information, ni à la salle d'attente, ni aux sanitaires, ni à aucune aide pour les personnes à mobilité réduite. Pourtant, lorsque l'on voit la fréquentation de la gare, avec les nombreux travailleurs et étudiants qui se rendent soit à Marche, soit à Liège, on ne peut que déplorer cette fermeture. Elle est d'autant plus surprenante qu'il y a presque deux ans, le 28 septembre 2014, on inaugurait à cet endroit le premier Point vert de la province de Luxembourg. Cela signifiait que les touristes pouvaient y obtenir de nombreuses informations touristiques sur la région Ourthe et Aisne via le guichet de la gare: balades à vélo ou pédestres, sites à voir dans la région, etc. Un an plus tard, quel gâchis face à cette gare fermée!

Quel sera l'avenir de la ligne 43? Nous pouvons nous poser la question. En effet, toutes les fermetures de guichets ne font que diminuer l'attractivité des petites lignes et laissent craindre leur suppression pure et simple. Le train est pourtant un service public qui doit permettre à tous les citoyens de circuler. Il s'agit d'un service au public.

Doit-on craindre pour l'avenir de la ligne 43? Quelle est votre position face au maintien des lignes rurales? Comment garantir un service correct aux usagers qui prennent le train dans une gare fermée - je

33.05 Isabelle Poncelet (cdH): Er is geen NMBS-personeel meer, aangezien er geen loketfunctie meer is. Dat heeft gevolgen voor de veiligheid.

34.01 Isabelle Poncelet (cdH): Het loket in het station Hotton-Melreux is gesloten, net als dat in Bomal. Dat station is in perfecte staat, maar de reizigers hebben niet langer toegang tot de wachtzaal en de toiletten en personen met een beperkte mobiliteit kunnen er ook niet worden geholpen. Die sluiting is heel erg jammer omdat er veel reizigers gebruikmaken van dat station en er twee jaar geleden de eerste groene halte van de provincie Luxemburg werd geopend, waar er toeristische informatie over de streek wordt verstrekt. Wat een verspilling!

Wat zal er in de toekomst met lijn 43 gebeuren? Wat is uw standpunt in verband met het behoud van de landelijke lijnen? Hoe kan men de personen met een beperkte mobiliteit een correcte service verlenen?

pense notamment aux personnes à mobilité réduite?

34.02 François Bellot, ministre: Madame Poncelet, comme énoncé dans mon exposé d'orientation politique, je tiens à rappeler que l'organisation d'une desserte de qualité en milieu rural crée également un lien tangible entre ces zones souvent excentrées et les grands centres. Sous cet angle, le transport ferroviaire contribue au soutien d'une politique d'aménagement du territoire équilibrée ainsi qu'à la cohésion des différentes parties du pays.

Une bonne desserte ferroviaire des zones rurales évite à de nombreux navetteurs la tentation de rester dans leur automobile jusqu'à la destination finale dans les grands pôles d'emploi.

Tous ces éléments justifient amplement, d'un point de vue collectif, la préservation des dessertes ferroviaires en zone rurale. Ainsi, il a été décidé qu'aucune fermeture de point d'arrêt ou de gare n'est programmée d'ici 2020. C'est déjà une décision importante.

La desserte de la ligne 43 Liège-Guillemins - Marloie, en tant que ligne rurale, fait partie des obligations mentionnées dans le contrat de gestion de la SNCB. À son tour, l'exploitation de la ligne fait aussi partie des obligations d'Infrabel.

Dans le cadre de l'élaboration du plan de transport 2017, je veillerai à ce qu'une attention particulière soit accordée à la desserte des lignes 42 et 43.

Pour garantir un service correct, notamment aux personnes à mobilité réduite, la SNCB prend entre autres les mesures suivantes. Premièrement, en matière d'information, un site internet et une application mobile, accessibles 7 jours sur 7, 24 h sur 24, des médias sociaux, Facebook et Twitter ainsi qu'un *call-center* accessible tous les jours de 07 h 00 à 21 h 30.

Deuxièmement, en matière d'achat de titres de transport, les automates de vente dans les gares et dans les points d'arrêt, un site internet et une application mobile, accessibles 7 jours sur 7, 24 h sur 24. Ensuite, une *hot line* accessible tous les jours de 07 h 30 à 21 h 30 permet aux personnes qui éprouvent des difficultés à utiliser un automate de vente d'être assistées.

La gare de Hotton-Melreux ne fait pas partie des gares avec assistance permanente. Toutefois, la SNCB veille à organiser correctement la prise en charge des PMR, si nécessaire au moyen d'équipes mobiles à condition qu'une réservation ait été faite.

En ce qui concerne le bâtiment de gare proprement dit, la SNCB m'informe qu'elle a écrit récemment aux autorités communales afin de relancer éventuellement leur intérêt pour le bâtiment de la gare.

34.03 Isabelle Poncelet (cdH): Je vous remercie pour ces réponses.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

34.02 Minister François Bellot: Een aantrekkelijk treinaanbod in de landelijke gebieden draagt bij aan een evenwichtig ruimtelijke-orderingsbeleid. Als het treinaanbod goed is, zal de pendelaar minder geneigd zijn de auto te blijven nemen. Er werd beslist dat er vóór 2020 geen stations of stopplaatsen meer zouden worden gesloten.

Het treinaanbod op lijn 43 Luik-Guillemins – Marloie maakt deel uit van de verplichtingen in het beheerscontract van de NMBS. Infrabel is verplicht de lijn te exploiteren. Ik zal erop toezien dat er bij de uitwerking van het vervoersplan 2017 bijzondere aandacht wordt besteed aan de lijnen 42 en 43.

Voor een correcte dienstverlening voor personen met beperkte mobiliteit zijn er 24/7 een website en een app beschikbaar. Het callcenter is elke dag bereikbaar van 07 u 00 tot 21 u 30.

De ticketautomaten, website en app zijn continu beschikbaar. Mensen die moeite hebben om een ticket te komen via een ticketautomaat kunnen de hulp invoeren van een hotline, waar ze tussen 07 u 00 en 21 u 30 geholpen worden.

Het station Hotton-Melreux is geen station met permanente assistentie, maar de NMBS ziet erop toe dat de assistentie voor personen met beperkte mobiliteit correct georganiseerd wordt.

De NMBS deelt mij mee dat ze het gemeentebestuur een brief gestuurd heeft om te polsen naar zijn eventuele belangstelling voor het stationsgebouw.

35 Question de Mme Isabelle Poncelet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les problèmes de délivrance des billets via les automates" (n° 11897)

35 Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de problemen met de verkoop van treintickets via de automaten" (nr. 11897)

35.01 **Isabelle Poncelet** (cdH): Monsieur le ministre, des problèmes persistent en termes de délivrance de certains titres de transport via les automates. Il m'avait été répondu dernièrement qu'il était désormais possible pour les clients voyageant vers le Luxembourg d'obtenir des billets au tarif transfrontalier ainsi que de valider leur abonnement au moyen de l'automate. Il me revient cependant que l'achat de billets transfrontaliers ne serait pas possible partout. Face à des guichets fermés et à du personnel SNCB inexistant, il n'est pas tolérable que les usagers ne puissent acheter leur titre de transport dans leur gare de départ et doivent se déplacer dans une autre gare pour pouvoir le faire.

En ce qui concerne le projet de vente de billets internationaux, il m'avait été répondu que les aspects techniques, commerciaux et financiers faisaient encore l'objet d'analyses.

Monsieur le ministre, les problèmes de délivrance de billets et de renouvellement d'abonnement ont-ils pu être réglés? Êtes-vous informé des problèmes constatés dans certaines gares? Si oui, quand seront-ils résolus? Le projet de vente de billets internationaux a-t-il évolué?

35.02 **François Bellot**, ministre: Madame Poncelet, conformément aux accords conclus avec CFL, les automates situés dans la zone frontalière avec le Luxembourg peuvent délivrer, dans la gamme nationale, des billets permettant de circuler vers le Grand-Duché. Ce sont les mêmes que ceux qui sont disponibles aux guichets des zones frontalières. La validation d'un abonnement vers le Luxembourg est possible avec tous les automates de notre pays.

Les aspects techniques, commerciaux et financiers font encore l'objet d'analyses. L'émission via les automates de billets pour les trains internationaux sans réservation, autrement dit les NRT, est prévue pour le second semestre 2017.

35.03 **Isabelle Poncelet** (cdH): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Voorzitter: Isabelle Poncelet.

Présidente: Isabelle Poncelet.

36 Question de M. Paul-Olivier Delannois au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'offre de transport sur la liaison de train entre Mouscron et Bruxelles" (n° 11903)

36 Vraag van de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het treinaanbod tussen Moeskroen en

35.01 **Isabelle Poncelet** (cdH): Treinreizigers kunnen aan de automaat een grensoverschrijdend treinkaartje naar Luxemburg kopen en er een grensoverschrijdend abonnement valideren. Dat zou echter nog niet overal mogelijk zijn.

Zijn die problemen intussen opgelost? Wat met internationale treinkaartjes?

35.02 **Minister François Bellot**: De automaten in de zone die aan Luxemburg grenst, kunnen in het nationale aanbod treinkaartjes naar Luxemburg uitreiken. Een abonnement naar Luxemburg kan aan alle Belgische automaten worden gevalideerd. Vanaf het tweede semester van 2017 zal men aan die automaten ook treinkaartjes voor internationale treinen zonder reservering kunnen verkrijgen.

Brussel" (nr. 11903)

36.01 Paul-Olivier Delannois (PS): Madame la présidente, monsieur le ministre, la liaison de chemin de fer permettant de relier Mouscron à Bruxelles n'offre plus une offre de transport satisfaisante pour les navetteurs. En effet, depuis décembre 2014, les Mouscronnois ne peuvent plus bénéficier de deux trains directs par heure, sauf aux heures de pointe sur cette ligne. Je tiens à signaler que ce deuxième train existe entre Tournai et Bruxelles et qu'il suffirait de prolonger ce dernier pour qu'il se rende jusqu'à Herseaux et Mouscron.

Monsieur le ministre, cette solution proposée, à savoir offrir un deuxième train direct par heure entre Bruxelles et Mouscron en prolongeant celui de Tournai paraît tout à fait envisageable. Partagez-vous cette idée? Est-ce réalisable? Pouvez-vous m'apporter des précisions si tel n'est pas le cas?

36.02 François Bellot, ministre: Monsieur Delannois, lors de la conception du Plan de transport 2014, la SNCB a revu son offre en fonction des flux de voyageurs, des contraintes d'exploitation et des impératifs budgétaires. Ça, c'est la formule classique.

Compte tenu des faibles occupations constatées en heures creuses entre Mouscron et Tournai, l'option a été prise de faire circuler une seule relation cadencée par heure, la relation IC-26 entre Courtrai, Mouscron et Bruxelles. La desserte de Mouscron par la relation IC-06, qui relie Tournai à Bruxelles et l'aéroport, n'est pas envisageable car son prolongement entre Mouscron et Tournai engendrerait un surcoût en personnel et en matériel roulant, la réutilisation directe du matériel devenant impossible.

En heures de pointe, lorsque la clientèle est plus nombreuse, l'offre est complétée par deux trains P directs, soit deux trains directs par heure. Au total, avant 09 h 00, la SNCB offre 9 liaisons entre Mouscron et Bruxelles, soit en train direct soit moyennant une correspondance répondant aux attentes de la majorité de la clientèle.

Dans le cadre du nouveau Plan de transport de décembre 2017, la SNCB réexaminera si des améliorations de l'offre entre Mouscron et Bruxelles sont possibles. Je suppose que lors du *road show*, certains ont eu l'occasion d'en exprimer le besoin.

36.0136.03 Paul-Olivier Delannois (PS): Merci, monsieur le ministre. Effectivement, je ne suis pas nécessairement tout à fait content de votre réponse. En fait, on parle de Mouscron sur Bruxelles mais je vous parlais aussi de la liaison prolongée de Tournai via Mouscron. Il s'agit de donner la possibilité d'avoir une mobilité beaucoup plus grande entre deux villes qui sont très proches et très complémentaires.

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

37 Question de M. Paul-Olivier Delannois au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "une meilleure liaison entre Mouscron et la dorsale wallonne" (n° 11904)

37 Vraag van de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en

36.01 Paul-Olivier Delannois (PS): Er bestaat geen bevredigend vervoersaanbod meer voor de pendelaars tussen Moeskroen en Brussel. Het traject van de tweede trein die Doornik en Brussel om het uur verbindt hoeft alleen maar verlengd te worden. Is dit doenbaar?

36.02 Minister François Bellot: Bij het uitwerken van het vervoersplan 2014 heeft de NMBS haar aanbod in functie van de reizigersstromen, van de exploitatiebeperkingen en van de budgettaire vereisten herzien. Gezien de lage bezettingsgraad van de treinen tijdens de daluren heeft men beslist om één enkele trein per uur tussen Kortrijk, Moeskroen en Brussel te laten rijden. De verbinding Brussel-Doornik kan niet verlengd worden omdat het materieel niet onmiddellijk verder gebruikt kan worden. Tijdens de spitsuren wordt het aanbod aangevuld met twee rechtstreekse treinen per uur.

De NMBS zal die verbinding in het kader van het vervoersplan 2017 opnieuw bestuderen.

36.013 Paul-Olivier Delannois (PS): De oplossing die ik voorstelde zou ook voor een betere verbinding tussen Doornik en Moeskroen zorgen.

de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "een betere verbinding tussen Moeskroen en de Waalse as" (nr. 11904)

37.01 Paul-Olivier Delannois (PS): Madame la présidente, monsieur le ministre, les Mouscronnois devant se rendre en train à Mons, Charleroi, Namur ou Liège connaissent un temps de parcours extrêmement long. En effet, il n'y a pas de train direct permettant à ces navetteurs d'emprunter la dorsale wallonne (mis à part avant 07 h 18 du matin) et de plus, le temps d'attente au niveau des correspondances est très long.

Je prends un simple exemple. Si je démarre de la gare de Mouscron à 08 h 05, j'arrive à Namur à 10 h 22, soit 2 h 17 plus tard. Par ce constat, je ne peux que me poser des questions concernant la compétitivité du réseau ferroviaire avec le réseau routier. Monsieur le ministre, il paraît évident qu'il faut réduire le temps de parcours entre Mouscron et les villes wallonnes que je viens de citer, du moins s'il est dans vos intentions d'augmenter le nombre d'utilisateurs du réseau ferroviaire, ce dont je ne doute pas.

Est-il dès lors envisageable que la gare de Mouscron puisse être reliée directement à la dorsale wallonne? Si non, le temps d'attente au niveau de la correspondance en gare de Tournai peut-il être diminué? Des mesures allant dans ce sens feront-elles parties de votre plan de transport devant sortir l'année prochaine?

37.02 François Bellot, ministre: Monsieur Delannois, au départ de Mouscron, le plan de transport actuel de la SNCB privilégie l'offre vers Tournai-Bruxelles répondant ainsi aux attentes de la majorité des navetteurs partant de Mouscron: 382 navetteurs par jour en semaine vers Bruxelles contre 17 vers Mons, Charleroi et Namur.

Les trajets vers Namur s'effectuent en 2 h 17 en heures creuses, par contre en heures de pointe et suite à l'amorce de trains cadencés au départ de Mouscron au lieu de Tournai, ce temps de parcours est réduit à 1 h 58 dans deux cas et 2 h 04 dans un seul au moment où la plus grande partie des navetteurs vont prendre le train. Une offre similaire existe également pour le retour dans la pointe du soir.

Différentes études sont en cours dans le cadre du nouveau plan de transport de décembre 2017. La SNCB étudie la possibilité d'améliorer la vitesse commerciale entre Mouscron et les grandes villes wallonnes soit par la mise en place de davantage de lignes directes soit par une amélioration des correspondances.

37.03 Paul-Olivier Delannois (PS): Merci, monsieur le ministre. S'il est possible à l'avenir de privilégier ces Mouscronnois qui se sentent un peu mis de côté. En effet, imaginez-vous! Deux heures dix-sept pour faire Mouscron-Namur, c'est énorme alors qu'une bonne heure est suffisante pour faire Lille-Paris! Si mes souvenirs sont bons, il fut un temps où le train à vapeur entre Tournai et Bruxelles mettait moins d'une heure!

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

37.01 Paul-Olivier Delannois (PS): De pendelaars uit Moeskroen hebben geen rechtstreekse trein die aansluiting geeft op de Waalse as. Bovendien lopen de overstaptijden hoog op.

Kan er niet worden gezorgd voor een rechtstreekse verbinding tussen Moeskroen en de Waalse as? Zo niet, kan de overstaptijd in Doornik niet worden verminderd? Zal dat soort maatregelen deel uitmaken van uw vervoersplan van volgend jaar?

37.02 Minister François Bellot: Vanuit Moeskroen wordt in het huidige vervoersplan van de NMBS voorrang gegeven aan het aanbod richting Doornik-Brussel, wat aan de verwachtingen van de meerderheid van de pendelaars beantwoordt.

Er lopen verscheidene studies in het kader van het nieuwe vervoersplan van december 2017. De NMBS bestudeert of de commerciële snelheid tussen Moeskroen en de grote Waalse steden kan worden verbeterd, door meer rechtstreekse lijnen of door een betere aansluiting.

37.03 Paul-Olivier Delannois (PS): De inwoners van Moeskroen voelen zich ietwat over het hoofd gezien. Wie van Moeskroen naar Namen wil, doet daar niet minder dan 2 uur en 17 minuten over. En zeggen dat er een tijd was waarin de stoomtrein tussen Doornik en Brussel minder dan een uur nodig had!

38 Question de M. Paul-Olivier Delannois au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'aide aux PMR dans les gares" (n° 11905)

38 Vraag van de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de hulp aan PBM's in de stations" (nr. 11905)

38.01 **Paul-Olivier Delannois** (PS): Monsieur le ministre, j'étais intervenu il y a quelques mois dans cette même commission devant un autre ministre, pour faire part de mes craintes en ce qui concerne l'accès au transport ferroviaire pour les personnes à mobilité réduite. J'avais dénoncé le fait que Tournai était encore délaissée en termes d'offres de services, et notamment celles destinées aux PMR. Une mesure prévoyait en effet de diminuer le délai de réservation pour obtenir une assistance personnelle. Il passait ainsi de 24 heures à 3 heures au départ de 18 grandes gares du pays. Malheureusement, Tournai n'en faisait pas partie.

À côté de cela, je signalais que le plan stratégique prévoyant de réduire le nombre de personnel était néfaste pour les personnes ayant besoin d'une assistance. Des moyens humains sont en effet nécessaires pour accueillir et accompagner les PMR pour leur faciliter l'accès au train. Comme dit à l'époque, ce constat ne vient pas de moi, mais des nombreux témoignages que j'ai eus de la part de personnes à mobilité réduite qui demandent vraiment un soutien et de l'aide concrète.

En réponse à mes préoccupations, l'ancien ministre de la Mobilité me disait qu'il conviendra pour Infrabel et la SNCB de viser une meilleure coordination des investissements relatifs à l'accessibilité des gares aux personnes à mobilité réduite. Et d'ajouter que la SNCB veillera à harmoniser la hauteur des portes de son nouveau matériel roulant à la hauteur des quais.

Monsieur le ministre, quelles mesures concrètes ont-elles été entreprises pour améliorer l'accessibilité des gares auprès des PMR, et en particulier à Tournai? Enfin, oseriez-vous dire qu'en diminuant le personnel au sein de la SNCB, cela n'engendrera aucun désagrément pour ces personnes?

38.02 **François Bellot**, ministre: Cher collègue, lors de travaux de construction ou de rénovation des gares et des points d'arrêt, l'accessibilité des PMR est prise en compte pour que les aménagements répondent au minimum aux normes et obligations en vigueur. En plus de ces travaux, la SNCB s'est engagée via son contrat de gestion à améliorer l'accessibilité des gares pour les PMR. Une gare est considérée comme intégralement accessible lorsque le bâtiment de gare et les quais sont accessibles et lorsque du personnel propose une assistance pour l'embarquement et le débarquement des trains.

Au 1^{er} janvier 2016, il faut reconnaître qu'il y a quinze gares qui répondent à ces critères. Pour rappel, un bâtiment de gare est dit accessible lorsqu'il remplit les critères suivants, au nombre de cinq: 1. au moins un accès totalement dégagé de tout obstacle reliant la voie publique au hall des guichets;

38.01 **Paul-Olivier Delannois** (PS): Enkele maanden geleden uitte ik in deze commissie mijn vrees over de toegang tot de treinen voor personen met beperkte mobiliteit (PBM's). Ik wees erop dat Doornik op dat vlak stiefmoederlijk werd behandeld.

De personeelsinkrimping waarin het strategisch plan voorziet, is nefast voor personen die assistentie nodig hebben.

De vorige minister van Mobiliteit zei me dat de investeringen in de toegankelijkheid van de stations voor PBM's beter op elkaar zouden moeten worden afgestemd en dat de NBMS ervoor zal zorgen dat de hoogte van de deuren van het nieuwe materieel wordt aangepast aan de hoogte van de perrons.

Welke concrete maatregelen werden er getroffen om de toegankelijkheid van de stations voor PBM's te verbeteren, in het bijzonder in Doornik? Durft u zeggen dat die personen geen nadeel zullen ondervinden van de personeelsinkrimping bij de NMBS?

38.02 **Minister François Bellot**: Tijdens de werken in de stations wordt er rekening gehouden met de toegankelijkheid voor PBM's, opdat ze conform met de vigerende normen worden heraangelegd.

Bovendien heeft de NMBS er zich er in haar beheerscontract toe verbonden om de toegankelijkheid voor PBM's te verbeteren. Een station wordt als toegankelijk beschouwd wanneer het gebouw en de perrons toegankelijk zijn en wanneer het personeel er assistentie biedt. Op 1 januari 2016

2. au moins un accès aux quais totalement dégagé de tout obstacle;
3. une présence d'un sanitaire adapté aux PMR en plus des sanitaires destinés aux voyageurs;
4. la présence de lignes de guidage pour les personnes aveugles et de dalles podotactiles;
5. la présence de places de stationnement réservées aux PMR dans les parkings.

Les quais sont considérés comme accessibles lorsque les quais sont hauts. En tant que gestionnaire des quais, la SNCB a opté pour la standardisation des bordures de quais à 76 cm. Toutefois, pour des raisons techniques, des bordures de quai à 55 cm sont tolérées dans des cas bien précis.

Le transfert entre quais est possible via une passerelle ou un couloir sous voies équipé de rampes ou d'ascenseurs. Les quais sont équipés de cheminements podotactiles.

Dans les contrats de gestion 2008-2012, les objectifs de l'ex-SNCB-Holding étaient de rendre accessibles les halls de gare de 52 gares en 2012, représentant minimum 60 % des voyageurs, de 100 gares en 2018 et de l'ensemble des gares en 2028. Les objectifs d'Infrabel étaient de rendre accessibles les quais de 38 gares en 2012, 50 gares en 2018 et 100 gares en 2028. Les objectifs programmés pour 2012 sont maintenant atteints. Il y a un peu de retard mais c'est atteint.

Dans le cadre de la nouvelle structure des chemins de fer, les objectifs d'Infrabel ont été repris par la SNCB, à l'exception du rehaussement des bordures de quais. Jusqu'à présent, ces objectifs n'ont pas été revus. Ceux-ci sont toujours en cours de discussion dans le cadre des futurs contrats de gestion de la SNCB et d'Infrabel. De même, les plans pluriannuels d'investissement de la SNCB et d'Infrabel sont toujours en cours d'élaboration.

Pour le cas spécifique de la gare de Tournai, les travaux de rénovation du bâtiment voyageurs ont pris fin en 2015. Ces travaux étaient l'occasion de permettre l'accès de plain-pied aux entrées de la salle des pas perdus et d'y installer des portes automatiques. Un guichet et un sanitaire sont adaptés aux PMR. Enfin, le revêtement du sol a été équipé de lignes podotactiles. Pour être intégralement accessibles, les quais doivent encore être rehaussés et les accès aux quais modifiés. L'assistance aux voyageurs PMR est une de mes priorités. En dépit des réductions de personnel réalisées par la SNCB, son organisation interne est adaptée en veillant à ne pas pénaliser le service offert aux voyageurs PMR dans les conditions actuelles d'exploitation.

waren er 15 dergelijke stations.

Een stationsgebouw is toegankelijk als de volgende voorwaarden vervuld zijn: een hindernisloze doorgang van de openbare weg naar de loketten, geen obstakels bij de toegang tot de perrons, aangepast sanitair voor PBM's, blindegeleidelijnen en podotactiele tegels, en parkings voor PBM's.

De perrons worden als toegankelijk beschouwd als ze hoog zijn.

Men kan via een voetgangersbrug of een onderdoorgang met hellingen of liften van het ene naar het andere perron gaan.

De beheerscontracten 2008-2012 beoogden de toegankelijkheid te verbeteren van de stationshal voor 52 stations in 2012, 100 stations in 2018 en de rest van de stations in 2028, en van de perrons voor 38 stations in 2012, 50 stations in 2018 en 100 stations in 2028. De doelstellingen van 2012 werden met een beetje vertraging bereikt.

De NMBS heeft de doelstellingen van Infrabel, behalve de verhoging van de perrons, overgenomen. Deze doelstellingen werden niet herzien. De opmaak van de meerjareninvesteringsplannen van de NMBS en Infrabel is nog steeds aan de gang.

In het station Doornik is de lokettenzaal na de renovatie van het stationsgebouw via een gelijkvloerse toegang bereikbaar. Er werden een loket en een toilet aangepast voor personen met beperkte mobiliteit. Op de vloer werden er blindengeleidelijnen aangebracht. De perrons moeten nog verhoogd worden en de toegang ertoe moet nog aangepast worden. De assistentie voor de reizigers met beperkte mobiliteit is één van mijn prioriteiten. De NMBS heeft haar werking aangepast aan de inkrimping van het personeelsbestand, zodat de personen met beperkte mobi-

teit er niet de dupe van zijn.

38.03 Paul-Olivier Delannois (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie. Effectivement, pas mal d'investissements ont été faits dans la gare de Tournai. Si on respecte déjà toute une série de critères, j'espère qu'à l'avenir, on pourra encore aller un peu plus loin pour améliorer les conditions de transport des personnes à mobilité réduite.

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

39 Question de M. Paul-Olivier Delannois au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'offre de transport de la SNCB pour les navetteurs de Lessines" (n° 11906)

39 Vraag van de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het vervoersaanbod van de NMBS voor de pendelaars van Lessen" (nr. 11906)

39.01 Paul-Olivier Delannois (PS): Monsieur le ministre, nous avons déjà bien voyagé ces dernières minutes. Nous irons maintenant à Lessines où l'offre de transport proposée aux navetteurs empruntant le train pour se rendre à Bruxelles est limitée et entraîne des conséquences se répercutant sur d'autres gares de la région.

En heure de pointe, les fréquences de trains proposées aux navetteurs sont insuffisantes. De plus, les correspondances à Grammont vers la capitale sont, pour certaines heures, mal pensées et allongent considérablement la durée du trajet. Ainsi, le navetteur de Lessines privilégie quelques fois les gares d'Ath, Silly ou Enghien pour se rendre à Bruxelles et des problèmes de parking se font ressentir.

Au vu des conséquences néfastes ressenties dans les gares que je viens de vous citer, est-il possible d'améliorer l'offre de transport pour les navetteurs partant de Lessines pour se rendre à la capitale? Des mesures allant dans ce sens seront-elles incluses dans le plan de transport 2017?

39.02 François Bellot, ministre: Monsieur Delannois, le plan de transport actuel prévoit une relation L circulant toutes les heures entre Grammont, Lessines, Ath, Mons, Tournai. Cette relation offre des correspondances optimales en 8 minutes à Ath pour des voyageurs de Lessines se rendant à Bruxelles. Cette offre est complétée par 3 trains P, le matin, et 2 trains P, le soir également en correspondance à Ath pour arriver en pointe à une desserte de deux offres par heure lorsque la demande est la plus forte.

Le report de navetteurs Lessinois vers les gares de Silly et d'Enghien pour se rendre à Bruxelles est inhérent à la géographie. La configuration des lignes ferroviaires implique de passer via Ath, donc de s'éloigner d'abord de Bruxelles, ce qui a des conséquences au niveau du temps de parcours quelle que soit l'offre. Il faut savoir reculer pour mieux avancer! Les différentes contraintes en présence n'ont pas permis d'offrir des correspondances à Grammont vers Enghien et Bruxelles au départ de Lessines, dans le plan de transport actuel.

38.03 Paul-Olivier Delannois (PS): Ik hoop dat de personen met beperkte mobiliteit in de toekomst in nog betere omstandigheden met de trein zullen kunnen reizen.

39.01 Paul-Olivier Delannois (PS): Het beperkte treinaanbod vanuit Lessen naar Brussel heeft gevolgen voor andere stations in de streek.

Er zijn te weinig treinen en de aansluitingen in Geraardsbergen zijn niet goed geregeld.

Is het mogelijk om het aanbod voor de pendelaars vanuit Lessen naar de hoofdstad te verbeteren? Zullen er maatregelen in die zin in het vervoersplan 2017 worden opgenomen?

39.02 Minister François Bellot: Los van het aanbod impliceert de configuratie van de spoorlijnen dat men via Aat moet rijden en dat men zich dus eerst van Brussel weg moet rijden, wat gevolgen heeft voor de rijtijd.

Gelet op al die beperkingen is er met het huidige vervoersplan vanuit Lessen in Geraardsbergen geen aansluiting mogelijk naar Edingen en Brussel.

In het kader van haar nieuwe vervoersplan van december 2017 zal de NMBS nagaan of er in Geraardsbergen voor goede aansluitingen met Brussel kan worden

Dans le cadre des études concernant son nouveau plan de transports de décembre 2017, la SNCB va examiner la possibilité d'organiser de bonnes correspondances à Grammont vers Bruxelles, tout en gardant des correspondances optimales à Ath. Voilà tout ce que je peux vous répondre.

gezorgd, mét behoud van optimale aansluitingen in Aat.

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

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

40 Questions jointes de

- **M. Gautier Calomne au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les nouvelles règles pour les vélos électriques" (n° 12033)**

- **Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les vélos électriques" (n° 12387)**

40 Samengevoegde vragen van

- **de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de nieuwe regelgeving voor elektrische fietsen" (nr. 12033)**

- **mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "elektrische fietsen" (nr. 12387)**

40.01 Gautier Calomne (MR): Monsieur le ministre, les vélos électriques connaissent un succès croissant auprès de nos concitoyens. Il semblerait en effet qu'aujourd'hui un nouveau vélo vendu sur quatre, nouveau modèle, dispose d'un moteur électrique.

Toutefois, en raison de leur poids et de leur puissance, ces vélos peuvent malheureusement représenter un danger pour leurs utilisateurs. D'après les dernières statistiques relayées dont nous avons pu prendre connaissance récemment dans la presse, on aurait dénombré 509 accidents impliquant ce type d'engins l'année dernière.

Selon les informations dont je dispose, une réforme de la législation, sous la forme d'un arrêté royal, serait prévue pour la rentrée de septembre 2016 et ce, afin d'encadrer cette forme de mobilité, mais aussi d'assurer un maximum de sécurité pour les usagers.

En fonction du type de vélo électrique, il serait en effet question de rendre le port du casque obligatoire, d'être âgé au minimum de 16 ans pour être conducteur, de contracter une assurance obligatoire ou encore de disposer d'une plaque d'immatriculation obligatoire, sous la forme d'une petite plaque minéralogique, qui permettrait un contrôle plus efficace par les forces de police.

Monsieur le ministre, pouvez-vous nous communiquer davantage de détails sur le projet de réforme actuellement en cours, aussi bien au sujet du port du casque, de l'âge minimum requis, de l'assurance obligatoire ou encore du permis imposé? Quelles sont les options qui recueillent actuellement la préférence du gouvernement?

Au sujet du scénario de l'immatriculation obligatoire, quelles règles seront-elles prévues tant au niveau du type d'engins, du timing de l'instauration de la mesure, mais aussi de l'information des citoyens?

40.01 Gautier Calomne (MR): Elektrische fietsen vinden alsmaar gretiger aftrek bij onze medeburgers. Eén op vier verkochte fietsen zou met een elektromotor uitgerust zijn. Door hun gewicht en vermogen kunnen die e-bikes echter een gevaar vormen voor de gebruikers. In 2015 werden er 509 ongevallen met zulke fietsen opgetekend.

Naar verluidt wordt er een koninklijk besluit voorbereid dat die mobiliteitsvorm beter moet omkaderen.

Welke opties dragen de voorkeur van de regering weg? Mocht een nummerplaat verplicht worden voor die e-bikes, welke types fietsen zullen er dan een moeten dragen, wanneer zal die regeling precies ingaan en hoe zullen de burgers worden voorgelicht?

40.02 François Bellot, ministre: Monsieur Calomne, il y a en effet un

40.02 Minister François Bellot:

projet en cours de finalisation pour ce qui concerne les vélos électriques. Ce projet consiste en deux volets, c'est-à-dire une adaptation du Code de la route et une adaptation de l'arrêté ministériel relatif à l'immatriculation de véhicules.

Pour ce qui concerne le Code de la route, conformément au règlement européen 168/2013, deux nouvelles catégories de véhicules équipés d'un mode de propulsion auxiliaire dans le but premier d'aider au pédalage seront introduites.

Première catégorie: le cycle motorisé, qui est caractérisé par une vitesse inférieure ou égale à 25 km/h, une puissance située entre 25 W et 1 000 W, deux roues ou plus et la présence de pédales. L'âge minimal prévu est de 16 ans. Un permis de conduire n'est pas nécessaire et les conducteurs de ce type de véhicule tombent sous le même régime que les cyclistes.

La deuxième catégorie concerne le Speed Pedelec, qui est caractérisé par une vitesse inférieure ou égale à 45 km/h, une puissance inférieure ou égale à 4 000 W, deux roues et la présence de pédales. Nous précisons les roues parce que maintenant, il y a des véhicules à une seule roue ou à trois roues.

Les conducteurs de ce type de véhicules sont tenus de suivre les règles qui s'appliquent aux conducteurs de cyclomoteurs, ce qui implique un permis de conduire AM ou B obligatoire et un âge minimum de 16 ans.

Comme le but est de stimuler ce mode de transport durable, les conducteurs de Speed Pedelec pourront bénéficier de quelques exceptions. Ils ont la possibilité de porter un casque vélo avec la condition supplémentaire qu'il offre une protection des tempes et de l'arrière de la tête.

L'immatriculation n'est pas prévue pour les cycles motorisés mais bien pour les Speed Pedelec, qui sont considérés comme des cyclomoteurs. L'immatriculation sera obligatoire pour cette catégorie et une plaque spécifique sera créée. Il y a également des implications au niveau de l'assurance obligatoire.

Il est difficile de vous dire à l'heure actuelle à quelle date cette nouvelle réglementation entrera en vigueur. Je suis bien conscient de l'importance d'informer les citoyens suffisamment en amont de l'entrée en vigueur de cette législation. C'est pourquoi mon administration, en concertation avec le SPF Économie, est en train de rédiger une brochure avec les grandes nouveautés. Le but est d'envoyer cette brochure aux marchands de vélo, car ils sont les premiers en contact avec les gens qui pensent à acheter un tel vélo. Il faut savoir qu'aujourd'hui, en Belgique, on vend plus de vélos électriques que de vélos classiques.

Cette brochure permettra de bien informer les futurs utilisateurs de vélos électriques. À côté de cela, il sera aussi possible de retrouver des informations portant sur la nouvelle réglementation relative aux vélos électriques sur le site internet du SPF Mobilité et Transports, ainsi que des réponses aux questions les plus fréquentes.

Momenteel wordt de laatste hand gelegd aan een wetsontwerp met betrekking tot de elektrische fietsen, dat voorziet in een wijziging van de wegcode en van het ministerieel besluit betreffende de inschrijving van voertuigen.

Er zullen twee nieuwe categorieën van voertuigen met trapondersteuning worden ingevoerd.

Voor het gemotoriseerde rijwiel met een trapondersteuning tot maximaal 25 km/h en twee wielen of meer bedraagt de minimumleeftijd 16 jaar, is er geen rijbewijs vereist en vallen de bestuurders onder de regels voor de fietsers.

Voor de speedpedelec, die een snelheid van 45 km/h kan halen, moet men de regels volgen die gelden voor bromfietsen.

De inschrijving wordt niet verplicht voor gemotoriseerde rijwielen, maar wel voor speedpedelecs, die gelijkgesteld worden met bromfietsen. Er komt een specifieke nummerplaat. Er zijn ook gevolgen op het vlak van de verplichte verzekering.

Ik kan nog niet zeggen wanneer de nieuwe regels in werking zullen treden. Mijn administratie werkt samen met de FOD Economie aan een brochure, die aan de fietshandelaars zal worden bezorgd.

Er is ook informatie beschikbaar op de website van de FOD Mobiliteit en Vervoer.

40.03 **Gautier Calomne** (MR): Monsieur le ministre, je vous

40.03 **Gautier Calomne** (MR):

remercie pour vos réponses claires et complètes.

Il me semble également important de tenir compte de l'évolution des habitudes en termes de mobilité, puisque le vélo électrique, comme vous l'avez dit, connaît un succès croissant. Il était donc nécessaire d'adapter les normes en vigueur.

De geldende normen moesten worden aangepast.

40.04 François Bellot, ministre: Je tiens à apporter quelques précisions. Quand je dis qu'on vend autant de vélos électriques que de classiques, je parle de vélos destinés aux adultes. Ensuite, il existe une troisième catégorie de vélos qui roulent à plus de 45 km/h. Ceux-là relèvent de la législation moto, avec tout ce que cela implique: casque, permis, etc. Enfin, la limite d'âge est le résultat des recommandations faites par les spécialistes. Dès l'instant où vous ne devez plus nécessairement pédaler mais où il vous suffit d'actionner un dispositif d'assistance qui booste votre vélo, on tombe dans des catégories où cela peut représenter des dangers. On considère qu'en dessous de 16 ans, ce danger n'est pas encore bien perçu. Il paraît qu'il y a des soucis dans les virages. Je vais laisser le soin aux spécialistes de nous guider. En cela on suit aussi l'expérience et les règlements européens.

40.04 Minister François Bellot: Fietsen die snelheden halen van meer dan 45 km/h vallen onder de wetgeving inzake motorfietsen, en hiervoor is een rijbewijs verplicht. De leeftijdsgrens vloeit voort uit de aanbevelingen van de specialisten. Wij richten ons naar de ervaring en de Europese verordeningen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

41 Question de M. Gautier Calomne au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'instauration d'une zone basses émissions en Région bruxelloise" (n° 12334)

41 Vraag van de heer Gautier Calomne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de invoering van een lage-emissiezone in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest" (nr. 12334)

41.01 Gautier Calomne (MR): Monsieur le ministre, le gouvernement bruxellois a annoncé, le jeudi 2 juin dernier, sa décision de créer, sur tout le territoire de la capitale, une zone "basses émissions" qui devrait exclure la présence de voitures réputées les plus polluantes.

41.01 Gautier Calomne (MR): De Brusselse regering heeft aangekondigd dat ze tegen 2018 een lage-emissiezone op het grondgebied van de hoofdstad wil invoeren, waaruit de meest vervuilde voertuigen verbannen worden.

Concrètement, cette zone serait mise en place à l'horizon 2018, en ciblant, dans un premier temps, les véhicules affichant la norme de pollution Euro1. Par la suite, les voitures qui répondent de la norme Euro2 seraient interdites à partir de 2019, puis devraient suivre de façon graduelle les indices Euro3, en 2020, Euro4, en 2022 et Euro5 en 2025. Les autorités bruxelloises ont également indiqué que le respect de la zone "basses émissions" serait assuré par un système de caméras intelligentes, capables de reconnaître les plaques d'immatriculation et de les comparer avec la base de données de la DIV. Cette dernière étant un dispositif géré au niveau du pouvoir fédéral, l'instauration de la zone de basses émissions devrait donc nécessiter des accords de coopération entre niveaux de pouvoir ou, à tout le moins, des protocoles de collaboration entre les services publics concernés.

Beschikken de diensten van de DIV over een databank die kan worden gebruikt voor de doelstellingen van het Brussels Gewest? In welke fase zit het overleg tussen uw diensten en de diensten van de Brusselse gewestelijke overheid? Werden er verzoeken geformuleerd om het samenwerkingsakkoord te concretiseren? Werden uw diensten gecontacteerd door vertegenwoordigers van andere Belgische steden die een vergelijkbaar systeem willen invoeren? Zo ja, hoe staat het met de synergieën die werden ontwikkeld?

Pouvez-vous me dire si les services de la DIV disposent d'une banque de données dont les caractéristiques techniques permettent de répondre aux objectifs visés par la Région bruxelloise? En d'autres termes, le partage des données est-il actuellement possible, et ce sans surcoût pour le niveau fédéral? Quel est l'état actuel des

concertations entre vos services et ceux des autorités régionales bruxelloises au sujet de cette mesure? Des demandes ont-elles déjà été formulées en vue de réaliser l'accord de coopération ou les protocoles précités? Pouvez-vous nous dire si vos services ont été contactés par les représentants d'autres villes belges qui envisagent l'instauration d'un système comparable? Le cas échéant, quel est l'état des synergies développées jusqu'à présent?

41.02 François Bellot, ministre: Monsieur Calomne, le SPF Mobilité & Transport dispose d'une Banque-Carrefour des véhicules afin de répondre aux objectifs envisagés par la Région bruxelloise. Ces données Euroclasse n'étaient cependant pas reprises dans le fichier source de la DIV, parce qu'elles ne pouvaient être mentionnées que lors de l'introduction d'une demande d'immatriculation. Ce ne fut pas toujours le cas. Même si l'accès est donné, l'information complète ne sera disponible qu'à partir du jour où l'immatriculation est enregistrée.

En vue de pouvoir consulter ces données, un protocole d'accord est nécessaire. Jusqu'à présent, aucun accord n'a été conclu en ce sens avec la Région bruxelloise. Aucun protocole ayant des objectifs similaires n'a non plus été conclu avec d'autres communes. Contact a cependant été pris, il y a peu de temps, par la Ville d'Anvers pour une pareille initiative. Donc, même si la mesure est prise, les données ne sont pas complètes à ce jour.

41.03 Gautier Calomne (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie pour ces différentes informations. Je reviendrai vers vous quand le dispositif sera mis en place. J'espère que la Région bruxelloise en tirera les conséquences.

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

41.04 François Bellot, ministre: Voilà, maintenant, je peux remercier tout le monde: les traducteurs, le secrétaire de commission et tous mes collègues qui ont tenu jusqu'au bout.

La **présidente**: Merci à vous également!

*La réunion publique de commission est levée à 19.23 heures.
De openbare commissievergadering wordt gesloten om 19.23 uur.*

41.02 Minister François Bellot: De FOD Mobiliteit en Vervoer beschikt over een kruispuntbank van de voertuigen.

Om die gegevens te kunnen raadplegen moet er een protocol-akkoord worden gesloten. Tot dusver werd er daartoe nog geen enkel akkoord gesloten met het Brussels Gewest en evenmin met andere gemeenten. De stad Antwerpen heeft echter contact in dat verband opgenomen.

Maar zelfs als de maatregel wordt genomen is het zo dat die gegevens vandaag nog niet volledig zijn.

41.03 Gautier Calomne (MR): Ik zal u opnieuw ondervragen wanneer een en ander operationeel zal zijn. Ik hoop dat het Brussels Gewest daar de consequenties zal uit trekken.