



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BEKNOPT VERSLAG

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

Woensdag

01-07-2015

Namiddag

Mercredi

01-07-2015

Après-midi

N-VA	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	Parti Socialiste
MR	Mouvement réformateur
CD&V	Christen-Democratisch en Vlaams
Open Vld	Open Vlaamse Liberalen en Democraten
sp.a	socialistische partij anders
Ecolo-Groen	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
cdH	centre démocrate Humaniste
VB	Vlaams Belang
FDF	Fédéralistes démocrates francophones
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 beigeleurig papier)	MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

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

INHOUD

Vraag van mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het statuut van het spoorwegpersoneel" (nr. 4433)

Sprekers: **Gwenaëlle Grovonius, Jacqueline Galant**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Vraag van de heer Bert Wollants aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de plaatsing van windmolens en de radarinstallaties van Belgocontrol" (nr. 4596)

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

Vraag van de heer Bert Wollants aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de oversubsidiëring van luchtvaartmaatschappijen door Qatar en de Verenigde Arabische Emiraten en de acties van onze buurlanden op dit vlak" (nr. 4611)

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

Samengevoegde vragen van

- de heer Georges Dallemagne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vluchten boven Brussel" (nr. 4637)

- de heer Benoit Hellings aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toepassing van de stille nacht waarop alle verenigingen die opkomen voor de belangen van de omwonenden van Brussels Airport aandringen" (nr. 4836)

Sprekers: **Georges Dallemagne, Benoit Hellings, Jacqueline Galant**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Samengevoegde vragen van

- de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale

SOMMAIRE

Question de Mme Gwenaëlle Grovonius à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le statut du cheminot" (n° 4433)

Orateurs: **Gwenaëlle Grovonius, Jacqueline Galant**, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Question de M. Bert Wollants à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la construction d'éoliennes et les installations radar de Belgocontrol" (n° 4596)

Orateurs: **Bert Wollants, Jacqueline Galant**, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Question de M. Bert Wollants à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les subventions excessives allouées par le Qatar et les Émirats arabes unis et les actions entreprises par les pays voisins en la matière" (n° 4611)

Orateurs: **Bert Wollants, Jacqueline Galant**, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Questions jointes de

- M. Georges Dallemagne à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le survol de Bruxelles" (n° 4637)

- M. Benoit Hellings à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'application de la nuit environnementale demandée par toutes les associations de défense des riverains de Brussels Airport" (n° 4836)

Orateurs: **Georges Dallemagne, Benoit Hellings, Jacqueline Galant**, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Questions jointes de

- M. Wouter Raskin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société

Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "aftellers op stations" (nr. 4658)		Nationale des Chemins de fer Belges, sur "un système de compte à rebours dans les gares" (n° 4658)	
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de invloed van een aftellende klok op de stiptheid van de treinen" (nr. 4780)	6	- M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'influence d'un système de compte à rebours sur la ponctualité des trains" (n° 4780)	6
- de heer Veli Yüksel aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vertrekprocedure voor treinen" (nr. 4861) <i>Sprekers: David Geerts, Jacqueline Galant</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	6	- M. Veli Yüksel à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la procédure de départ des trains" (n° 4861) <i>Orateurs: David Geerts, Jacqueline Galant</i> , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	6
Samengevoegde vragen van	7	Questions jointes de	7
- mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de gegarandeerde dienstverlening bij Belgocontrol" (nr. 5158)	7	- Mme Inez De Coninck à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le service garanti chez Belgocontrol" (n° 5158)	7
- mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de gegarandeerde dienstverlening bij Belgocontrol" (nr. 5241)	7	- Mme Inez De Coninck à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le service garanti chez Belgocontrol" (n° 5241)	7
- de heer Eric Van Rompuy aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het eisenpakket van het platform van 12 associaties over de toekomst van de luchthaven van Zaventem" (nr. 5248) <i>Sprekers: Inez De Coninck, Eric Van Rompuy, Jacqueline Galant</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	7	- M. Eric Van Rompuy à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le cahier des revendications de la plateforme regroupant 12 associations au sujet de l'avenir de l'aéroport de Zaventem" (n° 5248) <i>Orateurs: Inez De Coninck, Eric Van Rompuy, Jacqueline Galant</i> , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	7
Samengevoegde vragen van	9	Questions jointes de	9
- mevrouw Catherine Fonck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de oorzaken van de stroomonderbreking bij Belgocontrol" (nr. 4674)	9	- Mme Catherine Fonck à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les causes de la panne d'électricité chez Belgocontrol" (n° 4674)	9
- de heer Veli Yüksel aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stroompanne bij Belgocontrol" (nr. 4720)	9	- M. Veli Yüksel à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la panne électrique chez Belgocontrol" (n° 4720)	9
- de heer Veli Yüksel aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de schadevergoeding door Belgocontrol"	9	- M. Veli Yüksel à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les indemnisations par Belgocontrol" (n° 4805)	9

(nr. 4805)

- de heer Gilles Vanden Burre aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de gevolgen van de stroomstoring bij Belgocontrol" (nr. 4917)	9	- M. Gilles Vanden Burre à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les suites de la panne de Belgocontrol" (n° 4917)	9
- de heer Bert Wollants aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het falen van het systeem van luchtverkeersleiding bij Belgocontrol" (nr. 4963)	9	- M. Bert Wollants à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la panne du système de contrôle aérien de Belgocontrol" (n° 4963)	9
- mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de gevolgen van de stroomonderbreking bij Belgocontrol" (nr. 5558)	9	- Mme Karine Lalieux à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les suites de la panne d'électricité chez Belgocontrol" (n° 5558)	9
<i>Sprekers:</i> Catherine Fonck , voorzitter van de cdH-fractie, Veli Yüksel , Gilles Vanden Burre , Bert Wollants , Karine Lalieux , Jacqueline Galant , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> Catherine Fonck , présidente du groupe cdH, Veli Yüksel , Gilles Vanden Burre , Bert Wollants , Karine Lalieux , Jacqueline Galant , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Samengevoegde vragen van	14	Questions jointes de	14
- mevrouw Daphné Dumery aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de opvolging van onverzekerde voertuigen" (nr. 4749)	14	- Mme Daphné Dumery à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le suivi des véhicules non assurés" (n° 4749)	14
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het onverzekerd rijden" (nr. 4804)	14	- M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la conduite d'un véhicule non assuré" (n° 4804)	14
- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "niet-verzekerde voertuigen" (nr. 4838)	14	- Mme Sabien Lahaye-Battheu à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les véhicules non assurés" (n° 4838)	14
<i>Sprekers:</i> Daphné Dumery , Jef Van den Bergh , Sabien Lahaye-Battheu , Jacqueline Galant , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> Daphné Dumery , Jef Van den Bergh , Sabien Lahaye-Battheu , Jacqueline Galant , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
raag van de heer Hans Bonte aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de werken aan de start- en landingsbaan 25L/07R op de luchthaven van Zaventem" (nr. 4774)	16	Question de M. Hans Bonte à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les travaux sur les pistes 25L/07R de l'aéroport de Zaventem" (n° 4774)	16
<i>Sprekers:</i> Hans Bonte , Jacqueline Galant , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> Hans Bonte , Jacqueline Galant , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van de heer Paul-Olivier Delannois aan de	17	Question de M. Paul-Olivier Delannois à la	17

minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de hogesnelheidslijn tussen Doornik en Brussel" (nr. 4756)

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

ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la ligne à grande vitesse entre Tournai et Bruxelles" (n° 4756)

Orateurs: **Paul-Olivier Delannois, Jacqueline Galant**, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Vraag van de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vergoedingen voor de treinvertragingen bij de NMBS" (nr. 4796)

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

18 Question de M. Marcel Cheron à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'indemnisation des retards des trains de la SNCB" (n° 4796)

Orateurs: **Marcel Cheron, Jacqueline Galant**, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Vraag van de heer Gilles Foret aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vraag of de combinatie trein en fiets opportuun is" (nr. 4854)

Sprekers: **Gilles Foret, Jacqueline Galant**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

19 Question de M. Gilles Foret à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'opportunité de combiner train et vélo" (n° 4854)

Orateurs: **Gilles Foret, Jacqueline Galant**, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Samengevoegde vragen van

19 Questions jointes de 19

- mevrouw Caroline Cassart-Mailleux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "een vergelijkende studie tussen spoorwegmaatschappijen" (nr. 4865)

19 - Mme Caroline Cassart-Mailleux à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "une étude comparative entre compagnies ferroviaires" (n° 4865)

- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het verlies van 2700 banen bij de NMBS" (nr. 4907)

20 - M. Laurent Devin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la perte de 2 700 emplois à la SNCB" (n° 4907)

- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de resultaten van de benchmark" (nr. 4937)

20 - M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les résultats du benchmark" (n° 4937)

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de benchmarkstudie van de NMBS" (nr. 4975)

20 - M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'analyse comparative de la SNCB" (n° 4975)

- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vergelijkende benchmarkstudie van McKinsey tussen de NMBS en enkele andere Europese treinoperatoren" (nr. 5501)

20 - Mme Sabien Lahaye-Battheu à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'étude de benchmarking de McKinsey comparant la SNCB et quelques autres sociétés ferroviaires européennes" (n° 5501)

Sprekers: **Laurent Devin, David Geerts, Jef Van den Bergh, Sabien Lahaye-Battheu, Jacqueline Galant**, minister van Mobiliteit,

Orateurs: **Laurent Devin, David Geerts, Jef Van den Bergh, Sabien Lahaye-Battheu, Jacqueline Galant**, ministre de la Mobilité,

belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Samengevoegde vragen van	22	Questions jointes de	22
- de heer Benoit Hellings aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de naleving van de maximale <i>quota count</i> van vier vliegtuigen langs de kanaalroute" (nr. 4868)	22	- M. Benoit Hellings à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le respect du <i>quota count</i> maximal de quatre avions sur la route du canal" (n° 4868)	22
- mevrouw Catherine Fonck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het afleiden van vliegtuigen van de ringroute naar de kanaalroute" (nr. 4880)	23	- Mme Catherine Fonck à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le renvoi d'avions de la route du Ring vers la route du canal" (n° 4880)	23
- mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het grotere aantal vluchten langs de Brusselse kanaalroute" (nr. 4941)	23	- Mme Karine Lalieux à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'intensification du survol de la zone du canal à Bruxelles" (n° 4941)	23
- de heer Bert Wollants aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de naleving van de <i>quota count</i> voor vliegtuigen langs de kanaalroute" (nr. 5359) <i>Sprekers: Catherine Fonck</i> , voorzitter van de cdH-fractie, Benoit Hellings , Bert Wollants , Karine Lalieux , Jacqueline Galant , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	23	- M. Bert Wollants à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le respect du <i>quota count</i> des avions qui empruntent la route du canal" (n° 5359) <i>Orateurs: Catherine Fonck</i> , présidente du groupe cdH, Benoit Hellings , Bert Wollants , Karine Lalieux , Jacqueline Galant , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	23
Vraag van de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de ontwikkeling van de site rond het Weststation" (nr. 4798) <i>Sprekers: Stefaan Van Hecke</i> , Jacqueline Galant , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	27	Question de M. Stefaan Van Hecke à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le développement du site jouxtant la gare de l'Ouest" (n° 4798) <i>Orateurs: Stefaan Van Hecke</i> , Jacqueline Galant , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	27
Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de financiële resultaten van de NMBS" (nr. 4878) <i>Sprekers: Laurent Devin</i> , Jacqueline Galant , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	28	Question de M. Laurent Devin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les résultats financiers de la SNCB" (n° 4878) <i>Orateurs: Laurent Devin</i> , Jacqueline Galant , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	28
Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vernieuwing van treinstellen" (nr. 4908) <i>Sprekers: Laurent Devin</i> , Jacqueline Galant , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol	29	Question de M. Laurent Devin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la rénovation des rames" (n° 4908) <i>Orateurs: Laurent Devin</i> , Jacqueline Galant , ministre de la Mobilité, chargée de	29

en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		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 oprichting van een taskforce" (nr. 4971)	30	Question de Mme Isabelle Poncelet à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la création d'une task force" (n° 4971)	30
<i>Sprekers: Isabelle Poncelet, Jacqueline Galant</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: Isabelle Poncelet, Jacqueline Galant</i> , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Samengevoegde vragen van	31	Questions jointes de	31
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toegankelijkheid van ticketautomaten in treinstations" (nr. 5038)	31	- M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'accessibilité des distributeurs de tickets dans les gares" (n° 5038)	31
- de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het Boordtarief voor matig slechtzienden" (nr. 5041)	31	- M. Stefaan Van Hecke à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le Tarif à Bord pour les malvoyants partiels" (n° 5041)	31
- de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het Boordtarief bij defecte automaten" (nr. 5051)	31	- M. Stefaan Van Hecke à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le Tarif à Bord appliqué en cas de panne des distributeurs automatiques de billets" (n° 5051)	31
<i>Sprekers: David Geerts, Stefaan Van Hecke, Jacqueline Galant</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: David Geerts, Stefaan Van Hecke, Jacqueline Galant</i> , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de werken aan het derde en vierde spoor tussen Aalter en Beernem" (nr. 5255)	33	Question de M. Stefaan Van Hecke à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'aménagement d'une troisième et d'une quatrième voie entre Aalter et Beernem" (n° 5255)	33
<i>Sprekers: Stefaan Van Hecke, Jacqueline Galant</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs: Stefaan Van Hecke, Jacqueline Galant</i> , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Samengevoegde vragen van	34	Questions jointes de	34
- de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de spoorlijn 73 tussen De Panne en Duinkerke" (nr. 5206)	34	- M. Stefaan Van Hecke à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la ligne ferroviaire 73 entre La Panne et Dunkerque" (n° 5206)	34
- mevrouw Ann Vanheste aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de update van het dossier betreffende spoorlijn 73" (nr. 5358)	34	- Mme Ann Vanheste à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la mise à jour du dossier relatif à la ligne ferroviaire 73" (n° 5358)	34
<i>Sprekers: Stefaan Van Hecke, Jacqueline</i>		<i>Orateurs: Stefaan Van Hecke, Jacqueline</i>	

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

Galant, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Samengevoegde vragen van	35	Questions jointes de	35
- mevrouw Karin Temmerman aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het uitblijven van een oplossing voor de straffeloosheid van de houders van gepersonaliseerde nummerplaten" (nr. 5060)	35	- Mme Karin Temmerman à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'absence de solution à l'impunité des infractions commises par les conducteurs détenant des plaques d'immatriculation personnalisées" (n° 5060)	35
- mevrouw Daphné Dumery aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de gepersonaliseerde nummerplaat" (nr. 5106) <i>Sprekers: Karin Temmerman</i> , voorzitter van de sp.a-fractie, <i>Daphné Dumery, Jacqueline Galant</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	35	- Mme Daphné Dumery à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la plaque minéralogique personnalisée" (n° 5106) <i>Orateurs: Karin Temmerman</i> , présidente du groupe sp.a, <i>Daphné Dumery, Jacqueline Galant</i> , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	35
Interpellatie van de heer Olivier Maingain tot de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen over "de structurele maatregelen van de federale regering in verband met het dossier van de lawaaihinder in de omgeving van de luchthaven Brussel-Nationaal" (nr. 56) <i>Sprekers: Olivier Maingain, Jacqueline Galant</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	37	Interpellation de M. Olivier Maingain à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges sur "les mesures structurelles du Gouvernement fédéral dans le cadre du dossier des nuisances sonores autour de l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 56) <i>Orateurs: Olivier Maingain, Jacqueline Galant</i> , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	37
<i>Moties</i>	38	<i>Motions</i>	38
Samengevoegde vragen van	41	Questions jointes de	41
- mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het sluiten van vijf stationsloketten in de provincie Namen" (nr. 5243)	41	- Mme Gwenaëlle Grovonius à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la fermeture de cinq guichets de gare dans la province de Namur" (n° 5243)	41
- de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het sluiten van loketten in bepaalde stations" (nr. 5244)	41	- M. Paul-Olivier Delannois à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les fermetures de guichets dans certaines gares" (n° 5244)	41
- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de evolutie na de op 28 mei aangekondigde geleidelijke sluiting van 33 loketten" (nr. 5551) <i>Sprekers: Gwenaëlle Grovonius, Sabien Lahaye-Battheu, Jacqueline Galant</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische	41	- Mme Sabien Lahaye-Battheu à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'évolution à la suite de l'annonce, le 28 mai, de la fermeture progressive de 33 guichets" (n° 5551) <i>Orateurs: Gwenaëlle Grovonius, Sabien Lahaye-Battheu, Jacqueline Galant</i> , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer	41

Sporwegen		Belges	
Samengevoegde vragen van	44	Questions jointes de	44
- de heer Georges Dallemagne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de te nemen maatregelen met betrekking tot de vluchten boven Brussel" (nr. 5370)	44	- M. Georges Dallemagne à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les mesures à mettre en œuvre dans le cadre du survol de Bruxelles" (n° 5370)	44
- de heer Stéphane Crusnière aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de implementatie van de maatregelen ter beperking van de geluidsoverlast bij het overvliegen van Waals-Brabant" (nr. 5427)	44	- M. Stéphane Crusnière à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la mise en œuvre des mesures visant à réduire les nuisances sonores lors du survol du Brabant wallon" (n° 5427)	44
- mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de structurele oplossingen om de geluidshinder rond Brussels Airport tegen te gaan" (nr. 5544)	44	- Mme Karine Lalieux à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les solutions structurelles pour lutter contre les nuisances sonores autour de l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 5544)	44
<i>Sprekers:</i> Stéphane Crusnière, Karine Lalieux, Jacqueline Galant , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> Stéphane Crusnière, Karine Lalieux, Jacqueline Galant , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Samengevoegde vragen van	45	Questions jointes de	45
- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het gebruik van het alcoholslot in België" (nr. 5236)	45	- M. Laurent Devin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'utilisation de l'alcolock en Belgique" (n° 5236)	45
- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het alcoholslot" (nr. 5498)	46	- Mme Sabien Lahaye-Battheu à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'alcolock" (n° 5498)	46
<i>Sprekers:</i> Sabien Lahaye-Battheu, Jacqueline Galant , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> Sabien Lahaye-Battheu, Jacqueline Galant , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Samengevoegde vragen van	47	Questions jointes de	47
- mevrouw Catherine Fonck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de maatregelen om het mismanagement bij twee dochterondernemingen van de NMBS te bestrijden" (nr. 5288)	47	- Mme Catherine Fonck à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les mesures prises à la suite des manquements graves de gestion dans deux filiales de la SNCB" (n° 5288)	47
- mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de wanpraktijken bij Eurostation" (nr. 5291)	47	- Mme Inez De Coninck à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les irrégularités chez Eurostation" (n° 5291)	47
- de heer David Geerts aan de minister van	47	- M. David Geerts à la ministre de la Mobilité,	47

Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "Eurostation en de raad van bestuur van 19 juni 2015" (nr. 5367)

- de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de bijeenkomst van de raad van bestuur van de NMBS van 19 juni 2015" (nr. 5453)

Sprekers: **Catherine Fonck**, voorzitter van de cdH-fractie, **Inez De Coninck**, **David Geerts**, **Jacqueline Galant**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "Eurostation et le conseil d'administration du 19 juin 2015" (n° 5367)

47 - M. Marcel Cheron à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le conseil d'administration de la SNCB du 19 juin 2015" (n° 5453) 47

Orateurs: **Catherine Fonck**, présidente du groupe cdH, **Inez De Coninck**, **David Geerts**, **Jacqueline Galant**, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 01 JULI 2015

Namiddag

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

du

MERCREDI 01 JUILLET 2015

Après-midi

De openbare vergadering wordt geopend om 14.41 uur en voorgezeten door mevrouw Karine Lalieux.

La séance publique est ouverte à 14 h 41 et présidée par Mme Karine Lalieux.

[01] Vraag van mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het statuut van het spoorwegpersoneel" (nr. 4433)

[01] Question de Mme Gwenaëlle Grovonius à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le statut du cheminot" (n° 4433)

[01.01] Gwenaëlle Grovonius (PS): Tijdens de onderhandelingen over het sociaal voorakkoord voor het Belgische spoor zou er worden gesproken over het minimale gemiddelde effectief binnen de spoorgroep. Het vorige sociaal akkoord wordt al niet meer geëerbiedigd: het voorzag in 37.000 fte's terwijl er minder dan 35.000 personeelsleden zijn. In het sociaal voorakkoord 2015-2017 is er sprake van een personeelsbestand dat aan de noden van de drie ondernemingen van de groep is aangepast. Volgens de ramingen moeten er tot 2025 jaarlijks 1.200 medewerkers in dienst worden genomen, terwijl er thans maandelijks 200 spoormannen met pensioen gaan.

[01.01] Gwenaëlle Grovonius (PS): Le préaccord social du rail belge mettrait sur la table la question de l'effectif moyen minimum au sein du groupe. L'accord social précédent n'est déjà plus respecté: il prévoyait 37 000 équivalents temps plein et on compte moins de 35 000 collaborateurs. Le préaccord social 2015-2017 évoque un effectif adapté aux besoins des trois sociétés du groupe. On estime qu'il faut engager 1 200 agents par an jusqu'en 2025 mais, au contraire, actuellement 200 cheminots partent à la retraite chaque mois.

Een nieuwe bepaling zou het mogelijk maken personeelsleden die arbeidsongeschikt zijn of wier functie wordt afgeschaft, op brugpensioen te stellen. Voorts zou er één feestdag worden afgeschaft, evenals het compensatieverlof. Voor sommige personeelscategorieën zou de maximale arbeidsduur van negen naar tien uur worden verhoogd.

Une nouvelle disposition permettrait de pré-pensionner des agents frappés d'une inaptitude professionnelle ou dont le poste est supprimé; un jour férié serait supprimé; les congés compensatoires aussi et, pour certains groupes, la durée maximale de travail passerait de neuf à dix heures.

Het statuut van de spoormannen wordt dus op allerlei manieren aangetast. Hoeveel staan de onderhandelingen? Zult u voorrang geven aan de bescherming van het statuut van het

Le statut du cheminot est donc attaqué de toutes parts. Où en sont les négociations? Ferez-vous une priorité de la défense du statut des cheminots? Votre plan de modernisation fera-t-il respecter les

spoorwegpersoneel? Zult u er met uw moderniseringsplan voor zorgen dat de vorige akkoorden worden nageleefd?

Of wil u alle verworvenheden tenietdoen?

01.02 Minister **Jacqueline Galant** (*Frans*): De werkgroep van de directie van HR Rail en de vertegenwoordigers van de vakbonden is zeven keer bijeengekomen. Die vergaderingen zijn in een serene sfeer verlopen. De vakbonden bespreken momenteel het overzichtsdocument.

In dit ontwerp van sociaal protocolakkoord wordt absoluut niet getornd aan het statuut van het spoorwegpersoneel. Het management is niet van plan dat statuut te wijzigen. Ik mag me niet inmengen in die onderhandelingen.

01.03 **Gwenaëlle Grovonius** (PS): Als minister hebt u een rol te vervullen om het kader vast te leggen. Ik hoop dat in het moderniseringsplan de nodige middelen zullen worden uitgetrokken om het statuut van het spoorwegpersoneel te vrijwaren.

Het incident is gesloten.

02 **Vraag van de heer Bert Wollants aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de plaatsing van windmolens en de radarinstallaties van Belgocontrol" (nr. 4596)**

02.01 **Bert Wollants** (N-VA): Windmolens kunnen de werking van de radarinstallatie van Belgocontrol verstoren. Een oplossing hiervoor ligt in een aanpassing van de soft- en hardware van de radarinstallatie.

Heeft Belgocontrol al concrete afspraken gemaakt met de windenergiesector over mogelijke aanpassingen en over eventuele investeringen en de kostenverdeling daarvan? Werden er al gesprekken opgestart met de leveranciers van de systemen? Werd er een inschatting gemaakt van de kosten?

02.02 Minister **Jacqueline Galant** (*Nederlands*): Er bestaat voorlopig geen beproefde oplossing waarmee voor alle radartypes interferentieproblemen met windmolens kunnen vermeden worden.

Belgocontrol beschikt voor de luchtverkeersleiding, voor de controle van de berekeningen op de

accords antérieurs?

Ou bien comptez-vous vous inscrire dans une volonté de déconstruction de tous ces acquis?

01.02 **Jacqueline Galant**, ministre (*en français*): Sept réunions du groupe de travail ont eu lieu entre la direction de HR Rail et les représentants des organisations syndicales. Ces réunions se sont déroulées sereinement. Le document récapitulatif fait actuellement l'objet de discussions au sein des organisations syndicales.

Ce projet de protocole d'accord social ne touche absolument pas au statut des cheminots. Il n'est pas dans les intentions du management de prévoir des modifications à ce statut. Il n'est pas dans mon rôle de m'immiscer dans ces négociations.

01.03 **Gwenaëlle Grovonius** (PS): Comme ministre, vous avez un rôle à jouer dans la définition du cadre. J'espère qu'on retrouvera dans le plan de modernisation des moyens de préserver le statut des cheminots.

L'incident est clos.

02 **Question de M. Bert Wollants à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la construction d'éoliennes et les installations radar de Belgocontrol" (n° 4596)**

02.01 **Bert Wollants** (N-VA): La présence d'éoliennes peut perturber le fonctionnement de l'installation radar de Belgocontrol et il suffirait d'adapter le logiciel et le matériel informatique de l'installation radar pour remédier au problème.

Belgocontrol a-t-il déjà négocié des accords concrets avec le secteur éolien en vue d'éventuelles adaptations et d'éventuels investissements et concernant la répartition de leurs coûts? Les discussions avec les fournisseurs de logiciels ont-elles déjà commencé et une estimation des coûts a-t-elle déjà été réalisée?

02.02 **Jacqueline Galant**, ministre (*en néerlandais*): Il n'existe pour l'heure aucune solution éprouvée empêchant, pour les différents types de radar, les problèmes d'interférence avec les éoliennes.

Pour le contrôle du trafic aérien et des opérations dans les aéroports ainsi que pour la météorologie

luchthavens en voor de luchthavenmeteorologie immers over radars van diverse types en modellen. De oplossingen moeten bijgevolg geval per geval beschouwd worden.

Belgocontrol heeft reeds specifieke akkoorden afgesloten met installateurs van windmolens voor de aan bepaalde radartypes aan te brengen wijzigingen. Deze akkoorden omvatten eveneens de financiële aspecten. Er bestaat tot nu toe echter geen akkoord met de sector. Ik heb Belgocontrol gevraagd de gesprekken met de windmolensector en met Defensie verder te zetten.

02.03 Bert Wollants (N-VA): Ik ben blij dat de gesprekken voortgezet worden, want tot nu toe hadden de producenten het gevoel niet altijd gehoord te worden.

Het incident is gesloten.

03 Vraag van de heer Bert Wollants aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de oversubsidiëring van luchtvaartmaatschappijen door Qatar en de Verenigde Arabische Emiraten en de acties van onze buurlanden op dit vlak" (nr. 4611)

03.01 Bert Wollants (N-VA): In een aantal buurlanden heerst er onvrede over de subsidiëring van bepaalde luchtvaartmaatschappijen en luchthavens. Zo besliste Nederland om vluchten van de maatschappijen Emirates, Etihad Airways en Qatar Airways te bevriezen. In Frankrijk en Duitsland waren er gelijkaardige acties. Tussen de EU en de Golfstaten wordt er volop onderhandeld over een luchtvaartverdrag met afspraken over staatssteun.

Komen er ook bij ons gelijkaardige acties? Welke gevolgen kan dit hebben voor onze nationale luchthaven?

03.02 Minister Jacqueline Galant (Nederlands): Eerlijke concurrentie tussen luchtvaartmaatschappijen is essentieel voor het behoud van de duurzaamheid van de sector en het verzekeren van optimale verbindingen tussen de landen.

Met betrekking tot wat de Golfstaten doen lopen de standpunten in de EU uiteen. De Europese Commissie voert momenteel samen met de lidstaten voorbereidende gesprekken met de Golfstaten. Een derde overlegronde vond plaats op

des aéroports, Belgocontrol dispose effectivement de différents types et modèles de radars. Les solutions doivent par conséquent être étudiées au cas par cas.

Belgocontrol a déjà conclu des accords spécifiques avec les installateurs d'éoliennes concernant les modifications à apporter à certains types de radars. Ces accords englobent également les aspects financiers. Il n'existe toutefois pas encore d'accord avec le secteur. J'ai demandé à Belgocontrol de poursuivre les discussions avec le secteur des éoliennes et la Défense.

02.03 Bert Wollants (N-VA): Je suis ravi d'entendre que le dialogue se poursuit, car jusqu'à présent, les producteurs n'avaient pas toujours le sentiment d'être entendus.

L'incident est clos.

03 Question de M. Bert Wollants à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les subventions excessives allouées par le Qatar et les Émirats arabes unis et les actions entreprises par les pays voisins en la matière" (n° 4611)

03.01 Bert Wollants (N-VA): Les subventions allouées à certaines compagnies aériennes et à certains aéroports suscitent le mécontentement dans plusieurs pays voisins. Les Pays-Bas ont par exemple décidé de geler les vols des compagnies Emirates, Etihad Airways et Qatar Airways et des mesures analogues ont été prises en France et en Allemagne. Les négociations d'une convention aérienne réglant la question des aides d'État battent actuellement leur plein entre l'Union européenne et les États du Golfe.

Notre pays entend-il suivre l'exemple de ses voisins? Quelle pourrait être l'incidence de ces mesures sur les activités de notre aéroport national?

03.02 Jacqueline Galant, ministre (en néerlandais): La pérennisation du secteur et la garantie de liaisons aériennes optimales entre les pays passent obligatoirement par une concurrence loyale entre compagnies aériennes.

Les subventions accordées par les États du Golfe divisent les États membres de l'Union européenne. La Commission européenne, associée aux États membres a ouvert des discussions préliminaires avec les États du Golfe. Un troisième cycle de

18 en 19 mei in Doha, Qatar.

De Europese Commissie heeft momenteel geen mandaat om onderhandelingen voor een multilateraal luchtvaartakkoord met de Golfstaten op te starten omdat er nog geen gemeenschappelijk Europees standpunt is. België is voorstander van een ruime opening van de markt, maar dat zal des te efficiënter zijn wanneer er voldoende regulering bestaat, in het bijzonder inzake eerlijke concurrentie.

Er zijn momenteel drie luchtvaartmaatschappijen uit de Golfstaten actief op onze luchthaven. Het aantal passagiersvluchten is geëvolueerd van 15 wekelijkse vluchten in 2013 naar 22 wekelijkse vluchten vandaag. Ook is het aantal *full freight*-vluchten toegenomen van 7 naar 14 wekelijkse vluchten.

De capaciteit wordt regelmatig herzien om het evenwicht te verzekeren tussen de noden van de markt en de belangen van de luchthavens en luchtvaartmaatschappijen. Het is de bedoeling om tegelijk nieuwe buitenlandse luchtvaartmaatschappijen aan te trekken en de reeds actieve luchtvaartmaatschappijen te behouden. Het gaat hierbij zowel over maatschappijen uit de Golfstaten als uit de rest van Azië, waarbij steeds rekening gehouden wordt met de belangen van onze Belgische luchtvaartmaatschappijen.

Het incident is gesloten.

04 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Georges Dallemagne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vluchten boven Brussel" (nr. 4637)
- de heer Benoit Hellings aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toepassing van de stille nacht waarop alle verenigingen die opkomen voor de belangen van de omwonenden van Brussels Airport aandringen" (nr. 4836)

04.01 **Georges Dallemagne** (cdH): In verband met het gevraagde vluchtverbod voor Brussels Airport tussen 22 en 7 uur blijkt uit een nieuwe studie die beschikbaar is op de website van het BIM en die werd uitgevoerd door de onafhankelijke bureaus A-Tech en Anotec, dat de Brusselse luchthaven een van de kortste nachten heeft in vergelijking met een

concertation s'est tenu à Doha au Qatar les 18 et 19 mai.

Si la Commission européenne ne dispose actuellement pas d'un mandat pour lancer des négociations avec les États du Golfe en vue de la conclusion d'un accord aérien multilatéral, c'est parce que l'Europe n'a pas encore arrêté de position commune. La Belgique est favorable à une large ouverture du marché, mais cette formule ne sera efficace que lorsqu'une régulation suffisante aura été mise en place, en particulier concernant la concurrence loyale.

Trois compagnies aériennes des États du Golfe sont actuellement actives sur nos aéroports. Le nombre de vols passagers a évolué de 15 vols hebdomadaires en 2013 à 22 aujourd'hui. Le nombre de vols *full freight* a également augmenté et est passé de 7 à 14.

La capacité est régulièrement revue pour assurer un équilibre entre les besoins du marché et les intérêts des aéroports et des compagnies aériennes. L'objectif est d'attirer de nouvelles compagnies aériennes internationales mais aussi, dans le même temps, de maintenir les compagnies aériennes déjà actives. Il s'agit en l'occurrence tant de compagnies des États du Golfe que du reste de l'Asie. Il convient également à cet égard de veiller en permanence aux intérêts de nos compagnies aériennes belges.

L'incident est clos.

04 **Questions jointes de**

- M. Georges Dallemagne à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le survol de Bruxelles" (n° 4637)
- M. Benoit Hellings à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'application de la nuit environnementale demandée par toutes les associations de défense des riverains de Brussels Airport" (n° 4836)

04.01 **Georges Dallemagne** (cdH): Concernant l'interdiction du survol nocturne de Bruxelles-National entre 22 h 00 et 07 h 00, une nouvelle étude disponible sur le site internet de l'IBGE, et réalisée par les bureaux indépendants A-Tech et Anotec, constate que l'aéroport de Bruxelles-National a une des nuits les plus courtes par rapport

tiental andere luchthavens. Volgens die studie is Brussel-Nationaal de slechtste leerling van de klas. De verlenging van de nacht van 22 tot 7 uur, zou voor de omwonenden een hele verlichting betekenen.

Volgens diezelfde studie is er ook nood aan een onafhankelijke controleautoriteit om orde te scheppen in het Belgische luchtruim, wat op grond van de Europese verordening nr. 598/2014 sowieso verplicht zal worden.

Zult u Belgocontrol opdragen de nacht van 22 tot 7 uur te verlengen? Wanneer komt er een onafhankelijke controleautoriteit? Bestaat er al een planning voor de vergaderingen van de werkgroepen?

04.02 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): Er werd een historisch akkoord bereikt tussen alle verenigingen die de omwonenden van Brussels Airport vertegenwoordigen, en die vragen dat de stille nacht zou gelden tussen 22 uur en 7 uur. Volgens mij moet die maatregel zo snel mogelijk worden toegepast, in afwachting van de structurele oplossingen die u acht maanden geleden heeft aangekondigd.

Dit voorstel houdt verband met de benchmarkingstudie die het Brussels Gewest gepubliceerd heeft met betrekking tot de beheersing van de geluidshinder op Brussels Airport. Uit die studie komt naar voren dat Brussels Airport van alle vergeleken luchthavens veruit de grootste impact heeft op de omwonenden! Het aantal aan lawaai blootgestelde personen ligt in en rond Zaventem hoger dan elders, omdat de geluidshinder niet maximaal wordt beperkt boven het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, dat toch de dichtstbevolkte zone is, terwijl dat op Schiphol en de luchthaven van Luik wel gebeurt. In de studie wordt er derhalve gepleit voor een efficiënter gebruik van de banen en een concentratie van de geluidshinder op die vliegroutes.

Zal u Belgocontrol de opdracht geven om een stille nacht van 22 uur tot 7 uur in acht te nemen? Bestudeert u, in het kader van uw structurele oplossingen, de invoering van een planningsbeleid en een beleid inzake grondopkoop en geluidsisolatie, in navolging van alle andere Europese luchthavens?

04.03 Minister Jacqueline Galant (Frans): Overeenkomstig het regeerakkoord zullen de nachtelijke activiteiten op de luchthaven te Zaventem geanalyseerd worden.

à la dizaine d'aéroports comparés. D'après cette étude, l'aéroport de Bruxelles-National est le plus mauvais élève de la classe. L'allongement de la nuit de 22 h 00 à 07 h 00 permettrait de soulager les riverains.

Toujours selon cette étude, il faudrait également une autorité de contrôle indépendante pour mettre de l'ordre dans le ciel belge, ce que le Règlement européen n° 598/2014 rendra de toute façon bientôt obligatoire.

Comptez-vous donner instruction à Belgocontrol d'allonger la nuit de 22 h 00 à 07 h 00? Quand l'autorité de contrôle indépendante sera-t-elle sur pied? Un calendrier de réunion des groupes de travail est-il arrêté?

04.02 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): Il y a eu un accord historique entre toutes les associations représentant les riverains de Bruxelles-National, qui demandent que la nuit environnementale soit appliquée entre 22 h 00 et 07 h 00. Il m'apparaît nécessaire d'appliquer cette mesure au plus vite, en attendant les solutions structurelles que vous avez annoncées il y a huit mois.

Cette proposition est à mettre en rapport avec l'étude de *benchmarking* que la Région bruxelloise a publié concernant la gestion des nuisances sonores à Brussels Airport. Cette étude démontre que Brussels Airport est le champion toutes catégories en termes d'impact sur les populations survolées! Le nombre de personnes exposées au bruit est plus élevé dans le cas de Zaventem qu'ailleurs, en raison d'un fort empiètement de la carte de bruit sur la Région bruxelloise, pourtant la plus densément peuplée, ce qui n'est pas le cas à Schiphol ou à Liège. L'étude préconise une utilisation plus performante des pistes et une concentration des nuisances sur ces routes.

Allez-vous donner instruction à Belgocontrol d'appliquer la nuit environnementale de 22 h 00 à 07 h 00? Parmi vos solutions structurelles, étudiez-vous la mise en place d'une politique de planification, de gestion foncière et d'insonorisation comme le font tous les autres aéroports européens?

04.03 Jacqueline Galant, ministre (en français): Conformément à l'accord de gouvernement, les activités nocturnes de Bruxelles-National seront analysées.

Ik wil geen richtlijnen geven zonder dat ik onderzocht heb wat de term omgevingsnachtrust precies inhoudt, en zeker niet zonder overleg met alle actoren, met name de Gewesten, die bevoegd zijn voor ruimtelijke ordening.

Een ander voorbeeld is de harmonisering van de luchtvaartdienstbaarheden met de bouw- en milieuvergunningsprocedures.

We leggen de laatste hand aan het onafhankelijk controleorgaan, dat sinds meer dan tien jaar in elk regeerakkoord werd aangekondigd.

04.04 Georges Dallemagne (cdH): Dat laatste antwoordt men ook al tien jaar lang op vragen die over dat onderwerp worden gesteld!

Dankzij dat onafhankelijk controleorgaan zouden we eindelijk op objectieve wijze kunnen vaststellen waarom de vliegtuigen de ene of andere route volgen en zouden we kunnen nagaan of het gebruik van die routes met de wetgeving strookt.

04.05 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): De oprichting van een onafhankelijke autoriteit is zeer goed nieuws.

Wat de structurele oplossingen betreft, zullen de zaken door de inwerkingtreding van een Europese verordening vanaf medio 2016 voor u een stuk moeilijker worden. Voor een keer dat de omwonersverenigingen één front vormen, adviseer ik u zich van hun steun te verzekeren om nog vóór medio 2016 iets te kunnen ondernemen.

Ter wille van het algemeen belang zijn die stille nacht en de vermindering van het aantal nachtvluchten een must.

Het incident is gesloten.

05 Samengevoegde vragen van

- de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "aftellers op stations" (nr. 4658)
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de invloed van een aftellende klok op de stiptheid van de treinen" (nr. 4780)
- de heer Veli Yüksel aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vertrekprocedure voor

Je ne souhaite pas donner d'instruction sans avoir étudié ce que recouvre le terme de nuit environnementale et certainement pas sans concertation avec tous les acteurs, notamment avec les Régions, compétentes pour l'aménagement du territoire.

Un autre exemple serait d'harmoniser les servitudes aéronautiques avec les procédures de permis de bâtir ou d'environnement.

L'autorité indépendante de contrôle, qui est dans chaque accord de gouvernement depuis plus de dix ans, est en cours de finalisation.

04.04 Georges Dallemagne (cdH): Cette réponse-là aussi est dans toutes les réponses sur le sujet depuis dix ans!

Cette autorité indépendante de contrôle permettrait d'enfin avoir une vue objective sur les raisons pour lesquelles les avions empruntent telle ou telle route et du contrôle de la légalité de l'utilisation de ces routes.

04.05 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): La mise sur pied d'une autorité indépendante constitue une excellente nouvelle.

S'agissant des solutions structurelles, l'entrée en vigueur d'un règlement européen va vous compliquer la vie dès la mi-2016. Aussi, pour une fois que les associations de riverains parlent d'une seule voix, je vous conseille de vous assurer de leur soutien pour agir avant la mi-2016.

L'intérêt général réclame cette nuit environnementale et la diminution des vols de nuit.

L'incident est clos.

05 Questions jointes de

- M. Wouter Raskin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "un système de compte à rebours dans les gares" (n° 4658)
- M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'influence d'un système de compte à rebours sur la ponctualité des trains" (n° 4780)
- M. Veli Yüksel à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la procédure de départ des trains" (n° 4861)

treinen" (nr. 4861)

05.01 David Geerts (sp.a): In Nederland experimenteert men in treinstations met een aftellende klok, waardoor reizigers beter beseffen wanneer hun trein vertrekt en niet nog snel op de trein willen stappen. Dit zou ook een goede zaak zijn voor de stiptheid.

Kent de minister deze procedure en heeft de NMBS hierover nagedacht? Is onze nieuwe vertrekprocedure al in werking getreden? Wat is de impact op de stiptheid?

05.02 Minister Jacqueline Galant (Nederlands): Infrabel noch de NMBS is van plan om het systeem van de aftelklok in te voeren. De NMBS werkt momenteel aan een nieuwe vertrekprocedure, waarbij de treinbegeleider op het Itristoestel zal zien wanneer het sein mag worden voorbijgereden en of de vertrekprocedure mag worden voortgezet. Die nieuwe vertrekprocedure zal in werking treden vanaf het tweede kwartaal van 2017. De volledige implementatie zal ongeveer zes maanden in beslag nemen. De NMBS moet al haar rollend materieel en de perrons aanpassen en Infrabel moet de seinhuizen aanpassen. De NMBS voorziet voor die vernieuwde vertrekprocedure in een proefproject dat vanaf voorjaar 2016 in het station van Dendermonde getest zal worden. De resultaten zullen gebruikt worden voor het veiligheidsdossier.

De nieuwe vertrekprocedure zal geen invloed hebben op de stiptheid.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 4765 van mevrouw Inez De Coninck wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

06 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de gegarandeerde dienstverlening bij Belgocontrol" (nr. 5158)
- mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de gegarandeerde dienstverlening bij Belgocontrol" (nr. 5241)
- de heer Eric Van Rompuy aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische

05.01 David Geerts (sp.a): Une expérience est menée dans les gares néerlandaises, où une horloge décompte le temps restant avant le départ des trains. De ce fait, les voyageurs se rendent mieux compte de l'heure de départ réelle de leur train et ils sont moins tentés d'embarquer à la dernière seconde. Ce système serait aussi favorable à la ponctualité.

La ministre connaît-elle cette procédure? A-t-elle déjà été envisagée à la SNCB? Notre nouvelle procédure de départ est-elle déjà d'application? Quelle est son incidence sur la ponctualité?

05.02 Jacqueline Galant, ministre (en néerlandais): Ni Infrabel ni la SNCB n'ont l'intention d'instaurer le système du compte à rebours. La SNCB développe pour le moment une nouvelle procédure de départ, en vertu de laquelle l'accompagnateur de train pourra voir sur son terminal Itris quand le signal peut être franchi et si la procédure de départ peut être poursuivie. La nouvelle procédure de départ entrera en vigueur à partir du deuxième trimestre 2017. Son implémentation complète prendra environ six mois. La SNCB doit adapter tout son matériel roulant ainsi que les quais, tandis qu'Infrabel doit modifier les cabines de signalisation. La SNCB prévoit pour cette nouvelle procédure de départ un projet pilote qui sera lancé à la gare de Termonde à partir du printemps 2016. Ses résultats seront exploités pour le dossier "sécurité".

La nouvelle procédure de départ n'aura pas d'incidence sur la ponctualité.

L'incident est clos.

La **présidente**: La question n° 4765 de Mme Inez De Coninck est transformée en question écrite.

06 Questions jointes de

- Mme Inez De Coninck à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le service garanti chez Belgocontrol" (n° 5158)
- Mme Inez De Coninck à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le service garanti chez Belgocontrol" (n° 5241)
- M. Eric Van Rompuy à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le cahier des revendications de la plateforme regroupant 12 associations au sujet de l'avenir de

Spoorwegen, over "het eisenpakket van het platform van 12 associaties over de toekomst van de luchthaven van Zaventem" (nr. 5248)

06.01 Inez De Coninck (N-VA): In het regeerakkoord is er sprake van een gegarandeerde dienstverlening bij Belgocontrol bij stakingen. De recente stroompanne bij Belgocontrol heeft aangetoond hoe cruciaal de luchtverkeersleiding is.

Wanneer worden de onderhandelingen over een gegarandeerde dienstverlening bij Belgocontrol opgestart?

06.02 Eric Van Rompuy (CD&V): Mijn vraag werd reeds behandeld tijdens de vraag over het platform van 12 associaties over de toekomst van de luchthaven van Zaventem. Dat platform wordt voorgesteld als een consensus tussen alle actiegroepen van Brussel en van de oost- en de noordrand. Een aantal verenigingen kan zich daarin echter absoluut niet terugvinden. De minister heeft ook reeds verklaard dat het geen optie is om de luchthaven van Zaventem af te bouwen en dat er gezocht wordt naar een spreidingsplan. Wat is de timing van dat spreidingsplan?

De Brusselaars proberen natuurlijk om zo weinig mogelijk vluchten over hun hoofd te krijgen. Dat betekent dat de vliegtuigen de andere kant van Brussel uitgestuurd moeten worden, richting Leuven, Sterrebeek, Tervuren enzovoort. De oostrand ondergaat nu al zowat 40 procent van alle nachtvluchten en tijdens de weekends tot 70 procent van de dagvluchten.

Het betrokken platform is – zeker voor de oostrand – geenszins representatief. Ik hoop dat het spreidingsplan zo weinig mogelijk zal afwijken van het plan-Schouppe.

06.03 Minister Jacqueline Galant (Nederlands): Het waarborgen van een minimale dienstverlening vereist een sociale dialoog op het niveau van Belgocontrol, binnen het kader van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van bepaalde autonome overheidsbedrijven. Na een periode van voorbereiding werd de sociale dialoog opgestart op 11 mei 2015. Belgocontrol streeft ernaar om deze eind september af te ronden.

Ik heb reeds duidelijk te kennen gegeven dat een verplaatsing van de luchthaven niet aan de orde is. Het probleem van de nachtvluchten verdient een meer diepgaande analyse. We moeten een evenwicht vinden tussen het welzijn van de buurtbewoners en de ontwikkeling van een

l'aéroport de Zaventem" (n° 5248)

06.01 Inez De Coninck (N-VA): L'accord de gouvernement fait état d'un service garanti en cas de grève chez Belgocontrol. La récente panne de courant qui s'y est produite a démontré à quel point le contrôle de la circulation aérienne est capital.

Quand débiteront les tractations au sujet du service garanti chez Belgocontrol?

06.02 Eric Van Rompuy (CD&V): Ma question a déjà été traitée lors de la question relative à la plateforme regroupant 12 associations au sujet de l'avenir de l'aéroport de Zaventem. Cette plateforme est présentée comme un consensus entre l'ensemble des groupes d'action bruxellois et la périphérie est et nord. Un certain nombre d'associations ne se retrouvent absolument pas dans cette plateforme. La ministre a également déjà déclaré qu'il n'est pas question d'un démantèlement de l'aéroport de Zaventem et que l'on cherche à établir un plan de dispersion. Quel en sera le calendrier?

Les Bruxellois s'efforcent évidemment de limiter les survols de la capitale et cela signifie que les avions doivent donc mettre le cap vers l'autre côté de Bruxelles, c'est-à-dire vers Louvain, Sterrebeek, Tervuren, etc. L'Oostrand concentre déjà à peu près 40 % de la totalité des vols de nuit et jusqu'à 70 % des vols diurnes pendant les week-ends.

La plateforme en question n'est nullement représentative, et en tout cas pas de l'Oostrand. J'espère que le plan de répartition des vols ne s'écartera pas trop du plan Schouppe.

06.03 Jacqueline Galant, ministre (*en néerlandais*): La garantie d'un service minimum requiert l'organisation d'un dialogue social à l'échelon de Belgocontrol, dans les limites du cadre défini par la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques. Le 11 mai 2015, au terme d'une période préparatoire, le dialogue social a démarré et Belgocontrol voudrait le clôturer à la fin du mois de septembre.

J'ai déjà indiqué clairement qu'un déménagement de l'aéroport est exclu. Le problème des vols de nuit mérite une analyse plus fouillée et il faut dégager un équilibre entre le bien-être des riverains et le développement d'un acteur majeur de notre économie.

belangrijke speler binnen onze economie.

Het incident is gesloten.

[07] Samengevoegde vragen van

- mevrouw Catherine Fonck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de oorzaken van de stroomonderbreking bij Belgocontrol" (nr. 4674)
- de heer Veli Yüksel aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stroompanne bij Belgocontrol" (nr. 4720)
- de heer Veli Yüksel aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de schadevergoeding door Belgocontrol" (nr. 4805)
- de heer Gilles Vanden Burre aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de gevolgen van de stroomstoring bij Belgocontrol" (nr. 4917)
- de heer Bert Wollants aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het falen van het systeem van luchtverkeersleiding bij Belgocontrol" (nr. 4963)
- mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de gevolgen van de stroomonderbreking bij Belgocontrol" (nr. 5558)

[07.01] Catherine Fonck (cdH): Ik heb u op 28 mei ondervraagd over de stroompanne bij Belgocontrol, als gevolg waarvan ons luchtruim gedurende meer dan vijf uur gesloten was.

U bent in uw eerste reacties op dit ernstige voorval vaag gebleven. Belgocontrol moest binnen de 72 uur na een veiligheidsincident verslag uitbrengen aan de BSA (Belgian Supervising Authority). Volgens een onafhankelijke deskundige zouden de installaties van recente datum en goed onderhouden zijn. De elektrische installatie werd in juni 2014 door een erkend orgaan gecertificeerd. Er zou dus geen vuiltje aan de lucht zijn...

Wie is die deskundige? Op basis waarvan werd die expertise uitgevoerd? Wat is dat erkend orgaan dat de installaties van Belgocontrol heeft gecertificeerd? Wat zijn de conclusies in het verslag voor de BSA? Hebt u om een onafhankelijk onderzoek van Belgocontrol en uw administratie verzocht? Zo ja,

L'incident est clos.

[07] Questions jointes de

- Mme Catherine Fonck à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les causes de la panne d'électricité chez Belgocontrol" (n° 4674)
- M. Veli Yüksel à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la panne électrique chez Belgocontrol" (n° 4720)
- M. Veli Yüksel à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les indemnisations par Belgocontrol" (n° 4805)
- M. Gilles Vanden Burre à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les suites de la panne de Belgocontrol" (n° 4917)
- M. Bert Wollants à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la panne du système de contrôle aérien de Belgocontrol" (n° 4963)
- Mme Karine Lalieux à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les suites de la panne d'électricité chez Belgocontrol" (n° 5558)

[07.01] Catherine Fonck (cdH): Le 28 mai, je vous avais interrogée à propos de la panne d'électricité chez Belgocontrol, qui avait eu pour conséquence la fermeture de notre espace aérien pendant plus de cinq heures.

Vos premières réponses sur cet incident grave ont été floues. Belgocontrol devait faire rapport à la BSA (*Belgium Supervisory Authority*) dans les 72 heures après tout incident de sécurité. Un expert indépendant aurait conclu que les équipements sont récents et bien entretenus. L'installation électrique a été certifiée par un organisme agréé en juin 2014. Bref, tout irait bien dans le meilleur des mondes...

Qui est cet expert? Sur quelle base cette expertise a-t-elle été réalisée? Quel est l'organisme agréé qui a certifié les installations de Belgocontrol? Quelles sont les conclusions du rapport à la BSA? Avez-vous demandé une enquête indépendante de Belgocontrol et de votre administration? Si oui,

wat waren de conclusies daarvan?

07.02 Veli Yüksel (CD&V): Wat was de impact van de elektriciteitspanne bij Belgocontrol, op economisch vlak en in termen van reizigers en tonnage? Wat is de omvang van schadeclaims van de luchtvaartmaatschappijen? Is het ontbreken van de aarding te wijten aan een ontwerpfout of aan een installatiefout? Was de gunning conform het bestek? Welke acceptatietesten werden bij de oplevering uitgevoerd op de noodgeneratoren? Werden eerder al problemen met de noodgeneratoren vastgesteld? Vereisen de vijfjaarlijkse certificeringen ook een goedkeuring van de aarding? Gebeuren de nood oefeningen steeds op drukke momenten overdag? Welke criteria hanteert men voor het bepalen van de kritische infrastructuur in de luchtvaart? Hoe kunnen we dergelijke incidenten in de toekomst vermijden?

Zijn er precedents voor de schadeclaims die bij Belgocontrol ingediend worden ten gevolge van dit incident? Wie heeft er al een ingediend en voor welk bedrag? Werden tijdens en na de stroompanne de passagiers correct ingelicht en voldoende begeleid door de luchtvaartmaatschappijen?

Hoeveel klachten ontving het Directoraat-generaal Luchtvaart over dit incident en de voorbije jaren over vluchtvertragingen, verlies of beschadiging van bagage, instapweigeringen, overboekingen, annuleringen van een vlucht en problemen voor personen met een beperkte mobiliteit?

07.03 Gilles Vanden Burre (Ecolo-Groen): Welke kosten heeft de stroomonderbreking bij Belgocontrol op 27 mei in totaal teweeggebracht: hoe groot was de economische impact, en welke schadevergoedingen werden er geëist? Daags na de stroomstoring kondigde u een actieplan aan. Wat zijn de doelstellingen van dat actieplan? Als alle apparatuur down is gegaan, hoe hebben de luchtverkeersleiders het luchtverkeer dan geregeld?

07.04 Bert Wollants (N-VA): De stroompanne op de luchthaven van Zaventem was een gevaarlijk precedent. Beschikt de minister al over een gedetailleerd relaas van de feiten? Hoe verliep de evacuatie van het luchtruim? Hoe werd het probleem van de *blank screens* bij de luchtverkeersleiders dat zich enkele maanden

quelles en sont les conclusions?

07.02 Veli Yüksel (CD&V): Quelle a été l'incidence de la panne d'électricité chez Belgocontrol sur l'activité économique et sur le trafic de voyageurs et de marchandises? Quelle est l'ampleur des demandes d'indemnisation introduites par les compagnies aériennes? L'absence d'une mise à la terre est-elle le résultat d'une erreur de conception ou d'installation? Le cahier des charges a-t-il été respecté? Quels ont été les tests d'acceptation effectués sur les générateurs de secours lors de la réception des travaux? Des problèmes avaient-ils déjà été constatés sur les générateurs de secours? La certification quinquennale exige-t-elle également un agrément de la mise à la terre? Les exercices de secours se déroulent-ils systématiquement de jour à des moments d'activité intense? Quels sont les critères appliqués pour déterminer les infrastructures critiques dans l'aéronautique? Comment, à l'avenir, éviter la répétition d'incidents similaires?

Existe-t-il des précédents d'actions en dommages-intérêts telles que celles introduites à charge de Belgocontrol à la suite de la panne électrique? Qui a déjà introduit une telle action et pour quel montant? Les passagers ont-ils été informés correctement pendant et après la panne électrique, et ont-ils bénéficié d'un accompagnement suffisant par les compagnies aériennes?

Combien de plaintes ayant trait à cet incident la DGTA a-t-elle reçues? Combien de plaintes a-t-elle reçues au cours des dernières années concernant des vols retardés, des bagages égarés ou endommagés, des refus d'embarquement, des sursréservations ou annulations de vols et des problèmes concernant des personnes à mobilité réduite?

07.03 Gilles Vanden Burre (Ecolo-Groen): Quel a été le coût total engendré par la panne de Belgocontrol le 27 mai, qu'il soit dû à l'impact économique qu'aux dédommagements réclamés? Vous avez annoncé un plan d'action au lendemain de cette panne. Quels en sont les objectifs? Enfin, si tous les appareils de guidage étaient hors service, comment les contrôleurs ont-ils fait pour gérer le trafic aérien?

07.04 Bert Wollants (N-VA): La panne d'électricité survenue à l'aéroport de Zaventem constitue un précédent dangereux. La ministre dispose-t-elle déjà d'une chronologie détaillée des faits? Comment s'est déroulée l'évacuation de l'espace aérien? Comment a-t-on résolu le problème des écrans blancs qui sont apparus voici quelques mois

geleden voordeed, opgelost?

De oorzaak van de panne was blijkbaar een overbelaste niet-geaarde noodgenerator. Zijn daarvan keuringsverslagen? Werden de uitgangspunten geschonden van de *safety case* die werd opgemaakt voor het CANAC 2-systeem? Is er permanente schade aan het systeem?

Klopt het dat er bij Belgocontrol geen telefooncommunicatie mogelijk was, met uitzondering van een supervisortelefoon? Hoe werden de andere torens en ANSP's verwittigd?

Zullen er reservesystemen worden geïnstalleerd zodat communicatie met de vliegtuigen in de lucht mogelijk blijft, zoals dat in Nederland het geval is?

07.05 Karine Lalieux (PS): Wat zijn de precieze oorzaken van de stroomonderbreking? Werd er vastgesteld waar de verantwoordelijkheid ligt? Heeft men zich ervan vergewist dat men in de toekomst wél zal kunnen terugvallen op het noodstelsel? Zal u vragen dat alle elektrische noodsystemen in alle overheidsbedrijven worden gecheckt?

07.06 Minister Jacqueline Galant (Nederlands): De elektriciteitsvoorziening van het verkeersleidingcentrum van Belgocontrol werd op woensdag 27 mei om 9.15 uur onderbroken tijdens het maandelijks nazicht van de noodstroomvoorziening. De verkeerstoren werken op een ander systeem en werden niet geraakt.

De procedure die voor dat soort incidenten uitgewerkt is, werd opgestart. De naderende vliegtuigen konden landen en vliegtuigen die zich in het door Belgocontrol beheerde luchtruim bevonden, konden worden afgeleid naar de buurlanden.

(Frans) Bij het afleiden van de vluchten voor het vrijmaken van het luchtruim werden de horizontale veiligheidsafstand van 9 km en de verticale veiligheidsafstand van 300 m altijd in acht genomen. De BSA werd binnen 72 uur formeel in kennis gesteld van het incident. De toezichthoudende overheid werd permanent op de hoogte gehouden van de evolutie van de situatie. Een externe expert heeft een voorlopig rapport opgesteld over de oorzaken van het ongeval. We wachten nog op het definitieve rapport.

sur les ordinateurs des aiguilleurs du ciel?

La panne a apparemment été causée par un générateur de secours surchargé et qui n'était pas mis à la terre. Des rapports de contrôle en font-ils état? Les principes de base formulés dans le *Safety Case* élaboré pour le système CANAC-2 ont-ils été enfreints? Le système a-t-il subi des dommages permanents?

Est-il exact qu'aucune communication téléphonique n'était possible chez Belgocontrol, à l'exception du téléphone d'un superviseur? Comment les responsables des autres tours de contrôle et des ANSP (*Air Navigation Service Provider*) ont-ils été avertis?

Des systèmes de réserve seront-ils installés pour permettre la poursuite des communications avec les équipages d'avions en vol, comme c'est le cas aux Pays-Bas?

07.05 Karine Lalieux (PS): Quelles sont les causes précises de la panne? Des responsabilités ont-elles été identifiées? S'est-on assuré que le système de secours soit disponible à l'avenir? Allez-vous demander la vérification de tous les systèmes de secours électriques dans toutes les entreprises publiques?

07.06 Jacqueline Galant, ministre (en néerlandais): L'approvisionnement en électricité du centre de gestion du trafic aérien de Belgocontrol s'est interrompu le mercredi 27 mai à 9 h 15 pendant la vérification mensuelle de l'alimentation de secours. Les tours de contrôle, alimentées par un autre système, n'ont pas été affectées par cette panne.

La procédure prévue en cas d'incidents de ce type a été lancée. Les avions à l'approche ont pu atterrir et ceux qui se trouvaient dans l'espace aérien géré par Belgocontrol ont pu être déviés vers les pays limitrophes.

(En français) Les distances de sécurité de 9 km à l'horizontale et de 300 m à la verticale ont toujours été respectées pendant le déroutage des vols pour vider l'espace aérien. L'incident a été formellement notifié à la BSA dans les 72 heures. L'autorité de surveillance est restée constamment informée de l'évolution de la situation. Un expert externe a établi un rapport provisoire sur les causes de l'accident. On attend encore le rapport définitif.

(Nederlands) Belgocontrol heeft er alles aan gedaan om de oorzaken op te sporen en de getroffen systemen opnieuw op te starten. Vanaf 14 uur konden de operationele systemen geleidelijk aan weer in gang worden gezet. Woensdagavond draaide het centrum terug op 75 procent van zijn capaciteit.

(Frans) Het controlecentrum was opnieuw volledig operationeel op 21 mei om 22 uur.

(Nederlands) De maandelijkse nazichten van de noodstroomgroepen worden overdag gepland omdat zo de meest veeleisende omstandigheden kunnen worden gesimuleerd. 's Nachts is er veel minder activiteit. Dat is niet ongebruikelijk in de sector, andere luchtverkeersleidingcentra testen ook overdag.

(Frans) Belgocontrol heeft Laborelec gemandateerd als externe deskundige voor de technische analyse. Er werden drie factoren geïdentificeerd: het maandelijkse nazicht van de noodgeneratoren, een elektrische fout in het koelsysteem en het ontbreken van een aarding voor de noodgeneratoren. Het probleem was wellicht niet nieuw, maar kwam pas door een combinatie van factoren aan het licht. De analyse zal de verantwoordelijkheden verduidelijken.

De schermproblemen zijn te wijten aan defecte grafische kaarten in de controletoren in Brussel. Ze staan los van het incident en werden intussen opgelost.

Er zal dus een externe analyse gebeuren en daarnaast werd ook een beroep gedaan op de autonome cel voor onderzoek van luchtvaartongevallen en incidenten. Het rapport van die onderzoekscel zal openbaar worden gemaakt, maar er werd vooralsnog geen termijn vooropgesteld.

Het incident had belangrijke gevolgen voor de sector en de passagiers. Er worden verschillende schadevergoedingen naar voren geschoven, waarover ik geen uitsluitsel kan geven. Dergelijke incidenten deden zich ook elders al voor, maar voor zover ik weet werden er geen schadevergoedingen toegekend door de providers van luchtvaarnavigatiediensten.

Wat de vergoedingen betreft waarin de Europese regelgeving voorziet, zouden de verplichtingen van de luchtvaartmaatschappijen, gelet op de uitzonderlijke omstandigheden, beperkt moeten zijn.

(En néerlandais) Belgocontrol a fait l'impossible pour rechercher les causes de l'incident et faire redémarrer les systèmes concernés. Les systèmes opérationnels ont pu être relancés progressivement à partir de 14 h. Mercredi soir, le centre tournait à nouveau à 75 % de ses capacités.

(En français) Le centre de contrôle a à nouveau fonctionné à 100 % dès le 21 mai à 22 heures.

(En néerlandais) Les contrôles mensuels des groupes électrogènes de secours sont planifiés durant la journée pour pouvoir effectuer des simulations dans les conditions les plus exigeantes. La nuit, les activités tournent au ralenti. Cette procédure n'est pas inhabituelle dans le secteur : d'autres centres de navigation aérienne réalisent également leurs tests pendant la journée.

(En français) Belgocontrol a mandaté Laborelec comme expert externe pour l'analyse technique. L'on a identifié trois facteurs: la vérification mensuelle des générateurs de secours, un défaut électrique du système de refroidissement et l'absence de mise à la terre des générateurs de secours. Le problème préexistait probablement, mais ne s'est manifesté que lors de la combinaison des facteurs. L'analyse clarifiera les responsabilités.

Les problèmes d'écran concernent des cartes graphiques défectueuses à la tour de contrôle de Bruxelles. Ils n'ont rien à voir avec l'incident et ont été résolus depuis.

À côté de l'analyse externe, la cellule autonome d'enquête sur les accidents et incidents d'aviation a été sollicitée. Le rapport sera rendu public mais aucun délai n'est confirmé.

Le problème a entraîné des conséquences importantes pour le secteur et les passagers. Différents montants de dommages sont avancés, que je ne puis confirmer. De tels incidents se sont déjà produits ailleurs mais je n'ai pas connaissance de dédommagements par le fournisseur de service de la navigation aérienne.

En ce qui concerne les indemnisations prévues par la réglementation européenne, les obligations des transporteurs aériens devraient être limitées vu les circonstances extraordinaires.

Ik heb Belgocontrol verzocht een actieplan op te stellen om lering te trekken uit deze crisissituatie. De zaak werd besproken op een buitengewone bijeenkomst van de raad van bestuur. Belgocontrol checkt zijn elektrische installaties om verdere schade uit te sluiten. Nadien zal er een externe audit van de kritische systemen plaatsvinden.

Infrabel wordt unaniem erkend om zijn expertise inzake elektriciteit. Veiligheid is de prioriteit van Infrabel, op alle niveaus van de onderneming en in alle activiteiten, ook in het beheer van de infrastructuur voor stroomvoorziening. Infrabel neemt deel aan gesprekken met de overheid over de afschakeling en wenst betrokken te worden bij de besluitvorming daaromtrent.

07.07 Catherine Fonck (cdH): De aarding ontbreekt al sinds de datum van installatie. Dat doet vragen rijzen over de certificering van de uitrusting van Belgocontrol. Er moet dus ook worden gekeken naar de toezichts- en certificeringsprocedures van de BSA.

07.08 Veli Yüksel (CD&V): Wat gebeurd is, is onaanvaardbaar. Het is negatief voor het imago van Brussel en van de luchtvaartsector. Wanneer krijgen we het definitieve rapport? Ik hoop dat de minister de druk op Belgocontrol om met een actieplan naar buiten te komen, opvoert.

Klopt het dat luchtvaartmaatschappijen en reizigers geen aanspraak kunnen maken op een schadevergoeding?

07.09 Gilles Vanden Burre (Ecolo-Groen): Zullen de leden van de commissie, idealiter vóór het bezoek op 8 juli, over het actieplan kunnen beschikken, of zal het via andere kanalen worden bekendgemaakt? Het actieplan en het rapport zouden voor ons nuttige instrumenten zijn.

07.10 Bert Wollants (N-VA): Het was de eerste en het moet ook de laatste keer zijn dat zoiets, op die schaal, voorvalt. Zaventem is de zetel van FABEC, de zetel van wat er in hart van Europa gebeurt rond luchtvaart. Wij moeten het goede voorbeeld geven.

Ik wijs erop dat het nu over een technische panne ging, maar bepaalde acties, die dezelfde economische schade veroorzaken, moeten we even scherp veroordelen.

07.11 Karine Lalieux (PS): Als de audits afgerond zijn, zullen er hoorzittingen worden gehouden in deze commissie. Er moeten nieuwe procedures

J'ai demandé à Belgocontrol d'établir un plan d'action pour tirer les leçons de cette crise. Un CA extraordinaire a pu en débattre. Belgocontrol revoit son installation électrique pour s'assurer de l'absence d'autres dommages. Il réalisera ensuite un audit externe de ses systèmes critiques.

Infrabel dispose d'une expertise unanimement reconnue dans le domaine de l'électricité. La sécurité est la priorité d'Infrabel, déclinée à tous les niveaux de l'entreprise et dans toutes ses activités, y compris la gestion des infrastructures liées à l'approvisionnement électrique. Infrabel participe à des échanges avec les autorités au sujet du délestage et souhaite être impliqué dans les processus décisionnels à cet égard.

07.07 Catherine Fonck (cdH): L'absence de mise en terre date des débuts de l'installation. Cela remet en cause la certification des équipements de Belgocontrol. Il faut donc également enquêter sur les procédures de contrôle et de certification de la BSA.

07.08 Veli Yüksel (CD&V): Cet incident est inacceptable. Il ternit l'image de Bruxelles et du secteur aérien. Quand disposerons-nous du rapport définitif? J'espère que la ministre exercera une pression accrue sur Belgocontrol pour parvenir à un plan d'action.

Est-il exact que les compagnies aériennes et les voyageurs n'ont pas la possibilité de réclamer une indemnisation?

07.09 Gilles Vanden Burre (Ecolo-Groen): Le plan d'action sera-t-il disponible pour les membres de la commission ou publié par d'autres voies, idéalement avant la visite du 8 juillet? Le plan d'action et le rapport nous seraient fort utiles.

07.10 Bert Wollants (N-VA): Un incident d'une telle gravité ne doit plus jamais se produire. Zaventem est le siège du Bloc d'espace aérien fonctionnel et de tout ce qui se passe en matière d'espace aérien au cœur de l'Europe. Nous devons donner l'exemple.

Je souligne qu'il s'agissait en l'occurrence d'une panne technique mais nous devons condamner avec la même fermeté certaines actions syndicales qui causent les mêmes dommages économiques.

07.11 Karine Lalieux (PS): Il y aura des auditions devant cette commission une fois finis les audits. Il faut de nouvelles procédures pour que ce genre

worden uitgewerkt, om herhaling van een dergelijk incident te voorkomen.

Als commissievoorzitter voeg ik er nog aan toe dat het bezoek aan Belgocontrol op 8 juli hiervan volledig losstaat: de vragen in het kader van dat bezoek betreffen de globale werking van Belgocontrol.

07.12 Veli Yüksel (CD&V): Is er enig zicht op de timing van het plan?

07.13 Minister Jacqueline Galant (Frans): Na de NMBS-Groep zal Belgocontrol onderworpen moeten worden aan een reorganisatie. Sinds het systeem werd geïnstalleerd vertoont het gebreken en veel beheersfouten werden vastgesteld. Indien verantwoordelijkheden naar voren worden gebracht zullen er beslissingen vallen.

Wat het actieplan betreft, moet Belgocontrol beschikken over alle verslagen van deskundigen en audits om sereen te kunnen werken.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 4696 van de heer Burton wordt omgezet in een schriftelijke vraag. Vraag nr. 4721 van mevrouw Matz vervalt.

08 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Daphné Dumery aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de opvolging van onverzekerde voertuigen" (nr. 4749)
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het onverzekerd rijden" (nr. 4804)
- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "niet-verzekerde voertuigen" (nr. 4838)

08.01 Daphné Dumery (N-VA): Uit het jaarverslag van de groepering van erkende ondernemingen voor autokeuring en rijbewijzen (GOCA) blijkt dat het aantal onverzekerde voertuigen gedaald is van 8.345 in 2013 naar een kleine 5.000 in 2014. Een lijst van de onverzekerde voertuigen wordt bezorgd aan de FOD Mobiliteit en Vervoer en aan het Belgisch Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds.

Hoe wordt een en ander opgevolgd?

d'accident ne puisse pas se reproduire.

En tant que présidente de la commission, j'ajoute que la visite de Belgocontrol le 8 juillet n'a rien à voir avec la question: elle porte sur son fonctionnement global.

07.12 Veli Yüksel (CD&V): A-t-on une idée, même vague, du calendrier de ce plan d'action?

07.13 Jacqueline Galant, ministre (en français): Après le Groupe SNCB, Belgocontrol devra faire l'objet d'une réorganisation. Le système est défaillant depuis son installation et beaucoup d'erreurs de gestion y ont été constatées. Si des responsabilités sont mises en évidence, des décisions seront prises.

Pour le plan d'action, Belgocontrol doit disposer de tous les rapports d'experts et audits pour travailler sereinement.

L'incident est clos.

La **présidente**: La question n° 4696 de M. Burton est transformée en question écrite. La question n° 4721 de Mme Matz est caduque.

08 Questions jointes de

- Mme Daphné Dumery à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le suivi des véhicules non assurés" (n° 4749)
- M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la conduite d'un véhicule non assuré" (n° 4804)
- Mme Sabien Lahaye-Battheu à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les véhicules non assurés" (n° 4838)

08.01 Daphné Dumery (N-VA): Le rapport annuel du GOCA (Groupement des sociétés agréées de contrôle automobile) montre que le nombre de véhicules en défaut d'assurance a baissé, passant de 8 345 en 2013 à 5 000 à peine en 2014. La liste des véhicules non assurés est transmise au SPF Mobilité et Transports et au Fonds commun de garantie automobile belge.

Comment le suivi de ces véhicules est-il assuré?

08.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Dagelijks worden dertien Belgen geconfronteerd met een aanrijding met een onverzekerd voertuig, dat meestal ook niet in orde is met de keuring.

Hoe schat de minister het probleem in? Hoe evalueert ze het actieplan voor een controle van de verzekering bij de keuring? Hoeveel onverzekerde auto's bieden er zich niet bij de keuring aan? Wat vindt de minister van het voorstel om veroordeelde overtreeders een bijdrage te laten storten in het Belgisch Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds?

08.03 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Sinds 1 november 2013 wordt bij de technische keuring gecontroleerd of voertuigen verzekerd zijn. In de periode van november 2013 tot november 2014 konden 92.553 voertuigen geen geldig verzekeringsbewijs voorleggen. Wordt er aan een realtime gegevensbestand gewerkt waardoor snel kan worden nagegaan of een voertuig verzekerd is?

Een administratieve werkgroep die deze maatregel opvolgt, zou na een jaar een evaluatie bezorgen aan de minister. Heeft de minister die al ontvangen?

08.04 Minister Jacqueline Galant (Nederlands): De resultaten van het actieplan voor de naleving van de verzekerings- en keuringsplicht kunnen niet worden afgeleid van het aantal onverzekerde voertuigen. Dat kan pas op de lange termijn.

Ik zal een overzicht bezorgen van het totaal aantal voertuigen waarvoor geen geldige groene verzekeringskaart bestaat. Het Belgisch Gemeenschappelijk Waarborgfonds heeft hierdoor een bijkomend kanaal om niet-verzekerde voertuigen op te sporen. Het gegevensbestand voor de politiediensten wordt bijgevolg ruimer. Ongeveer 36 procent van de voertuigen zonder geldig verzekeringsbewijs bezit eveneens geen goedkeuringsbewijs.

De manier waarop verzekeringscontracten worden gesloten, laat geen realtime gegevensbestand toe.

Het actieplan is nog niet volledig uitgewerkt, maar mijn administratie sleutelt ondertussen verder aan een betere gegevenskwaliteit en het BIVV heeft een grootschalige informatiecampaigned gepland. Dankzij de goede samenwerking met de Gewesten zal ook de naleving van de keuringsplicht worden geïntegreerd.

08.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Chaque jour, treize belges sont victimes d'un accident impliquant un véhicule en défaut d'assurance et généralement aussi, de contrôle technique.

Comment la ministre évalue-t-elle ce problème? Que pense-t-elle du plan d'action pour le respect de l'obligation d'assurance lors du contrôle technique? Combien de véhicules non assurés ne se présentent-ils pas au contrôle technique? Que pense la ministre de la proposition d'obliger les contrevenants condamnés à verser une contribution au Fonds commun de garantie automobile belge?

08.03 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Depuis le 1^{er} novembre 2013, il est procédé à la vérification du certificat d'assurance des véhicules lors du contrôle technique. Entre novembre 2013 et novembre 2014, 92 553 véhicules n'ont pas été en mesure de présenter une carte verte valable. Est-on en train d'élaborer une banque de données en temps réel permettant de vérifier rapidement si un véhicule est assuré ou non?

Un groupe de travail administratif qui assure le suivi de cette mesure devait transmettre au bout d'un an une évaluation à la ministre. L'a-t-elle reçue?

08.04 Jacqueline Galant, ministre (en néerlandais): Nous ne pouvons déduire les résultats du plan d'action pour le respect de l'obligation d'assurance et de contrôle technique à partir du nombre de véhicules non assurés. Cette déduction n'est possible qu'à long terme.

Je transmettrai un aperçu du nombre total de véhicules dépourvus d'une carte verte valable. Le Fonds commun de garantie automobile belge dispose d'un canal supplémentaire permettant de détecter les véhicules en défaut d'assurance. Ce canal permet d'enrichir la base de données des services de police. Quelque 36 % des véhicules en défaut d'assurance sont également en défaut de certificat de visite.

La manière dont les contrats d'assurance sont conclus ne permet pas de mettre en place une base de données en temps réel.

Ce plan d'action n'est pas encore entièrement élaboré, mais mon administration continue d'œuvrer à l'amélioration de la qualité des données et l'IBSR a prévu de mener une campagne d'information à grande échelle. Grâce à la bonne collaboration avec les Régions, le respect de l'obligation de contrôle technique y sera également intégré.

De uitbreiding naar de inschrijvingsplicht voor bromfietsen maakt betere controles voor die voertuigcategorie mogelijk. Ook het professioneel vervoer zal meer worden gecontroleerd.

08.05 Daphné Dumery (N-VA): Ik ben blij dat de minister het actieplan verder uitwerkt en samen met de Gewesten een informatiecampaagne start.

08.06 Jef Van den Bergh (CD&V): Als we alle beschikbare gegevens kunnen koppelen, zullen we onverzekerd rijden eindelijk kunnen uitroeien.

08.07 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Uit de cijfers die de minister me net heeft bezorgd, blijkt dat het aantal onverzekerde vrachtwagens en trekkers gestegen is van 2.700 naar 3.200. Dat is ongelooflijk. Het werk is duidelijk nog niet af.

Het incident is gesloten.

09 Vraag van de heer Hans Bonte aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de werken aan de start- en landingsbaan 25L/07R op de luchthaven van Zaventem" (nr. 4774)

09.01 Hans Bonte (sp.a): Vandaag pleit mevrouw Fonck in *Le Soir* voor het vrijmaken van de kanaalroute voor de nachtvluchten. Ik krijg de indruk dat politieke concurrenten elkaar vooral willen opjagen. De werken op de landingsbaan 25L/07R hebben een effect op de manier waarop vliegtuigen landen en opstijgen. Vliegtuigen worden meer afgeleid naar de noord- en de ooststrand.

Is de minister van plan om tegemoet te komen aan de verzuchtingen van de betrokken burgemeesters voor een eerlijke spreiding tijdens de werken? Behoort het tot de mogelijkheden om tijdens de werken opnieuw gebruik te maken van de kanaalroute en van de bocht naar links uit het voormalige plan-Wathelet? Wat is de stand van zaken in de zoektocht naar een definitieve structurele oplossing? Is de vliegwet op komst?

09.02 Minister Jacqueline Galant (Nederlands): De voor de veiligheid noodzakelijke werken aan baan 25L/07R verlopen in verschillende fases. Tijdens de eerste fase, die nu aan de gang is, wordt meer gebruik gemaakt van baan 19 voor het opstijgen en van baan 25R voor het landen. Tijdens de tweede en derde fase zal baan 25R meer gebruikt worden

L'extension de l'obligation d'immatriculation aux cyclomoteurs permet un meilleur contrôle de cette catégorie de véhicule. Le transport professionnel fera également l'objet de davantage de contrôles.

08.05 Daphné Dumery (N-VA): Je me réjouis d'entendre que la ministre développera le plan d'action et qu'elle lancera une campagne d'information avec les Régions.

08.06 Jef Van den Bergh (CD&V): Si nous parvenons à relier toutes les informations disponibles, nous pourrions enfin venir à bout du phénomène de défaut d'assurance.

08.07 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Il ressort des chiffres que la ministre vient de me communiquer que le nombre de camions et de tracteurs non assurés est passé de 2 700 à 3 200. C'est inouï. Nous avons encore du pain sur la planche, c'est indéniable.

L'incident est clos.

09 Question de M. Hans Bonte à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les travaux sur les pistes 25L/07R de l'aéroport de Zaventem" (n° 4774)

09.01 Hans Bonte (sp.a): Aujourd'hui dans le journal *Le Soir*, Mme Fonck préconise de ne plus faire passer les vols nocturnes par la route du canal. J'ai l'impression que ce que veulent surtout certains responsables politiques, c'est se taquiner. Les travaux sur la piste 25L/07R impactent la manière dont les avions atterrissent et décollent. En raison de ces travaux, les avions sont davantage orientés vers la périphérie nord et est.

La ministre a-t-elle l'intention de satisfaire les desiderata des bourgmestres concernés qui appellent de leurs vœux une répartition équitable des vols pendant les travaux? Est-il envisageable, pendant la durée des travaux, de réutiliser la route du canal et le virage à gauche de l'ancien plan Wathelet? Où en est la recherche d'une solution structurelle définitive? La loi sur les procédures de vol est-elle en voie d'élaboration?

09.02 Jacqueline Galant, ministre (en néerlandais): Les travaux requis pour la sécurité sur la piste 25L/07R se déroulent en plusieurs phases. Pendant la première phase, qui est en cours, la piste 19 est davantage utilisée pour les décollages et la piste 25R pour les atterrissages. Pendant les deuxième et troisième phases, la piste 25R sera

voor zowel opstijgen als landen.

utilisée davantage pour les décollages et les atterrissages.

Deze wijzigingen hebben een impact op de verschillende zones, naargelang de verschillende werkfasen. Er kan bijgevolg niet gesproken worden over een concentratie op een enkele zone.

Ces modifications ont une incidence sur les différentes zones en fonction des différentes phases de travaux. On ne peut dès lors pas parler d'une concentration sur une seule zone.

Tijdens de werken zullen de vliegroutes niet meer worden gewijzigd. De kanaalroute en bocht naar links uit het plan-Wathelet bestaan niet meer.

Les routes aériennes ne seront plus modifiées pendant les travaux. La route du canal et le "virage à gauche" du plan Wathelet n'existent plus.

Ik maak werk van een structurele oplossing en heb daartoe een aantal studies besteld.

Je m'attelle à apporter une solution structurelle au problème et j'ai demandé la réalisation d'études à cette fin.

09.03 Hans Bonte (sp.a): Het antwoord ontgoocht mij. Een bepaalde meerderheidspartij dringt aan op een snel wetgevend initiatief om de principes van het spreidingsplan vast te leggen. Daaraan willen wij vanuit de oppositie meewerken.

09.03 Hans Bonte (sp.a): La réponse de la ministre est décevante. Un certain parti de la majorité insiste pour qu'une initiative législative vienne pérenniser les principes du plan de répartition. Nous voulons participer à cette initiative depuis les bancs de l'opposition.

De onwil om de kanaalroute en de bocht naar links opnieuw te gebruiken zal ook de gemoederen niet bedaren in de oost- en de noordrand.

La volonté de ne plus utiliser la route du canal et le virage à gauche n'est pas de nature à apaiser les esprits dans la périphérie est et nord.

De minister wil voor een deel tegemoet komen aan de kritiek van mevrouw Fonck, die blijkbaar opnieuw een strijd aangaat voor de Brusselse kiezers.

La ministre veut rencontrer partiellement les critiques de Mme Fonck, qui se lance apparemment dans une nouvelle bataille pour son électorat bruxellois.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

10 Vraag van de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de hogesnelheidslijn tussen Doornik en Brussel" (nr. 4756)

10 Question de M. Paul-Olivier Delannois à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la ligne à grande vitesse entre Tournai et Bruxelles" (n° 4756)

10.01 Paul-Olivier Delannois (PS): Ten eerste wil ik sommige aspecten die in de studie van de werkgroep over het gebruik van de hogesnelheidslijn (HSL) Doornik-Brussel werden aangehaald, nuanceren. Zo kent de hsl1 volgens de NMBS geen groot capaciteitsprobleem, gezien het huidige verkeer. Bovendien zal het aantal hsl-verbindingen op de lijn op middellange of lange termijn niet drastisch verhoogd kunnen worden, gelet op de verzadiging van de Noord-Zuidverbinding.

10.01 Paul-Olivier Delannois (PS): Tout d'abord, les éléments de l'étude d'un groupe de travail sur l'utilisation de la ligne grande vitesse (LGV) Tournai-Bruxelles sont à nuancer: la question de la capacité sur la LGV1 n'est pas un problème majeur, selon la SNCB, vu le trafic actuel. De plus, le nombre de relations grande vitesse sur la ligne ne pourra pas augmenter drastiquement à moyen ou long terme vu la saturation de la jonction Nord-Midi.

Ten tweede beschikt de NMBS over locomotieven – reeks 18 – die tegen 200 km/u kunnen rijden. Ze worden tegenwoordig ingezet op de verbindingen Eupen-Oostende en Welkenraedt-Kortrijk en rijden hiervoor op de hogesnelheidslijn tussen Luik en

Deuxièmement, la SNCB dispose actuellement de matériel roulant type 18, capable de rouler à 200 km/h et actuellement utilisé pour les liaisons Eupen-Ostende et Welkenraedt-Kortrijk, empruntant la ligne à grande vitesse entre Liège et

Brussel. Dat materieel zou op de lijn Doornik-Brussel kunnen rijden, maar het werd niet met de daarvoor vereiste automatische treinbeïnvloedingssystemen uitgerust.

Ik ben dus verbaasd over de negatieve conclusies van die studie. Deze verbinding zou het reizigerscomfort namelijk verhogen. Wat is uw antwoord op deze uitspraken? Kan de hogesnelheidslijn voor de verbinding Doornik-Brussel gebruikt worden?

10.02 Minister **Jacqueline Galant** (*Frans*): Ik bevestig het antwoord dat ik op 6 mei gegeven heb. Gezien de negatieve conclusie van de studie, zal de NMBS geen IC-verbinding Doornik-Brussel via de hogesnelheidslijn inleggen.

Een trein die tegen 200 km/u op een hogesnelheidslijn rijdt, vergt meer capaciteit dan een hogesnelheidstrein die tegen 300 km/u rijdt. Hierdoor zou het toewijzen van capaciteit aan eventuele andere, bijkomende hogesnelheidstreinen in het gedrang kunnen komen.

Het incident is gesloten.

David Geerts (sp.a): Ik zet mijn vraag nr. 4781 om in een schriftelijke vraag.

11 **Vraag van de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vergoedingen voor de treinvertragingen bij de NMBS" (nr. 4796)**

11.01 **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): De vrije pers vestigde de aandacht op uw plannen om de regeling inzake compensatie voor herhaalde treinvertragingen te wijzigen, waardoor reizigers wier trein minder dan 30 minuten vertraging heeft, geen compensatie meer zouden krijgen.

Daardoor zou het aantal treinen met vertraging waarvoor men compensatie kan krijgen drastisch worden beperkt. Dit is echter een schending van de rechten van de reiziger.

U zou ondertussen de grens opnieuw hebben vastgelegd op 15 minuten. Klopt dat? Heeft de ministerraad daarover al beraadslaagd? Welke mogelijkheden zijn er om de toekenning van de gewettigde compensatie voor de benadeelde reiziger te vergemakkelijken en de administratieve kosten daarvan te verlagen? Welke mogelijkheden zijn er om de vaak voorkomende gevallen van fraude te beperken?

Bruxelles. Ce matériel serait apte à rouler sur ligne Tournai-Bruxelles, mais ces trains ne sont pas équipés de la signalisation adéquate.

Je m'étonne dès lors que la conclusion de cette étude soit négative, car il y a une réelle opportunité pour améliorer la vie des usagers. Que répondez-vous à ces affirmations? N'est-il pas possible d'envisager l'utilisation d'une ligne à grande vitesse pour relier Tournai à Bruxelles?

10.02 **Jacqueline Galant**, ministre (*en français*): Je confirme la réponse donnée le 6 mai: vu la conclusion négative de l'étude, la SNCB ne mettra pas en place des relations IC entre Tournai et Bruxelles via la ligne à grande vitesse.

Faire rouler un train à 200 km/h sur la ligne à grande vitesse occupe davantage de capacité qu'un train à grande vitesse à 300 km/h et cela hypothèque la capacité pour d'éventuels trains à grande vitesse supplémentaires.

L'incident est clos.

David Geerts (sp.a): Je transforme ma question n° 4781 en question écrite.

11 **Question de M. Marcel Cheron à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'indemnisation des retards des trains de la SNCB" (n° 4796)**

11.01 **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): La presse libre a révélé votre projet de modification du système de compensation des retards des trains, n'indemnisant plus les voyageurs dont le train avait moins de 30 minutes de retard.

Ceci réduirait drastiquement le nombre de trains ouvrant un droit à compensation. C'est une atteinte aux droits des voyageurs.

Depuis lors, vous auriez rétabli le seuil des 15 minutes. Qu'en est-il? Le Conseil des ministres en a-t-il délibéré? Quelles sont les pistes pour faciliter l'octroi de la compensation bien légitime pour le voyageur lésé et pour réduire son coût administratif? Quelles sont les pistes pour limiter le recours à la fraude qui serait fréquente?

11.02 Minister **Jacqueline Galant** (*Frans*): Er is een werkgroep die de alternatieven en de impact die zij zouden hebben, bestudeert.

Het incident is gesloten.

12 **Vraag van de heer Gilles Foret aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vraag of de combinatie trein en fiets opportuun is" (nr. 4854)**

12.01 **Gilles Foret** (MR): Momenteel mogen enkel vouwfietsen gratis mee op de trein genomen worden. Voor andere fietsen moeten de reizigers een specifiek ticket kopen, dat echter zoveel kost, vooral als men in groep of met het gezin wil reizen, dat men eerder de wagen zou nemen.

Is het niet aangewezen een aantrekkelijker formule aan te bieden?

12.02 Minister **Jacqueline Galant** (*Frans*): Vouwfietsen mogen van de NMBS gratis mee op de trein genomen worden. Voor een gewone fiets kan men voor een enkele rit een fiets-tandemkaart van 5 euro kopen. Men kan ook een vrijkaart van 8 euro voor alle verplaatsingen op een zelfde dag kopen.

De NMBS acht het niet opportuun om het tarief voor het meenemen van een fiets op de trein te verminderen. Door de inzet van nieuw rollend materieel en de renovatie van het bestaande materieel komt er systematisch meer ruimte voor de fietsen vrij, maar de capaciteit varieert nog steeds afhankelijk van de lijn en het tijdstip.

Om fietsen op de trein zetten zijn er bijkomende handelingen nodig, die de stiptheid van de treinen, de grote prioriteit van de NMBS, in gevaar dreigen te brengen.

De NMBS stelt alternatieven voor, zoals fietsdelen in de stations en de B-dagtrips Trein + Huurfiets.

12.03 **Gilles Foret** (MR): Ik zal u verscheidene hypothesen komen voorleggen, om de NMBS te laten zien dat een dergelijke formule op bepaalde lijnen zeker gestimuleerd kan worden.

Het incident is gesloten.

13 **Samengevoegde vragen van**
- mevrouw **Caroline Cassart-Mailleux** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische

11.02 **Jacqueline Galant**, ministre (*en français*): Un groupe de travail évalue les alternatives et leur impact.

L'incident est clos.

12 **Question de M. Gilles Foret à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'opportunité de combiner train et vélo" (n° 4854)**

12.01 **Gilles Foret** (MR): Aujourd'hui, seuls les vélos pliables sont autorisés gratuitement dans les trains. Pour les autres vélos, les voyageurs doivent s'acquitter d'un billet spécifique dont le prix, surtout si l'on souhaite se déplacer en groupe ou en famille, pousse plutôt à l'utilisation de la voiture.

Ne serait-il pas opportun de proposer une formule plus attrayante?

12.02 **Jacqueline Galant**, ministre (*en français*): La SNCB propose la gratuité pour les vélos pliants, 5 euros pour l'embarquement d'un vélo ordinaire sur un trajet simple avec une carte vélo et 8 euros pour l'embarquement d'un vélo ordinaire toute la journée.

La SNCB ne juge pas opportun de réduire le tarif d'embarquement d'un vélo. Le nouveau matériel et la rénovation du matériel existant permettent systématiquement un gain d'espace destiné aux vélos mais la capacité varie encore d'une ligne à l'autre et selon la période.

Le chargement de vélos donne lieu à des opérations supplémentaires, ce qui risque de nuire à la ponctualité, priorité absolue de la SNCB.

Des alternatives sont proposées par la SNCB, comme les vélos partagés dans les gares ou le produit B-excursion train + vélo.

12.03 **Gilles Foret** (MR): Je reviendrai avec différentes hypothèses pour montrer à la SNCB qu'il est possible d'encourager, sur certaines lignes, ce type de formule.

L'incident est clos.

13 **Questions jointes de**
- Mme **Caroline Cassart-Mailleux** à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur

Spoorwegen, over "een vergelijkende studie tussen spoorwegmaatschappijen" (nr. 4865)

- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het verlies van 2700 banen bij de NMBS" (nr. 4907)

- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de resultaten van de benchmark" (nr. 4937)

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de benchmarkstudie van de NMBS" (nr. 4975)

- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vergelijkende benchmarkstudie van McKinsey tussen de NMBS en enkele andere Europese treinoperators" (nr. 5501)

"une étude comparative entre compagnies ferroviaires" (n° 4865)

- M. Laurent Devin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la perte de 2 700 emplois à la SNCB" (n° 4907)

- M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les résultats du benchmark" (n° 4937)

- M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'analyse comparative de la SNCB" (n° 4975)

- Mme Sabien Lahaye-Battheu à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'étude de benchmarking de McKinsey comparant la SNCB et quelques autres sociétés ferroviaires européennes" (n° 5501)

13.01 Laurent Devin (PS): Naar aanleiding van de door Jo Cornu gevraagde benchmarkingstudie heeft ACOD Spoor zijn bezorgdheid geuit over de werkgelegenheid, omdat er volgens de spoorvakbond 2.700 banen verloren zouden gaan. Volgens ACOD Spoor leidde de jongste gelijkaardige analyse in 2003 immers tot een massale personeelsinkrimping. Paradoxaal genoeg vraagt de NMBS tegelijkertijd aan recent gepensioneerde treinbegeleiders om deeltijds terug in dienst te treden voor drie bijkomende maanden om het tekort aan treinbegeleiders te ondervangen.

Moet er bij de NMBS voor banenverlies gevreesd worden? Bevestigt u het cijfer van ACOD Spoor, en klopt het dat de NMBS, zoals het ACOD beweert, vandaag nog maar 34.700 voltijdequivalenten in dienst heeft, wat minder is dan het minimumpersoneelsbestand?

13.02 David Geerts (sp.a): Over de benchmarkstudie met betrekking tot de NMBS is er de jongste tijd al heel wat te doen geweest. Zo zou er mogelijks 100 miljoen euro aan efficiëntiewinst te boeken zijn.

Kan deze studie in de Kamer toegelicht worden? Welke maatregelen zullen er op korte termijn worden uitgevoerd? Ik denk dan aan een verhoging van de ticketprijs en een verlaging van de rijpadvergoeding. Wat zullen de gevolgen zijn voor personeel en reizigers? Wat is de budgettaire impact van maatregelen die op korte termijn kunnen

13.01 Laurent Devin (PS): Réagissant à l'étude de *benchmarking* demandée par Jo Cornu, la CGSP Cheminots a exprimé ses inquiétudes relatives au maintien de l'emploi, avançant le chiffre de 2 700 emplois perdus. En effet, selon la CGSP, la dernière analyse similaire réalisée en 2003 avait mené à une réduction massive du nombre de travailleurs. Parallèlement, et paradoxalement, la SNCB demande à des accompagnateurs de train récemment pensionnés de travailler durant trois mois supplémentaires à mi-temps pour remédier au manque de personnel d'accompagnement.

Des pertes d'emplois au sein de la SNCB sont-elles à craindre? Confirmez-vous le chiffre de la CGSP et est-il vrai, comme le dit la CGSP, que la SNCB est déjà passée à 34 700 équivalents temps plein, soit sous le seuil de l'effectif minimum?

13.02 David Geerts (sp.a): Ces derniers temps, il a déjà été abondamment question de l'étude de benchmarking relative à la SNCB, dont il ressort qu'un gain d'efficacité de 100 millions d'euros pourrait être réalisé.

Cette étude pourrait-elle être commentée à la Chambre? Quelles mesures seront mises en œuvre à court terme? Je songe à une augmentation du prix du billet et à une réduction de la redevance pour l'utilisation des sillons. Quelles seront les conséquences de ces mesures pour le personnel et les voyageurs? Quelle est l'incidence budgétaire

worden genomen?

13.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Kan de minister het opzet van de benchmarkstudie toelichten? Zullen de resultaten gebruikt worden voor de opmaak van het moderniseringsplan? Wat is de meerwaarde van deze studie ten opzichte van een eerdere in 2003? De resultaten zijn namelijk zeer gelijklopend.

13.04 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Ongeveer een maand geleden maakte de heer Cornu de resultaten bekend van een vergelijkend benchmarkstudie tussen de NMBS en andere Europese treinoperators. Per afgelegde kilometer zou er door de NMBS meer kosten worden gemaakt, de inkomsten uit verkoop liggen fors lager en de treinen rijden hier trager dan elders.

Welke lessen kunnen op korte termijn uit de studie worden getrokken?

13.05 Minister Jacqueline Galant (*Frans*): De NMBS heeft een internationale vergelijking met vergelijkbare operators laten uitvoeren om inzicht te krijgen in haar kosten-batenstructuur en om over een referentiekader te beschikken alvorens werk te maken van de verbetering van haar financiële prestaties.

In het kader van de studie werd de boekhouding van de betrokken operators erop nageslagen en worden er vertrouwelijke gegevens geanalyseerd, wat verklaart waarom die studie door een derde – de consultant McKinsey – werd uitgevoerd om de anonimiteit van de door de andere operators verstrekte gegevens te verzekeren.

Tijdens een persconferentie op 28 mei jongstleden heeft de NMBS de belangrijkste resultaten van die studie uiteengezet, maar het samenvattend verslag zal niet gepubliceerd worden.

De maatregelen die de NMBS zal doorvoeren, worden momenteel uitgewerkt. Het is dus te vroeg om daarop in te gaan, maar ik kan u wel meedelen dat de NMBS in ieder geval niet van plan is om tot ontslagen over te gaan.

(*Nederlands*) Wanneer de heer Geerts verwijst naar 100 miljoen euro efficiëntiewinst, dan betreft dat ook het bedrag dat gehaald moet worden om tot het gemiddelde van de gelijkaardige spooroperators in de benchmark te komen.

De resultaten van deze benchmark liggen inderdaad in het verlengde van eerder uitgevoerde

des mesures qui peuvent être prises à court terme?

13.03 Jef Van den Bergh (CD&V): La ministre pourrait-elle nous en dire plus sur la finalité de cette étude de benchmarking? Se basera-t-on sur les résultats pour élaborer le plan de modernisation? Quelle est la plus-value de cette étude par rapport à celle réalisée en 2003? Les résultats sont en effet très similaires.

13.04 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Il y a environ un mois, M. Cornu a communiqué les résultats d'une étude de type *benchmark* comparant la SNCB et d'autres opérateurs ferroviaires européens. La SNCB coûterait plus cher par kilomètre parcouru, les recettes de ses ventes seraient considérablement inférieures et les trains rouleraient plus lentement en Belgique que partout ailleurs.

Quelles leçons pouvons-nous tirer de cette étude pour le court terme?

13.05 Jacqueline Galant, ministre (*en français*): La SNCB a fait réaliser une comparaison internationale avec des opérateurs similaires pour cerner sa structure des charges et revenus et disposer d'un référentiel avant d'entamer une opération d'amélioration de ses performances financières.

L'étude est basée sur le principe de livre ouvert et analyse les données confidentielles, raison qui justifie la réalisation de cette étude par un tiers – le consultant Mc Kinsey – afin de garantir l'anonymat des données communiquées par les autres opérateurs.

Lors d'une conférence de presse tenue le 28 mai, la SNCB a communiqué les principaux résultats de cette étude, mais son rapport de synthèse ne sera pas publié.

Les mesures que la SNCB mettra en œuvre sont en cours d'élaboration. Il est donc prématuré d'en discuter, mais, en tout état de cause, la SNCB n'a pas l'intention de procéder à des licenciements.

(*En néerlandais*) Le gain d'efficacité chiffré à 100 millions d'euros auquel fait allusion M. Geerts concerne lui aussi le montant qui, dans le *benchmark*, doit être trouvé pour atteindre la moyenne des opérateurs ferroviaires similaires.

Les résultats de ce *benchmark* se situent en effet dans le prolongement de *benchmarks* réalisés

benchmarks. Sinds 2003 hebben de NMBS en de andere spoorwegoperatoren een evolutie doorgemaakt. Het is dan ook nuttig om regelmatig na te gaan waar het bedrijf staat op het vlak van zijn inkomsten- en kostenstructuur ten opzichte van de ons omringende spoorwegoperatoren.

(Frans) HR Rail heeft het even moeilijk als de andere werkgevers om de vacatures voor knelpuntberoepen, vooral technische functies, vervuld te krijgen. Dat men te weinig treinbegeleiders vindt, is echter een nieuw probleem.

Er zijn diverse redenen voor de daling van het slaagpercentage: de gebrekkige kennis van de tweede landstaal en het gebrek aan motivatie zijn er twee van. We stellen ook vast dat sommige jongeren niet over de maturiteit beschikken die voor de uitoefening van die functie vereist is. Daarom werden er kortetermijnmaatregelen genomen om aan de noden tegemoet te komen. Eén daarvan is het aanbieden van een contractueel statuut aan gepensioneerde treinbegeleiders: zij zullen gedurende een bepaalde periode enkele dagen per week werken.

13.06 **Laurent Devin (PS):** U zegt dat er geen massale afvloeiingen komen, terwijl er sprake is van 2.700 ontslagen. Wat is daar van aan?

13.07 **Minister Jacqueline Galant (Frans):** Er komen geen ontslagen!

13.08 **Laurent Devin (PS):** Dat is duidelijk. Als u niet over up-to-date informatie over het minimale effectief bij de NMBS (37.000 fte's) beschikt, zal ik daar later op terugkomen.

13.09 **David Geerts (sp.a):** Als er 100 miljoen aan efficiëntiewinst kan worden geboekt, rijst de vraag waar de andere miljoenen zullen worden gevonden. Er zouden geen naakte ontslagen vallen, maar elke extra besparing zal een impact hebben op het personeel en de kwaliteit van het aanbod. Ik vrees voor een catastrofe.

13.10 **Jef Van den Bergh (CD&V):** Wij kijken uit naar het debat dat we zullen kunnen voeren wanneer alles op tafel ligt. Ik ben tevreden dat er benchmarks worden gemaakt. Gebeurt dat bij Infrabel ook?

Het incident is gesloten.

14 **Samengevoegde vragen van**
- de heer Benoit Hellings aan de minister van

précédemment. Depuis 2003, la SNCB et les autres opérateurs ferroviaires ont connu une certaine évolution. Aussi est-il utile de vérifier à intervalles réguliers la situation de la SNCB sur le plan de sa structure recettes-coûts par rapport aux opérateurs ferroviaires avoisinants.

(En français) HR Rail rencontre les mêmes difficultés que les autres employeurs pour combler les emplois en pénurie, surtout les métiers techniques, mais le problème concernant les postes vacants d'accompagnateurs de train est nouveau.

La diminution du pourcentage de réussite s'explique par diverses raisons: manque de connaissance de la deuxième langue nationale et de motivation. On constate aussi, chez certains jeunes, un manque de maturité pourtant nécessaire à l'exercice du métier. Cela a justifié des mesures à court terme pour combler les besoins. L'offre de statut contractuel à des accompagnateurs de train pensionnés en est une: ils travailleront quelques jours par semaine pendant une période déterminée.

13.06 **Laurent Devin (PS):** Vous dites qu'il n'y aura pas de licenciement massif, mais le chiffre de 2 700 licenciements circule, qu'en est-il?

13.07 **Jacqueline Galant, ministre (en français):** Il n'y en aura pas!

13.08 **Laurent Devin (PS):** C'est clair. Si vous ne disposez pas d'une information actualisée sur l'effectif minimum de la SNCB (37 000 équivalents temps plein), je reviendrai plus tard sur ce sujet.

13.09 **David Geerts (sp.a):** Si l'on peut atteindre 100 millions en gains d'efficacité, se pose la question de savoir où trouver les autres millions. Il n'y aurait pas de licenciements secs mais la moindre économie supplémentaire aura une incidence sur le personnel et la qualité de l'offre. Je crains la catastrophe.

13.10 **Jef Van den Bergh (CD&V):** Nous attendons impatiemment de pouvoir organiser une discussion lorsque tous les éléments seront disponibles. Je me réjouis que des *benchmarks* soient réalisés. Est-ce également le cas chez Infrabel?

L'incident est clos.

14 **Questions jointes de**
- M. Benoit Hellings à la ministre de la Mobilité,

Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de naleving van de maximale *quota count* van vier vliegtuigen langs de kanaalroute" (nr. 4868)

- mevrouw Catherine Fonck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het afleiden van vliegtuigen van de ringroute naar de kanaalroute" (nr. 4880)

- mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het grotere aantal vluchten langs de Brusselse kanaalroute" (nr. 4941)

- de heer Bert Wollants aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de naleving van de *quota count* voor vliegtuigen langs de kanaalroute" (nr. 5359)

14.01 Catherine Fonck (cdH): Terwijl wij op een structurele oplossing aan het wachten waren voor het probleem van de geluidshinder in verband met de luchthaven hebt u de lijst van de vliegtuigen met een *quota count* lager dan of gelijk aan 4 (die een spreiding van de vluchten tussen de ringroute en de kanaalroute mogelijk maakt) opnieuw gewijzigd, terwijl de vorige aanpassing nog maar van een paar maanden geleden dateert.

Vroeger vlogen negen vliegtuigen op tien richting ring en één op tien richting kanaal. Sinds de NOTAM van 19 juni 2014 is de situatie omgekeerd. U gaat dus in op de eenzijdige eisen van Vlaanderen en u wijzigt het moratorium zodat de minst bevolkte zones bevoordeeld worden (Noordrand) en de dichtstbevolkte zones (kanaalzone) benadeeld. Dat is het omgekeerde van wat er in het regeerakkoord staat.

Denkt u dat er in die omstandigheden nog onderhandeld kan worden over een structurele oplossing en dat iedereen nog bereid zal zijn toegevingen te doen?

Door de herziening van die lijst, waardoor de hinder van de ring naar de kanaalzone wordt verplaatst, brengt u een structurele oplossing voor de Brusselaars in het gedrang en zal het tijdelijke moratorium definitief worden en dat is onaanvaardbaar!

14.02 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): Op 6 mei bespraken we de wijziging van de lijst van vliegtuigen die de kanaalzone mogen overvliegen. In het verlengde van het moratorium op het plan-

chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le respect du *quota count* maximal de quatre avions sur la route du canal" (n° 4868)

- Mme Catherine Fonck à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le renvoi d'avions de la route du Ring vers la route du canal" (n° 4880)

- Mme Karine Lalieux à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'intensification du survol de la zone du canal à Bruxelles" (n° 4941)

- M. Bert Wollants à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le respect du *quota count* des avions qui empruntent la route du canal" (n° 5359)

14.01 Catherine Fonck (cdH): Alors que nous attendions une solution structurelle au problème des nuisances sonores liées à l'aéroport, vous avez modifié la liste des avions dont le *quota count* est inférieur ou égal à 4 (permettant de répartir les vols de nuit entre les routes du ring et du canal), quelques mois après l'avoir déjà modifiée.

Auparavant, neuf avions sur dix allaient sur le ring et un avion sur dix sur le canal. Depuis le NOTAM du 19 juin 2014, c'est l'inverse. Vous faites donc droit aux exigences unilatérales de la Flandre et modifiez le moratoire dans un sens favorable aux zones moins densément peuplées (Noordrand) et défavorable à la zone la plus densément peuplée (zone du canal). C'est l'inverse de ce qui est prévu dans l'accord de gouvernement!

Pensez-vous qu'on va encore négocier un accord structurel et que chacun sera capable de faire des concessions?

Par cette liste revue dans le sens d'un transfert des nuisances du ring vers le canal, vous mettez à mal la capacité d'une solution structurelle au bénéfice des Bruxellois et le moratoire temporaire deviendra définitif, ce qui est inacceptable!

14.02 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): Nous avons débattu le 6 mai de la modification de la liste des avions autorisés sur le canal. Dans la foulée du moratoire sur le plan Wathélet, cette liste a été

Wathelet werd die lijst geüpdatet waarbij de maximale *quota count* van 4 werd toegepast, waartoe al sinds de ingebruikname van de Onkelinxroute in 2003 werd beslist, maar die nadien fout werd toegepast.

Die beslissing, die positief was voor Brussel, lokte reactie uit bij de omwonenden en de politieke vertegenwoordigers uit de Noordrand, die 's nachts 80 extra vliegtuigen te verduren kregen.

U antwoordde op 6 mei dat u Belgocontrol en het DG Luchtvervoer opdracht had gegeven die lijst te updaten met inachtneming van het QC-criterium en met vermelding van alle conforme vliegtuigtypen die op Brussels Airport vliegen.

In *L'Echo* stond te lezen dat het aantal vliegtuigen die de kanaalroute volgen, door die wijziging opnieuw zal toenemen. Dat lost niets op! Uit een milieuoogpunt én uit een veiligheidsoogpunt is dat aberrant. Wat zouden de gevolgen zijn van een crash op de kanaalroute, waar er Sevesobedrijven gevestigd zijn?

We moeten ermee ophouden de vliegtuigen telkens naar een andere zone te sturen. De enige oplossing is de inachtneming van een stille nacht tussen 22 uur en 7 uur.

Bevestigt u de informatie in de pers? Garandeert u dat de QC-limiet van 4 op de kanaalroute voortaan zal worden nageleefd? Hoeveel extra nachtvluchten zullen er op de kanaalroute worden toegestaan? Over welke categorie van vliegtuigen gaat het (klein, middelgroot of groot)?

14.03 Bert Wollants (N-VA): In een eerdere discussie hebben we vastgesteld dat er bij de wijzigingen in de *Aeronautical Information Publication* (AIP) van 2 april ten onrechte een verschuiving was van toestellen van de kanaal- naar de ringroute, vermits ze toch een *quota count* (QC) van minder dan 4 hadden. De minister verklaarde toen dat Belgocontrol en het DGLV inderdaad van de uitvoering van het moratorium gebruik hebben gemaakt om de lijst te actualiseren, zuiver op basis van theoretische in plaats van praktische criteria.

Kan de minister bevestigen dat er wijzigingen werden aangebracht aan de lijst van toestellen die 's nachts de kanaalroute mogen volgen? Hoe werden de aanpassingen praktisch vertaald en wat zijn de gevolgen op het terrein?

actualisée pour appliquer la limite du *quota count* maximal de 4, décidée depuis la création de la route Onkelinx en 2003, mais mal appliquée ensuite.

Cette décision, positive pour Bruxelles, avait fait réagir les riverains et les représentants politiques du Noordrand, qui étaient survolés la nuit par 80 avions supplémentaires.

Vous m'avez répondu le 6 mai que vous aviez chargé Belgocontrol et la DG Transport aérien de mettre cette liste à jour en tenant compte du respect du *quota count* et en y faisant figurer tous les types d'avions conformes qui opèrent à Bruxelles-National.

L'Echo annonçait que cette modification augmentera à nouveau le nombre d'avions survolant la route du canal. Ce n'est pas une solution! C'est une aberration, tant sur le plan environnemental que de la sécurité. Quelles seraient les conséquences en cas d'accident sur la route du canal, où se trouvent des entreprises Seveso?

Il faut cesser de renvoyer les avions d'une zone à l'autre. La seule solution passe par l'application de la nuit environnementale, de 22 h à 7 h du matin.

Confirmez-vous les informations de la presse? Garantisiez-vous que la limite du *quota count* 4 sera respectée sur le canal à l'avenir? Combien d'avions supplémentaires seront-ils autorisés à survoler le canal la nuit? Et de quelle catégorie (petits, moyens et gros porteurs)?

14.03 Bert Wollants (N-VA): Au cours d'une discussion précédente, nous avons constaté, dans le cadre des modifications apportées dans le *Aeronautical Information Publication* (AIP du 2 avril), un déplacement erroné des avions de la route du canal à la route du ring étant donné leur *quota count* (QC) inférieur à 4. La ministre avait alors déclaré que Belgocontrol et la DGTA avaient effectivement fait usage de la mise en œuvre du moratoire pour actualiser la liste et ce, uniquement sur la base de critères d'ordre théorique et nullement en fonction de critères pratiques.

La ministre confirme-t-elle que la liste des appareils autorisés à suivre la route du canal pendant la nuit a été modifiée? Comment les adaptations se traduisent-elles dans la pratique et quelles en sont les conséquences sur le terrain?

14.04 Karine Lalieux (PS): Ik woon op de kanaalroute, en ik spreek dan ook namens de vele Lakenaars die de geluidshinder van de vliegtuigen moeten verduren, ook al hebben ze zich niet in veel kabaal makende bewonerscomités verenigd. Die zone is een van de dichtstbevolkte in Brussel.

Bevestigt u de informatie die *Le Soir* en *L'Echo* publiceerden? Heeft u Belgocontrol en het DGLV gevraagd om de lijst van toestellen te herzien? Wat werd er beslist? U zei dat er geen sprake van kon zijn om de geluidshinder voor de Brusselaars nog te vergroten. Wat behelst die belofte van uw kant? Heeft u met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en met de omwonersverenigingen overlegd?

14.05 Minister Jacqueline Galant (Frans): Ik bevestig hoegenaamd niet wat er in de pers staat.

(Nederlands) De reglementering stelt dat de kanaalroute 's nachts gebruikt wordt door vliegtuigen met een QC met een waarde lager of gelijk aan 4. Men heeft daarvoor altijd een beroep gedaan op een lijst van vliegtuigtypes uit de AIP, maar daarin werd een aantal wijzigingen aangebracht sinds de eerste publicatie voor het plan-Wathelet. Zo werden lawaaierige vliegtuigen langs de kanaalroute geleid omdat de QC van een welbepaald vliegtuigtype naargelang de motoraandrijving beneden of juist boven 4 kon liggen.

(Frans) Bij de invoering van het moratorium op 2 april werd er een bijgewerkte lijst gepubliceerd. Die lijst was veel te beperkend en had tot gevolg dat de voorwaarden voor het gebruik van de ring- en kanaalroute niet meer werden nageleefd. Ik ben een en ander dus opnieuw strikter gaan interpreteren.

Dit is de oplossing die uit de bus kwam: om de *quota count* te bepalen, wordt voortaan niet meer gekeken naar het type toestel maar naar de immatriculatie van het vliegtuig. Daardoor kan ieder toestel een eigen geluidscertificaat ontvangen en dus ook een correcte *quota count*. Die oplossing wordt toegepast via een samenwerkingsverband tussen Belgocontrol, de BAC en het DGLV.

Die nieuwe manier om de regelgeving toe te passen, is van kracht sinds 19 juni. Het gaat er alleen over de bestaande regelgeving (namelijk het ministerieel besluit van 3 mei 2004) strikt toe te passen. Het is niet de bedoeling de vliegtuigen te hervreiden over de nachtroutes, zoals mevrouw Fonck beweerde. Ik kan u per nacht de

14.04 Karine Lalieux (PS): J'habite sur la route du canal et je parle donc au nom de nombreux Laekenois qui, même s'ils ne se réunissent pas en comités très bruyants, subissent les avions. C'est l'une des zones les plus densément peuplées de Bruxelles.

Confirmez-vous les informations du *Soir* et de *L'Echo*? Avez-vous adressé une demande à Belgocontrol et à la DGTA afin de revoir cette liste? Quelles décisions ont été prises? Vous aviez indiqué qu'il n'était pas question d'imposer une charge sonore supérieure aux Bruxellois. Que recouvre cet engagement de votre part? Avez-vous mené une concertation avec la Région bruxelloise et avec les associations de riverains?

14.05 Jacqueline Galant, ministre (en français): Je ne confirme absolument pas les informations parues dans la presse.

(En néerlandais) En vertu de la réglementation, l'itinéraire du canal doit être utilisé la nuit par les avions dont le QC est inférieur ou égal à 4. Pour mettre en œuvre cette règle, les responsables se sont toujours fondés sur une liste de types d'avions de l'AIP, mais ce document a été modifié en plusieurs points depuis sa première publication dans le cadre du plan Wathelet. Pour un même type d'avions, le QC peut être inférieur ou précisément supérieur à 4 en fonction de la motorisation. Ces variations expliquent pourquoi des avions bruyants ont été envoyés sur l'itinéraire du canal.

(En français) Avec l'introduction du moratoire le 2 avril, une liste a été mise à jour et publiée. Cette liste était trop restrictive et faisait en sorte que les conditions d'utilisation de la route du ring et du canal n'étaient plus respectées. J'en suis donc revenue à une interprétation plus stricte.

La solution adoptée est la suivante: pour déterminer le *quota count*, on n'utilise dorénavant plus le type d'appareil mais bien l'immatriculation de l'avion. Ceci permet de lier à chaque appareil un certificat de bruit propre et donc un *quota count* correct. Cette solution est appliquée à travers une coordination entre Belgocontrol, BAC et la DGTA.

Cette nouvelle manière d'appliquer la réglementation est effective depuis le 19 juin. Il s'agit uniquement d'appliquer strictement la réglementation déjà en vigueur (l'arrêté ministériel du 3 mai 2004) et non d'une nouvelle répartition des avions sur les différentes routes de nuit, comme l'a prétendu Mme Fonck. Je peux vous donner les

cijfers geven van de vluchten, op basis van de door Belgocontrol opgestelde lijst.

Vroeger heerste er anarchie. Jarenlang zijn grote vliegtuigen die daartoe niet de toelating hadden, via de kanaalroute gevlogen. Vandaag passen wij gewoon de wet toe. Wij veranderen dus niets aan de regeling.

Betreffende de nachtelijke activiteit op Brussels Airport voorziet het regeerakkoord erin dat deze activiteiten zullen worden geanalyseerd. Dat ben ik dan ook van plan te doen vooraleer ik enige actie onderneem, en dat laatste zal pas gebeuren nadat ik met alle actoren heb overlegd. Ik zet bovendien mijn ontmoetingen met de burgemeesters van de overvlogen gemeenten voort.

14.06 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): Als men ziet welke positieve impact de strikte toepassing van de *quota count 4* 's nachts heeft, kan men zich afvragen of men die *quota count 4* niet eenvoudigweg in alle zones kan opleggen, althans 's nachts.

Ik vind het nogal misplaatst dat mevrouw Fonck de minister hier komt bekritisieren, als men bedenkt dat het principe van de *quota count 4* een beslissing is die sinds 2003 nooit werd toegepast, en dat de voorganger van mevrouw Galant dat evengoed had kunnen doen.

Ik zou graag over de lijst beschikken die u heeft voorgesteld.

De **voorzitter**: Het secretariaat zal die lijst bezorgen aan de leden die een vraag hebben gesteld.

14.07 Catherine Fonck (cdH): Deze regel is uiterst belangrijk maar eigenlijk verdraait u hem om uw beslissing te rechtvaardigen.

Want wie zorgt ervoor dat er veel meer vliegtuigen boven het kanaal vliegen? U natuurlijk. Wie heeft Belgocontrol de vrije hand gelaten omdat de lijst vandaag onvolledig is? Opnieuw u. Waarom? Omdat die lijst problemen doet rijzen natuurlijk.

Als u zegt dat er geen enkel vliegtuig over het kanaal is gevlogen, dan kan ik u zeggen dat er de afgelopen tien dagen slechts enkele vliegtuigen richting ring zijn gestuurd. Al de rest ging richting kanaal.

U hebt dus een beslissing genomen die de hele Brusselse kanaalzone in de praktijk benadeelt,

chiffres des vols pour toutes les nuits sur LA base de la liste établie par Belgocontrol.

Avant, c'était l'anarchie. Pendant des années, de gros avions non autorisés sont passés par cette route du canal. Aujourd'hui, nous ne faisons qu'appliquer la loi. Nous ne changeons rien au système.

Concernant les activités nocturnes à Bruxelles-National, l'accord de gouvernement prévoit qu'elles soient analysées. C'est ce que je compte faire avant de donner la moindre instruction, ce qui ne se fera qu'après concertation avec tous les acteurs. Je continue d'ailleurs à rencontrer les bourgmestres des communes survolées.

14.06 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): Quand on voit les effets positifs d'une application stricte du *quota count 4* la nuit, on peut se demander s'il ne faudrait pas au final seulement autoriser le survol d'avions au *quota count 4* pour toutes les zones, en tout cas la nuit.

Je trouve qu'il est plutôt malvenu pour Mme Fonck de critiquer Mme Galant, quand on songe que ce principe du *quota count 4* est une décision qui n'avait jamais été appliquée depuis 2003, et que le prédécesseur de Mme Galant aurait pu appliquer.

J'aimerais bien avoir la liste que vous avez présentée.

La **présidente**: Le secrétariat va la transférer aux membres qui ont posé une question.

14.07 Catherine Fonck (cdH): C'est évidemment une règle extrêmement importante. Mais la réalité, c'est que vous tordez cette règle pour justifier votre décision.

Car en réalité, qui amène beaucoup plus d'avions sur le canal? Vous évidemment. Qui a donné main libre à Belgocontrol parce qu'aujourd'hui la liste n'est pas complètement établie? Toujours vous. Pourquoi? Parce que cette liste est problématique bien sûr.

Quand vous dites qu'il n'y a eu aucun avion, moi je peux vous dire que sur les 10 derniers jours, il n'y a eu que quelques rarissimes avions qui ont été envoyés vers le ring. Tous les autres ont été envoyés vers le canal.

Vous avez donc pris une décision qui, en pratique, pénalise toute la région du canal de Bruxelles, alors

terwijl dat net de dichtstbevolkte zone is.

U had het over overleg met de Brusselse actoren: in mei hebt u de Brusselse gewestminister van Leefmilieu schriftelijk laten weten dat u de lijst van de vliegtuigen wilde herzien. Mag ik u eraan herinneren dat de minister u onmiddellijk heeft geantwoord dat ze zich krachtig zou verzetten tegen een toename van de geluidsoverlast langs de kanaalroute?

Eigenlijk hebt u eenzijdig beslist de geluidsoverlast 's nachts in Chièvres en op werkdagen op de kanaalroute te verhogen, en dat is onaanvaardbaar.

14.08 Bert Wollants (N-VA): Het Luchthavenakkoord reserveert het nachtelijk gebruik van de kanaalroute voor vliegtuigen met een QC kleiner of gelijk aan 4 en dat is precies wat de minister volgt, wat een goede zaak is. In 2010 werd een structureel akkoord gesloten. De heer Wathelet heeft weliswaar een zeer vreemde uitvoering gegeven aan bepaalde zaken, maar het luchthavenakkoord van 2010 vormde een goede basis en blijft vandaag nog steeds in grote mate overeind.

14.09 Karine Lalieux (PS): De stille nacht is onontbeerlijk voor de hele bevolking, om het even waar men woont, maar er moet een wet komen om uitvoering te geven aan deze maatregel.

Een *quota count* lager dan 4 moet absoluut nageleefd worden in de kanaalzone, aangezien er bij het uitwerken van een oplossing rekening moet worden gehouden met de bevolkingsdichtheid. Of er nu tienduizenden of duizend mensen last hebben van overvliegende vliegtuigen, dat is een wereld van verschil.

Het incident is gesloten.

15 Vraag van de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de ontwikkeling van de site rond het Weststation" (nr. 4798)

15.01 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Langs de spoorlijn tussen het Weststation en metrostation Ossegem in Brussel ligt een braakliggend terrein van 5 hectare dat eigendom is van deels de NMBS en deels Infrabel. Het Brussels Gewest wil deze zone ontwikkelen, maar de onderhandelingen met de NMBS verlopen stroef. De NMBS wil niet verkopen, enkel verhuren. Deze buurt snakt naar een groene zone, zelfs als dat maar tijdelijk is.

qu'il s'agit des zones les plus densément peuplées.

Vous parlez de concertation bruxelloise: vous avez écrit en mai à la ministre régionale de l'Environnement de Bruxelles pour lui dire que vous vouliez revoir la liste des avions. Oserais-je vous rappeler que la ministre vous a répondu tout aussi vite que, si vous augmentiez la charge sonore sur la route du canal, elle s'y opposait fermement.

La réalité des faits, c'est que vous avez augmenté unilatéralement la charge sonore, la nuit sur Chièvres, et les jours de semaine sur le canal, ce qui est inacceptable.

14.08 Bert Wollants (N-VA): L'accord aéroportuaire réserve l'utilisation nocturne de la route du canal aux avions dont le *quota count* est inférieur ou égal à 4 et c'est précisément cette consigne que respecte la ministre, ce qui est une bonne chose. Un accord structurel a été conclu en 2010. M. Wathelet a, il est vrai, exécuté certaines décisions de manière fort curieuse mais l'accord aéroportuaire de 2010 constituait une base valable dont la majeure partie est toujours en vigueur.

14.09 Karine Lalieux (PS): La nuit environnementale est une nécessité pour toute la population, peu importe où elle habite, mais une loi sera nécessaire pour l'appliquer.

Le *quota count* en dessous de quatre est important à respecter pour la zone du canal, car la densité de la population doit être prise en compte dans la solution: il y a une différence fondamentale entre le survol de dizaines de milliers de personnes et celui de mille personnes!

L'incident est clos.

15 Question de M. Stefaan Van Hecke à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le développement du site jouxtant la gare de l'Ouest" (n° 4798)

15.01 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Une bande de terrain en friche s'étend sur 5 hectares le long de la voie ferrée entre la gare de l'Ouest et la station de métro Ossegem à Bruxelles. Elle appartient partiellement à la SNCB et à Infrabel. La Région de Bruxelles-Capitale veut développer le potentiel immobilier de cette zone mais les négociations avec la SNCB sont difficiles. La SNCB n'est pas disposée à vendre le terrain, elle veut

seulement le louer. Le quartier aurait grand besoin d'un espace vert, même temporaire.

Zijn er, naast het ontbreken van een bekrachtigd richtschema, nog andere hindernissen voor de NMBS en Infrabel om deze gronden vrij te geven? Wil de NMBS de site tijdelijk afstaan? Wat is de reden dat de site Park Spoor Oost in Antwerpen wel kan worden ontwikkeld, maar deze site niet?

Outre l'absence de schéma directeur entériné, d'autres obstacles empêchent-ils la SNCB et Infrabel de libérer ce terrain? La SNCB acceptera-t-elle de céder temporairement le site? Comment expliquer qu'il ne soit pas possible de développer le potentiel immobilier de ce site, contrairement au Park Spoor Oost à Anvers?

15.02 Minister **Jacqueline Galant** (*Nederlands*): Een richtschema heeft op zich geen verordenende waarde, maar is wel een bevoorrecht middel voor de ontwikkeling van een hefboomgebied. De eigendomsversnippering tussen Infrabel en de NMBS, de mogelijke bodemverontreiniging en een lopende gerechtelijke procedure met betrekking tot het vrijmaken van het terrein zijn bijkomende belemmeringen.

Infrabel en de NMBS staan open voor een tijdelijk gebruik van de site. Diverse initiatieven komen in aanmerking, zolang ze de langetermijnplannen niet hypothekeren. Er komt eventueel een derde spoor ter hoogte van het Weststation.

Deze situatie is helemaal niet vergelijkbaar met die in Antwerpen.

15.03 **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen): Ik hoop dat de site tijdelijk nuttig kan worden gebruikt, uiteraard zonder hypotheek op de toekomst.

Het incident is gesloten.

16 **Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de financiële resultaten van de NMBS" (nr. 4878)**

16.01 **Laurent Devin** (PS): In 2014 boekte de NMBS een nettoverlies van 512,3 miljoen euro en een deficit van 8,7 miljoen euro op de operationele kasstroom (EBITDA). In maart presenteerde de NMBS-top een positieve EBITDA van 5,7 miljoen. In een persbericht legde de NMBS uit dat men de cijfers verkeerd geïnterpreteerd had.

Wat is de reële financiële situatie van de NMBS-Groep? Wat zijn de financiële vooruitzichten voor 2015?

16.02 Minister **Jacqueline Galant** (*Frans*): De NMBS hanteert de internationale boekhoudkundige

15.02 **Jacqueline Galant**, ministre (*en néerlandais*): Un schéma directeur n'a pas valeur réglementaire en soi, mais il constitue toutefois un moyen privilégié pour développer une zone-levier. Le partage de la propriété foncière de ce terrain entre Infrabel et la SNCB, la possible pollution des sols et une procédure judiciaire en cours concernant la libération du terrain constituent des obstacles supplémentaires.

Infrabel et la SNCB n'ont aucune objection à une utilisation temporaire de ce site. Diverses initiatives peuvent être envisagées, pour autant qu'elles n'hypothèquent pas les projets à long terme. Une troisième voie pourrait éventuellement être aménagée à la hauteur de la gare de l'Ouest.

Cette situation n'a rien de comparable avec la situation anversoise.

15.03 **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen): J'espère que le site trouvera une affectation temporaire utile, bien entendu sans compromettre l'avenir.

L'incident est clos.

16 **Question de M. Laurent Devin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les résultats financiers de la SNCB" (n° 4878)**

16.01 **Laurent Devin** (PS): En 2014, la SNCB enregistrerait une perte nette de 512,3 millions d'euros, un excédent brut d'exploitation (EBITDA) en déficit de 8,7 millions d'euros alors que les dirigeants de la SNCB présentaient en mars un EBITDA positif de 5,7 millions. Dans un communiqué de presse, la SNCB a expliqué que les chiffres avaient été mal interprétés.

Quelle est la situation financière réelle du Groupe SNCB? Quelles sont ses prévisions financières pour l'année 2015?

16.02 **Jacqueline Galant**, ministre (*en français*): La SNCB rapporte en normes comptables

standaard IFRS (*International Financial Reporting Standards*). De spoorwegmaatschappij heeft het boekhoudkundige verlies van 512,3 miljoen voor 2014 nooit ontkend; het verlies is voor het grootste gedeelte toe te schrijven aan de spoorweghervorming en betreft de periode vóór 2014. De spoorweghervorming heeft een negatieve boekhoudkundige impact op het resultaat voor 2014 van de nieuwe NMBS ten belope van 383,2 miljoen volgens de *Belgian Generally Accepted Accounting Principles* (BGAAP).

De recurrente EBITDA voor 2014 bedraagt 5,7 miljoen volgens de IFRS-standaard, terwijl de totale (recurrente plus niet-recurrente) EBITDA 34,5 miljoen euro belooft. De totale EBITDA volgens de BGAAP-norm duikt met 3,7 miljoen in het rood. Het verschil moet vooral toegeschreven worden aan de overdracht van vaste activa en de schadevergoeding voor de Fyra, die volgens de IFRS-standaard onder de EBITDA worden geboekt, en volgens de BGAAP onder uitzonderlijke financiële resultaten.

Ik overhandig u een door de NMBS opgesteld becijferd overzicht.

De NMBS deelt mij haar resultaten pas mee nadat ze definitief goedgekeurd zijn.

16.03 Laurent Devin (PS): Ik dank u voor die informatie over de Fyra, ABX, de IFRS en EBITDA.

Het incident is gesloten.

17 Vraag van de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vernieuwing van treinstellen" (nr. 4908)

17.01 Laurent Devin (PS): De MR75-motorstellen zouden worden gerenoveerd, zodat ze vijftien tot twintig jaar langer kunnen rondrijden.

Hoeveel treinstellen zullen er worden vernieuwd? Welke renovatiewerken zijn er gepland? Waarom is het financieel interessanter die treinstellen te vernieuwen dan er nieuwe aan te kopen? Zullen de werken worden uitgevoerd in de werkplaatsen van de NMBS of wordt er met een externe leverancier gewerkt? Wanneer en op welke lijnen zullen die treinstellen worden ingezet?

17.02 Minister Jacqueline Galant (Frans): De verwarming en de verluchting worden vernieuwd, er worden nieuwe toiletten geïnstalleerd, er komt een nieuw informatiesysteem voor de reizigers, er

internationales IFRS. Elle n'a jamais démenti la perte comptable de 512,3 millions pour 2014, dont l'essentiel est dû à la réforme ferroviaire et concerne la période antérieure à 2014. L'impact comptable de la réforme ferroviaire sur le résultat 2014 de la nouvelle SNCB est négatif à hauteur de 383,2 millions selon le référentiel comptable belge (BGAAP).

L'EBITDA cash récurrent de 2014 est bien de 5,7 millions en normes IFRS tandis que l'EBITDA cash total (récurrent plus non-récurrent) est de 34,5 millions et que l'EBITDA cash total en normes BGAAP est négatif de 3,7 millions. La différence provient surtout des cessions d'actifs immobilisés et de l'indemnité Fyra, qui sont actées en IFRS sous EBITDA et en BGAAP sous "résultats financiers exceptionnels".

Je vous remets une synthèse chiffrée préparée par la SNCB.

La SNCB ne communique ses résultats qu'une fois qu'ils sont définitivement approuvés.

16.03 Laurent Devin (PS): Je vous remercie pour ces informations sur Fyra, ABX, IFRS et EBITDA.

L'incident est clos.

17 Question de M. Laurent Devin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la rénovation des rames" (n° 4908)

17.01 Laurent Devin (PS): Les automotrices MR75 vont être rénovées pour leur permettre de circuler quinze à vingt ans de plus.

Quel sera le nombre de voitures rénovées? Quelles sont les rénovations prévues? Quel est l'intérêt financier de ces rénovations sur l'achat de nouvelles rames? Seront-elles réalisées dans les ateliers de la SNCB ou par un fournisseur externe? Quand et sur quelles lignes ces rames seront-elles mises en service?

17.02 Jacqueline Galant, ministre (en français): On renouvellera le chauffage et l'aération, on installera de nouvelles toilettes, on ajoutera un système d'information voyageurs, des prises

worden stopcontacten geplaatst en er komt een multifunctionele ruimte.

De vernieuwingswerken kosten 3,34 miljoen per motorstel van vier rijtuigen. Ter vergelijking: een Desiro module van drie rijtuigen kost 5 miljoen, maar met dat soort vergelijkingen moet men voorzichtig omspringen.

De vernieuwingswerken zullen worden uitgevoerd in drie centrale werkplaatsen van de NMBS. Het eerste motorstel is al klaar en zou eind 2015 worden gehomologeerd. Die treinen zullen vooral worden ingezet op de lijnen Antwerpen-Turnhout en Turnhout-Binche.

17.03 **Laurent Devin** (PS): Dank u voor dat goede nieuws: onze lijnen hebben nood aan investeringen.

Het incident is gesloten.

18 **Vraag van mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de oprichting van een taskforce" (nr. 4971)**

18.01 **Isabelle Poncelet** (cdH): U heeft aangekondigd dat er medio 2015 een taskforce zou worden opgericht die de structurele problemen als gevolg van de implementatie van het vervoersplan samen met de Gewesten en de overlegorganen tegen het licht zal houden, en het vervoersplan 2017 zal voorbereiden.

Op 1 april zei u dat ik nog geduld moest oefenen (cf. *Beknopt Verslag* 54 COM 137, blz. 4 en 5). Wat is de stand van zaken? Zullen er vertegenwoordigers van het maatschappelijk middenveld worden uitgenodigd? Aan wie zullen de uitgebrachte adviezen moeten worden overgezonden? Zal de taskforce het raadgevend comité van de treinreizigers vervangen (RGCT)?

18.02 **Minister Jacqueline Galant** (Frans): De taskforce zal zich onder meer over het volgende vervoersplan buigen. Er hebben al vergaderingen plaatsgevonden, inzonderheid in het kader van de ontwikkeling van het voorstadstreinaanbod en in gevolge de beslissingen van het overlegcomité.

De beslissingen worden nog altijd op het politieke niveau genomen, maar er is overleg met verscheidene experts van de autonome overheidsbedrijven en eventueel de administraties. Ik blijf ook praten met alle actoren van het maatschappelijk middenveld.

électriques et un espace multifonctionnel.

Le coût sera de 3,34 millions par automotrice de quatre voitures. À titre de comparaison, un module Desiro de trois voitures coûte cinq millions, mais il faut rester prudent dans de telles comparaisons.

La modernisation sera opérée dans trois ateliers centraux de la SNCB. La première automotrice est rénovée et attend son homologation pour fin 2015. Ces voitures circuleront surtout sur les lignes Anvers-Turnhout et Turnhout-Bruxelles-Binche.

17.03 **Laurent Devin** (PS): Je vous remercie pour ces bonnes nouvelles: nos lignes ont bien besoin d'investissements.

L'incident est clos.

18 **Question de Mme Isabelle Poncelet à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la création d'une task force" (n° 4971)**

18.01 **Isabelle Poncelet** (cdH): Vous avez annoncé la création d'une *task force* dès la mi-2015 afin d'évaluer avec les Régions et les organes de concertation les problèmes structurels découlant de l'application du plan de transport et de préparer le plan de transport 2017.

Le 1^{er} avril, vous m'aviez dit d'attendre (voir *Compte rendu analytique* 54 COM 137, p. 4 et 5). Où en êtes-vous? Des représentants de la société civile seront-ils invités? À qui devront être transmis les avis rendus? La *task force* remplacera-t-elle le Comité consultatif pour les voyageurs ferroviaires (CCVF)?

18.02 **Jacqueline Galant**, ministre (*en français*): Cette *task force* doit aborder notamment le prochain plan de transport. Des réunions ont déjà eu lieu, en particulier dans le cadre du développement de l'offre suburbaine et à la suite des décisions du comité de concertation.

Cela reste au niveau politique, mais avec l'accompagnement de plusieurs experts des entreprises publiques autonomes et éventuellement des administrations. Je continuerai à rencontrer tous les acteurs de la société civile.

De NMBS heeft al vier vergaderingen belegd met elk Gewest en de stakeholders van het RGCT, TreinTramBus, navetteurs.be, enz. Het RGCT zou versterkt moeten worden en autonoom moeten kunnen werken.

Het ontwerp werd vanmorgen eenparig door deze commissie aangenomen.

18.03 Isabelle Poncelet (cdH): Het raadgevend comité vervangt dus de taskforce.

18.04 Minister Jacqueline Galant (Frans): Het moet geraadpleegd worden.

Het incident is gesloten.

19 Samengevoegde vragen van

- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toegankelijkheid van ticketautomaten in treinstations" (nr. 5038)
- de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het Boordtarief voor matig slechtzienden" (nr. 5041)
- de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het Boordtarief bij defecte automaten" (nr. 5051)

19.01 David Geerts (sp.a): Ticketautomaten zijn soms een probleem voor mensen met een fysieke en een mentale beperking. De NMBS bleek bereid om in een uitzondering te voorzien voor iedereen die over een specifieke kaart van de FOD Sociale Zekerheid beschikt.

Wat is de stand van zaken? Heeft de NMBS hiertoe al contact opgenomen met de FOD Mobiliteit? Moeten we wachten op een nieuwe beheersovereenkomst? Is er overleg geweest tussen de FOD Mobiliteit en de FOD Sociale Zekerheid om een andere kaart te ontwikkelen? Hoeveel keer werd er sinds de invoering van het boordtarief in februari 2015 een afwijking toegestaan voor mensen met een fysieke of mentale beperking?

19.02 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Personen met een definitieve invaliditeit van het gezichtsvermogen van ten minste 90 procent reizen gratis met de trein en ook hun begeleider kan gratis mee. Voor mensen die matig slechtziend zijn, tussen 70 en 90 procent invaliditeit, doet de NMBS

La SNCB a déjà prévu quatre réunions avec chaque Région et les *stakeholders* CCVF, trains, trams, bus, navetteurs.be, etc. Le CCVF devrait être renforcé et rendu autonome.

Le projet a été voté ce matin à l'unanimité par cette commission.

18.03 Isabelle Poncelet (cdH): Donc, le Comité consultatif remplace la *task force*.

18.04 Jacqueline Galant, ministre (*en français*): Il doit être consulté.

L'incident est clos.

19 Questions jointes de

- M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'accessibilité des distributeurs de tickets dans les gares" (n° 5038)
- M. Stefaan Van Hecke à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le Tarif à Bord pour les malvoyants partiels" (n° 5041)
- M. Stefaan Van Hecke à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le Tarif à Bord appliqué en cas de panne des distributeurs automatiques de billets" (n° 5051)

19.01 David Geerts (sp.a): Les distributeurs de tickets ne sont pas toujours faciles à utiliser pour les personnes souffrant d'un handicap physique et mental. La SNCB semblait disposée à faire une exception pour tous les voyageurs titulaires d'une carte spéciale délivrée par le SPF Sécurité sociale.

Comment évolue ce dossier? La SNCB a-t-elle déjà pris contact avec le SPF Mobilité? Faudra-t-il attendre le nouveau contrat de gestion? Une concertation a-t-elle eu lieu entre les SPF Mobilité et Sécurité sociale pour la conception d'un autre modèle de carte? Depuis l'instauration du tarif à bord en février 2015, combien de fois une dérogation a-t-elle été accordée aux voyageurs souffrant d'un handicap physique ou mental?

19.02 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Les personnes atteintes d'une déficience visuelle définitive atteignant au moins 90 % voyagent gratuitement en train, de même que leur accompagnateur. Pour les personnes souffrant de malvoyance partielle, à savoir celles dont le

geen bijkomende inspanning. Nochtans is het voor hen en voor andere groepen met een beperking heel moeilijk om een treinticket aan te kopen via de automaten. In dat geval zijn deze reizigers aangewezen op de aankoop van een ticket op de trein, wat automatisch 7 euro extra kost.

Deze praktijk is in strijd met zowel het VN-Verdrag inzake de rechten van personen met een handicap als met de Europese Verordening inzake de rechten en plichten van treinreizigers. Die verordening vermeldt immers dat gehandicapte personen en personen met beperkte mobiliteit hun vervoerbewijs in de trein moeten kunnen kopen zonder extra kosten. Is de minister er zeker van dat de nieuwe regeling inzake het Boordtarief in overeenstemming is met de Europese Verordening én met het VN-Verdrag?

Is de minister van plan de NMBS te vragen een uitzondering te maken op het boordtarief voor personen met een beperkt zicht? Welke andere mogelijkheden ziet de minister om dit probleem op te lossen als de NMBS niet zou ingaan op deze vraag?

19.03 Minister **Jacqueline Galant** (*Nederlands*): Voor blinden en slechtzienden is er geen probleem, want op vertoon van hun nationale verminderingskaart reizen zij gratis in tweede klas. De kaart geldt als een vervoerbewijs en een bijkomende transactie is dus niet nodig. Voor personen die matig slechtziend zijn en personen met beperkte mobiliteit is er wel een probleem.

Ik heb de NMBS gevraagd dat treinbegeleiders flexibiliteit zouden tonen bij het aanrekenen van de toeslag aan boord. De NMBS vindt echter dat treinbegeleiders niet kunnen inschatten in welke mate iemand al dan niet een handicap heeft en dat het hun niet toekomt daarover te oordelen.

De NMBS past sinds 1 februari 2015 de toeslag aan boord systematisch toe en staat hierop geen afwijking toe. Een identificatiekaart voor mensen met een handicap als vervanging of aanvulling van de erkende kaarten voor blinden en slechtzienden en voor hun begeleiders zou een oplossing kunnen bieden. Ik heb staatssecretaris Sleurs gevraagd dit dossier ter harte te nemen. Beide kabinetten hebben een werkgroep opgericht die regelmatig met de nationale Hoge Raad voor Personen met

pourcentage d'invalidité se situe entre 70 et 90 %, la SNCB ne consent pas d'effort supplémentaire. Il est pourtant extrêmement difficile pour ces personnes et pour d'autres groupes atteints d'une invalidité de s'acheter un billet de train en utilisant les distributeurs automatiques. Ces voyageurs en sont alors réduits à acheter un billet dans le train, ce qui leur coûte automatiquement 7 euros de plus.

Cette pratique est contraire à la Convention des Nations Unies relative aux droits des personnes handicapées ainsi qu'au Règlement européen sur les droits et devoirs des voyageurs ferroviaires. Ce Règlement prévoit en effet que les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite peuvent acheter leur billet dans le train sans frais supplémentaires. La ministre est-elle certaine que la nouvelle disposition sur le Tarif à Bord est conforme au Règlement européen et à la Convention des Nations Unies?

La ministre est-elle prête à instaurer une exception au tarif de bord au profit des personnes déficientes visuelles? Quelles autres solutions entrevoit-elle pour résoudre ce problème si la SNCB ne fait pas droit à cette requête?

19.03 **Jacqueline Galant**, ministre (*en néerlandais*): Pour les aveugles et les malvoyants, il n'y a pas de problème étant donné qu'ils voyagent gratuitement en deuxième classe sur présentation de leur carte nationale de réduction. Cette carte fait office de titre de transport et ne nécessite donc aucune transaction supplémentaire. Ce problème ne se pose donc que pour les personnes atteintes de malvoyance partielle et pour les personnes à mobilité réduite.

J'ai demandé à la SNCB d'inviter les accompagnateurs de train à témoigner d'une certaine souplesse lors de la facturation de la majoration de tarif à bord des trains. L'entreprise considère néanmoins que les accompagnateurs de train ne sont pas à même de déterminer dans quelle mesure un voyageur est ou non handicapé et qu'il ne leur appartient pas d'en juger.

Depuis le 1^{er} février 2015, la SNCB applique systématiquement et sans aucune exception, la majoration de tarif à bord des trains. Pour les personnes handicapées, une carte d'identification remplaçant ou complétant les cartes officielles délivrées aux aveugles et aux déficients visuels et à leurs accompagnateurs pourrait être une option. J'ai demandé à ma collègue Mme Sleurs de traiter ce dossier avec toute la sollicitude requise. Nos deux cabinets ont créé un groupe de travail qui se réunit

een Handicap vergadert. Mijn kabinet heeft tevens een referentiepersoon Handicap aangesteld. Er worden binnenkort ook vergaderingen gepland met de FOD Mobiliteit en Vervoer.

régulièrement avec le Conseil supérieur national des personnes handicapées. Mon cabinet a par ailleurs désigné une personne de référence Handicap. Des réunions sont en outre prochainement prévues avec le SPF Mobilité et Transports.

19.04 David Geerts (sp.a): Binnenkort wordt in plenaire vergadering een resolutie besproken inzake het toegankelijk maken van openbaar vervoer voor mensen met een handicap, maar ik betreur alleszins het gebrek aan flexibiliteit van de NMBS in dit dossier.

19.04 David Geerts (sp.a): Une proposition de résolution concernant l'accès aux transports publics des personnes handicapées sera bientôt discutée en séance plénière, mais je déplore en tout cas le manque de flexibilité de la SNCB dans ce dossier.

19.05 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Het is goed dat er een werkgroep komt in samenwerking met staatssecretaris Sleurs. Ik denk echter dat wij op heel korte termijn een structurele oplossing moeten uitwerken.

19.05 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): La création d'un groupe de travail qui collaborera avec la secrétaire d'État Sleurs est une bonne nouvelle. Je pense néanmoins que nous devons concocter une solution structurelle à très court terme.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: Vraag nr. 5048 van de heer Van Hecke wordt omgezet in een schriftelijke vraag. De heer Van Hecke en mevrouw Inez De Coninck stellen zich voor hun vragen nrs 5050 en 5242 tevreden met het schriftelijk antwoord van de minister.

La **présidente**: La question n° 5048 de M. Van Hecke est transformée en question écrite. M. Van Hecke et Mme Inez De Coninck acceptent que la ministre réponde par écrit à leurs questions n°s 5050 et 5242.

20 Vraag van de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de werken aan het derde en vierde spoor tussen Aalter en Beernem" (nr. 5255)

20 Question de M. Stefaan Van Hecke à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'aménagement d'une troisième et d'une quatrième voie entre Aalter et Beernem" (n° 5255)

20.01 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Deze zomer start een nieuwe fase in de aanleg van het derde en vierde spoor tussen Gent en Brugge. Deze fase zal duren tot 2017. De situatie in de stationsomgeving van Aalter is hierdoor ronduit schrijnend. De parkeergelegenheid voor fietsers en auto's is ontoereikend voor het toegenomen aantal reizigers en de perrons zijn niet volledig toegankelijk.

20.01 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Cet été, l'aménagement des troisième et quatrième voies entre Gand et Bruges entrera dans une nouvelle phase, qui durera jusqu'en 2017. La situation aux abords de la gare d'Aalter est dès lors consternante. Les emplacements de parking pour les vélos et les voitures sont insuffisants au regard de l'accroissement du nombre de voyageurs et les quais ne sont pas entièrement accessibles.

De timing van de werken aan het derde en vierde spoor is verschoven van 2016 naar 2025 en het is zelfs niet zeker dat die timing gehaald zal worden. De timing van de herinrichting van de stationsomgeving is zelfs helemaal niet duidelijk.

Le délai prévu pour les travaux aux troisième et quatrième voies a été repoussé de 2016 à 2025 et il n'est même pas certain que ce timing sera respecté. Quant au délai pour le réaménagement du quartier de la gare, c'est la bouteille à encre.

Hoe werden de prioriteiten in Aalter vastgelegd? Is het uitstel een gevolg van besparingen? Werd er ook gekeken naar andere vervoersmiddelen, zoals fietsers? Waarom worden de dringende aanpassingen aan het stationsgebouw, de perrons en de omgeving niet voor de werken aan de

Comment les priorités ont-elles été définies à Aalter? Le report des travaux est-il une conséquence des mesures d'économie? Sera-t-il aussi tenu compte d'autres moyens de transport, comme le vélo? Pourquoi les modifications importantes qui doivent être réalisées dans le

overweg uitgevoerd?

bâtiment de la gare, sur les quais et aux abords de la gare n'ont-elles pas été entreprises avant les travaux prévus au passage à niveau?

[20.02] Minister **Jacqueline Galant** (*Nederlands*): Bij de uitwerking van de projecten wordt steeds naar de gevolgen voor alle vervoersmiddelen gekeken. Dit project zal de veiligheid verbeteren, aangezien ook de trage weggebruikers de spoorlijn via een tunnel of een brug kunnen oversteken. Tussen Beernem en Maria-Aalter wordt een nieuwe trage verbinding gecreëerd. De fietsers kunnen er ook nog steeds gebruik maken van de bestaande trage verbindingen.

[20.02] **Jacqueline Galant**, ministre (*en néerlandais*): L'incidence sur l'ensemble des autres moyens de transport est toujours prise en considération lors de la confection des projets. Le projet actuel va améliorer la sécurité, puisque les usagers lents pourront également franchir la voie ferroviaire en empruntant un tunnel ou un pont. Une nouvelle liaison lente est aménagée entre Beernem et Maria-Aalter et les cyclistes peuvent continuer à circuler sur les liaisons lentes existantes.

Deze fase van de werken is compatibel met het mobiliteitsplan van de gemeente Aalter.

Cette phase des travaux est parfaitement compatible avec le plan de mobilité de la commune d'Aalter.

De overweg in Beernem wordt vervangen door een fietstunnel.

Le passage à niveau à la hauteur de Beernem sera remplacé par un tunnel pour les cyclistes.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

[21] **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Stefaan Van Hecke** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de spoorlijn 73 tussen De Panne en Duinkerke" (nr. 5206)
- mevrouw **Ann Vanheste** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de update van het dossier betreffende spoorlijn 73" (nr. 5358)

[21] **Questions jointes de**

- **M. Stefaan Van Hecke** à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la ligne ferroviaire 73 entre La Panne et Dunkerque" (n° 5206)
- **Mme Ann Vanheste** à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la mise à jour du dossier relatif à la ligne ferroviaire 73" (n° 5358)

[21.01] **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen): Spoorlijn 73 tussen De Panne en Duinkerke wordt al tien jaar niet meer gebruikt en de NMBS is niet van plan dat te veranderen. De minister gaat hiermee akkoord en minimaliseert de vraag naar de verbinding voor personen- en goederenvervoer.

[21.01] **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen): Cela fait déjà dix ans que la ligne ferroviaire 73 qui relie La Panne et Dunkerque n'est plus utilisée et la SNCB n'a pas l'intention de modifier cette situation. La ministre acquiesce à ce choix et minimise la légitimité des demandes visant la réactivation de cette liaison pour le transport de personnes et de marchandises.

Frankrijk onderzoekt wel een nieuwe ingebruikname. De provincie West-Vlaanderen en het Département du Nord willen het grensoverschrijdend transport bevorderen. De minister bevestigde echter de historische akkoorden uit de 19^{de} eeuw over deze lijn op te zullen zeggen, zonder overleg met het Parlement.

La France étudie l'idée d'une remise en service de la ligne 73. La province de Flandre occidentale et le Département du Nord souhaitent promouvoir le transport transfrontalier. La ministre a toutefois confirmé son intention de résilier les accords historiques du 19^e siècle relatifs à cette ligne, sans concertation préalable avec le Parlement.

Op welke gegevens baseren de minister, de NMBS en Infrabel zich om te stellen dat er geen marktvraag is naar een treinverbinding tussen Duinkerke en De Panne? Hoe zit het met de haalbaarheidsstudie die de NMBS ter zake beloofd

Sur quelles données la ministre, la SNCB et Infrabel se basent-elles pour conclure qu'il n'y a pas de demande du marché pour une liaison ferroviaire entre Dunkerque et La Panne? Qu'en est-il de l'étude de faisabilité promise par la SNCB en la

heeft? Wat is het standpunt van de Franse spoormaatschappij? Wanneer worden de historische akkoorden beëindigd en waarom werd het Parlement daar niet in gekend?

21.02 Minister **Jacqueline Galant** (Nederlands): Het spoortraject tussen De Panne en Duinkerke is al lange tijd buiten gebruik. Volgens de NMBS voldoen het bus-, tram- en treinverkeer samen aan de lokale vraag naar grensoverschrijdend openbaar personenvervoer. Meer gegevens staan in mijn antwoord op vraag van nr. 14 van mevrouw Lahaye-Battheu van 23 oktober 2014.

De NMBS en Infrabel zijn bereid aan een haalbaarheidsstudie mee te werken, maar ik heb zelf geen weet van een dergelijke studie. De NMBS heeft met de SNCF geen specifiek overleg over dit dossier gehad.

De historische akkoorden zijn al opgezegd sinds 1 april 2015. Het Parlement werd hierover niet geconsulteerd omdat de sluiting van dergelijke akkoorden een bevoegdheid van de uitvoerende macht is.

21.03 **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen): Het is verbazend dat de minister niets weet over een studie waarover de NMBS nochtans heeft gecommuniceerd. Het is bovendien vreemd dat er geen contact is met de Franse spoorwegmaatschappij over dit dossier.

Hoewel het niet verplicht is, zou communicatie met het Parlement over de akkoorden wenselijk geweest zijn.

Het incident is gesloten.

22 **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw Karin Temmerman aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het uitblijven van een oplossing voor de straffeloosheid van de houders van gepersonaliseerde nummerplaten" (nr. 5060)
- mevrouw Daphné Dumery aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de gepersonaliseerde nummerplaat" (nr. 5106)

22.01 **Karin Temmerman** (sp.a): De ANPR-camera's (Automatic Number Plate Recognition) die in het Vlaamse Gewest worden ingeschakeld voor

matière? Quel est le point de vue de la SNCF à cet égard? Quand les accords historiques seront-ils résiliés et pourquoi le Parlement n'a-t-il pas été consulté?

21.02 **Jacqueline Galant**, ministre (en néerlandais): Le trajet ferroviaire reliant La Panne à Dunkerque est hors d'usage depuis longtemps déjà. La SNCB affirme que la circulation combinée des bus, trams et trains satisfait à la demande locale de transport public transfrontalier de voyageurs. Vous trouverez de plus amples informations à ce sujet dans ma réponse à la question n°14 posée le 23 octobre 2014 par Mme Lahaye-Battheu.

La SNCB et Infrabel sont disposées à contribuer à l'organisation d'une étude de faisabilité, mais je n'ai moi-même connaissance d'aucune étude de ce genre. La SNCB ne s'est pas réunie avec la SNCF dans le cadre d'une concertation spécifiquement consacrée à ce dossier.

Les accords historiques ont déjà été dénoncés le 1^{er} avril 2015. Le Parlement n'a pas été consulté à ce propos, car la conclusion de tels accords relève du pouvoir exécutif.

21.03 **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen): Il est surprenant que la ministre ignore tout d'une étude qui a fait l'objet d'une communication de la part de la SNCB. Et l'absence de contacts avec la SNCF dans ce dossier est tout aussi étonnante.

Même si elle n'est pas obligatoire, l'organisation d'une communication avec le Parlement sur ces accords aurait été souhaitable.

L'incident est clos.

22 **Questions jointes de**

- Mme Karin Temmerman à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'absence de solution à l'impunité des infractions commises par les conducteurs détenant des plaques d'immatriculation personnalisées" (n° 5060)
- Mme Daphné Dumery à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la plaque minéralogique personnalisée" (n° 5106)

22.01 **Karin Temmerman** (sp.a): Les caméras LAPI (à lecture automatisée de plaques d'immatriculation) utilisées en Région flamande

de snelheidshandhaving, kunnen de gepersonaliseerde nummerplaten wel registreren, maar niet herkennen, zodat nadien nog een zeer tijdrovende handmatige afhandeling nodig is. Nochtans werd nog voor de invoering van het systeem al gewaarschuwd voor dit probleem. De Vlaamse minister van Mobiliteit heeft de federale minister gevraagd om in afwachting van een oplossing de gepersonaliseerde nummerplaten tijdelijk op te schorten.

Zal de minister daarop ingaan en zijn er technische oplossingen om het probleem op te lossen? Moet de regelgeving worden herzien?

22.02 Daphné Dumery (N-VA): Heeft de minister al overlegd met de DIV (dienst Inschrijving van Voertuigen) over dit probleem? Wat waren de conclusies? Hoe staat het met de technische oplossing? Zal de uitreiking van deze nummerplaten worden stopgezet in afwachting van een structurele oplossing?

Voorzitter: mevrouw Sabien Lahaye-Battheu.

22.03 Minister Jacqueline Galant (Nederlands): Toch eerst een rechtzetting: de grote meerderheid van de gepersonaliseerde nummerplaten wordt wel degelijk herkend. Er is dus geen sprake van een algemene straffeloosheid. Wel kunnen sommige camera's nummerplaten van minder dan vier karakters niet lezen, wat bij de invoering nog niet was geweten. Inmiddels werden 1.760 van dergelijke nummerplaten – 0,023 procent van alle nummerplaten nationaal – toegekend en zelfs zij ontsnappen niet aan alle onbemande controles. Maar zelfs een gedeeltelijke straffeloosheid is onaanvaardbaar en daarom moet de software van de camera's worden aangepast. Het aansporen tot het naleven van de verkeersregels blijft echter wel onze eerste taak.

22.04 Karin Temmerman (sp.a): Daarin ben ik het volkomen eens met de minister, maar controlehandhaving moet de stok achter de deur blijven, aangezien we inzake verkeersveiligheid nog altijd de slechtste leerling van de klas zijn.

0,023 procent is inderdaad maar een klein percentage, maar de straffeloosheid zou veel mensen er toe kunnen aanzetten om zich een gepersonaliseerde nummerplaat aan te schaffen. 33 camera's registreren deze nummerplaten immers wel, maar kunnen ze niet linken en 250 camera's

pour le contrôle de la vitesse peuvent enregistrer les plaques personnalisées mais ne peuvent pas les reconnaître, une situation qui nécessite un traitement manuel chronophage *a posteriori*. Ce problème avait pourtant déjà été évoqué avant l'instauration de ce système. Le ministre flamand de la Mobilité a demandé à la ministre fédérale de suspendre la délivrance de plaques personnalisées dans l'attente d'une solution.

La ministre va-t-elle répondre favorablement à cette demande? Existe-t-il des solutions techniques pour résoudre le problème? La réglementation doit-elle être revue?

22.02 Daphné Dumery (N-VA): La ministre a-t-elle déjà abordé ce problème avec la DIV (Direction pour l'Immatriculation des Véhicules)? Quelles sont les conclusions de cette concertation? Où en sont vos recherches d'une solution technique? Va-t-on mettre fin à la délivrance de ces marques d'immatriculation dans l'attente d'une solution structurelle?

Présidente: Mme Sabien Lahaye-Battheu.

22.03 Jacqueline Galant, ministre (en néerlandais): Je voudrais tout d'abord apporter une rectification: la grande majorité des plaques d'immatriculation personnalisées sont bel et bien reconnues. On ne peut donc pas parler d'une impunité générale. En revanche, il est vrai que certaines caméras ne parviennent pas à lire les plaques de moins de quatre caractères. Nous l'ignorions lors de leur introduction. Entre-temps, 1 760 plaques personnalisées ont été attribuées (autrement dit 0,023 % de l'ensemble des plaques d'immatriculation en Belgique). Si elles n'échappent pas systématiquement aux contrôles automatiques, une impunité même partielle est inacceptable et c'est pourquoi le logiciel des caméras doit être modifié. Notre priorité reste cependant l'incitation au respect du code de la route.

22.04 Karin Temmerman (sp.a): Je suis absolument d'accord avec la ministre sur ce point, mais les contrôles doivent rester un moyen de pression, étant donné que nous continuons à afficher les plus mauvais résultats en matière de sécurité routière.

Certes, 0,023 % représente un pourcentage infime, mais l'impunité risque d'inciter de nombreux automobilistes à se procurer une plaque d'immatriculation personnalisée. Il existe pourtant 33 caméras qui enregistrent ces numéros, mais qui sont incapables d'établir le lien entre le numéro et le

kunnen de nummerplaten noch registreren, noch herkennen. De software moet inderdaad worden aangepast. Zal de minister deze nummerplaten voorlopig ook opschorten, zoals haar Vlaamse collega heeft gevraagd?

22.05 Minister **Jacqueline Galant** (*Frans*): Het probleem ligt niet bij de federale overheid, maar bij het Vlaams Gewest. Vlaanderen moet een oplossing vinden.

22.06 **Karin Temmerman** (sp.a): Voor de gepersonaliseerde nummerplaten werden ingevoerd, hebben verschillende instanties gewaarschuwd voor dit probleem, maar de minister ontkent dit. Heeft de Vlaamse minister dan gelogen?

22.07 **Daphné Dumery** (N-VA): Het probleem rijst dus enkel voor een beperkt aantal nummerplaten en een update van de software zou hierop een antwoord bieden. Het lijkt me ook wat kort door de bocht dat men zich een gepersonaliseerde nummerplaat zou aanschaffen om boetes te ontlopen. Hoe dan ook vergt de kwestie een snelle oplossing en moet de minister daartoe overleggen met de Gewesten.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 5087 van mevrouw Van Camp wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

23 **Interpellatie van de heer Olivier Maingain tot de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen over "de structurele maatregelen van de federale regering in verband met het dossier van de lawaaihinder in de omgeving van de luchthaven Brussel-Nationaal" (nr. 56)**

23.01 **Olivier Maingain** (FDF): Mevrouw de minister, u hebt geluk: u krijgt steun uit wellicht nogal onverwachte hoek, van een federatie van verenigingen die op 12 juni jongstleden een platform met gemeenschappelijke eisen hebben voorgesteld. Die verenigingen vertegenwoordigen bewoners van de 19 gemeenten, maar ook van de Oostrand en de Noordrand. Voor het eerst staan die verenigingen schouder aan schouder, terwijl ze anders altijd tegenover elkaar staan.

Het is een feit: ze zijn het eens geworden over een gemeenschappelijk eisenpakket, met bijzondere aandacht voor een verbod op nachtvluchten.

propriétaire du véhicule et 250 caméras sont incapables d'enregistrer ou d'identifier les plaques d'immatriculation. Le logiciel doit en effet être adapté. La ministre suspendra-t-elle provisoirement ces plaques d'immatriculation, comme l'a demandé son homologue du gouvernement flamand?

22.05 **Jacqueline Galant**, ministre (*en français*): Le problème ne se situe pas au niveau fédéral, il relève de la Région flamande et c'est à elle de trouver une solution.

22.06 **Karin Temmerman** (sp.a): Plusieurs instances ont pointé ce risque, avant l'introduction des plaques d'immatriculation personnalisées, mais la ministre le nie. Le ministre flamand aurait-il menti?

22.07 **Daphné Dumery** (N-VA): Le problème ne concerne dès lors qu'un nombre restreint de plaques d'immatriculation et une mise à jour du logiciel suffirait pour y remédier. Il me semble exagéré d'affirmer que des automobilistes se procureraient une plaque personnalisée pour échapper aux amendes. Quoi qu'il en soit, une solution rapide s'impose et la ministre doit se concerter avec ses collègues des Régions.

L'incident est clos.

La **présidente**: La question n° 5087 de Mme Van Camp est transformée en question écrite.

23 **Interpellation de M. Olivier Maingain à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges sur "les mesures structurelles du Gouvernement fédéral dans le cadre du dossier des nuisances sonores autour de l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 56)**

23.01 **Olivier Maingain** (FDF): Madame la Ministre, vous avez la chance de recevoir l'aide, peut-être inattendue, d'une fédération d'associations qui ont présenté le 12 juin dernier une plate-forme de revendications communes. Ces associations sont représentatives des dix-neuf communes mais aussi de la périphérie est et de la périphérie nord. Pour la première fois, on assiste à l'entente des associations qui, de tout temps, s'affrontaient.

C'est fait: elles se sont mises d'accord sur un cahier de revendications communes avec une attention particulière pour l'interdiction des vols de nuit.

Wat is uw reactie op dat eisenpakket?

Comment recevez-vous ce cahier de revendications?

U heeft gelijk als u fors vooruitgang wil boeken voor het einde van het jaar. Op 13 juni 2016 treedt immers de Europese verordening nr. 598/2014 van het Europees Parlement en de Raad van 16 april 2014, waarvan de bepalingen dwingend zullen zijn voor de federale en gewestregeringen, in werking.

Vous avez raison de vouloir aller vers des avancées majeures avant la fin de l'année. Le 13 juin 2016 entrera en vigueur le règlement européen 598/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 qui liera le gouvernement fédéral et les gouvernements régionaux.

Hoe zal u te werk gaan in de komende maanden?

Comment voyez-vous votre travail pour les mois qui viennent?

Voorzitter: mevrouw Karine Lalieux.

Présidente: Mme Karine Lalieux.

23.02 Minister **Jacqueline Galant** (*Frans*): Een verhuizing van de luchthaven is niet aan de orde.

23.02 **Jacqueline Galant**, ministre (*en français*): Une délocalisation de l'aéroport n'est pas à l'ordre du jour.

Ik zal de nachtvluchten van en naar Brussels Airport doorlichten. Ik zal geen richtlijnen uitvaardigen zonder een globale kijk op het dossier te hebben.

Je travaillerai à l'analyse des activités nocturnes de et vers Bruxelles-National. Je ne souhaite pas donner d'instruction sans avoir une vue d'ensemble.

Wat het aantal vliegbewegingen betreft, dient er naar een evenwicht gestreefd te worden tussen de economische groei van Brussels Airport Company (BAC) en een vermindering van de geluidsoverlast.

Le nombre de mouvements doit respecter une logique d'équilibre entre le développement économique de Brussels Airport Company (BAC) et la réduction des nuisances sonores.

De rechtsvorderingen zorgen alleen maar voor instabiliteit in dit complexe dossier.

Les actions judiciaires ne font qu'amener de l'instabilité dans ce dossier complexe.

Ik ben blij dat de verschillende actiegroepen nu samenwerken.

Je me réjouis que ces associations se soient rassemblées.

23.03 **Olivier Maingain** (FDF): De verwachtingen zijn immens. U heeft maar enkele maanden de tijd om die waar te maken en voor eeuwig uw stempel te drukken op het luchthavenbeleid in dit land.

23.03 **Olivier Maingain** (FDF): L'attente est immense. Vous n'avez que quelques mois pour y répondre et inscrire votre nom dans l'histoire de la politique aéroportuaire de ce pays.

Om de meerderheid op de goede weg te helpen, heb ik een gemotiveerde motie ingediend.

Pour aider la majorité à aller dans le bon sens, je dépose une motion motivée.

Moties

Motions

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

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

Een motie van aanbeveling werd ingediend door de heer Olivier Maingain en luidt als volgt:

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

“De Kamer,

“La Chambre,

gehoord de interpellatie van de heer Olivier Maingain

ayant entendu l'interpellation de M. Olivier Maingain

en het antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale

et la réponse de la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société nationale des

Maatschappij der Belgische spoorwegen, Energie, chemins de fer belges,
Leefmilieu en Duurzame Ontwikkeling,

- gelet op verordening (EU) nr. 598/2014 van het Europees Parlement en de Raad van 16 april 2014 inzake de vaststelling van regels en procedures voor de invoering van geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens in de Unie binnen het kader van een evenwichtige aanpak, en tot intrekking van richtlijn 2002/30/EG, die op 13 juni 2016 van kracht zal worden;
- overwegende dat vanaf die datum de exploitatiebeperkingen niet in eerste instantie zullen worden toegepast, maar slechts nadat de overige maatregelen van de evenwichtige aanpak in overweging zijn genomen;
- gelet op de in het rapport van de ULB (*ULB & IGEAT, Analyse ex post des nouvelles procédures aériennes mises en service le 6 février 2014 dans la région métropolitaine bruxelloise, Étude pour le SPF Mobilité et Transports, Rapport final, Brussel, 7 mei 2014, blz. 9*) samengevatte problemen, die de uitvoering van de vooraf te nemen maatregelen overeenkomstig de aanbeveling inzake de evenwichtige aanpak zoals omschreven in verordening nr. 598/2014, bemoeilijken;
- overwegende dat geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen die werden ingevoerd vóór 13 juni 2016 geldig blijven totdat de bevoegde instanties besluiten deze overeenkomstig verordening nr. 598/2014 te herzien;
- overwegende dat het recht op gezondheid en op een gezonde omgeving voor de buurtbewoners een onvervreemdbaar recht is, op grond van artikel 23 van de Grondwet, dat de economische ontwikkeling van Brussels Airport geenszins in het gedrang brengt;
- gelet op het besluit van de regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van 27 mei 1999 betreffende de bestrijding van geluidshinder voortgebracht door het luchtverkeer;
- overwegende dat het hof van beroep te Brussel in zijn arrest van 9 juni 2005 dat gewezen werd als gevolg van het door het Brussels Gewest tegen de Belgische Staat ingediende beroep, effectief preciseerde dat het besluit van 27 mei 1999 van de Brusselse regering volkomen wettelijk was en dat de inachtneming van de milieuwetgeving niet de stopzetting van de luchthavenactiviteit tot gevolg had;
- overwegende dat die rechterlijke beslissing, op grond waarvan het Brussels Gewest sinds 15 oktober 2005 van de Belgische Staat de betaling van dwangsommen kan eisen voor elke inbreuk op het besluit betreffende de bestrijding van geluidshinder, nooit ten uitvoer kon worden gelegd;
- overwegende dat de correcte uitvoering van de rechterlijke beslissingen kadert in de legalistische

- considérant le règlement (UE) n° 598/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 relatif à l'établissement de règles et de procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union, dans le cadre d'une approche équilibrée, et abrogeant la directive 2002/30/CE, qui entrera en vigueur le 13 juin 2016;
- considérant qu'à partir de cette date, les restrictions d'exploitation ne seront pas appliquées en première intention, mais uniquement après examen des autres mesures de l'approche équilibrée;
- considérant les difficultés, résumées dans le rapport de l'ULB (*ULB & IGEAT, Analyse ex post des nouvelles procédures aériennes mises en service le 6 février 2014 dans la région métropolitaine bruxelloise, Etude pour le SPF Mobilité et Transports, rapport final, Bruxelles, 7 mai 2014, p.9*), rendant épineuse la mise en œuvre des mesures préalablement recommandées par l'approche équilibrée telle que définie dans le Règlement n° 598/2014;
- considérant que les restrictions d'exploitation liées au bruit mises en place avant le 13 juin 2016 resteront en vigueur jusqu'à ce que les autorités compétentes décident de les réviser conformément au Règlement n° 598/2014;
- considérant que le droit à la santé et à l'environnement sain pour les riverains constitue un droit inaliénable, prescrit par l'article 23 de la Constitution, qui ne porte nullement préjudice au développement économique de l'aéroport de Bruxelles-National;
- considérant l'arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 27 mai 1999 relatif à la lutte contre le bruit généré par le trafic aérien;
- considérant que la Cour d'appel de Bruxelles dans son arrêt du 9 juin 2005, rendu suite à un recours introduit par la Région bruxelloise à l'encontre de l'État belge, avait effectivement précisé que l'arrêté du 27 mai 1999 du gouvernement bruxellois était parfaitement légal et que le respect de la législation environnementale n'avait pas pour effet d'entraîner la cessation de l'activité de l'aéroport;
- considérant que l'exécution de cette décision de justice, qui permet depuis le 15 octobre 2005 à la Région bruxelloise d'exiger de l'État belge le paiement d'astreintes pour chaque infraction constatée à l'arrêté anti-bruit, n'a jamais pu être appliquée;
- considérant que la correcte exécution des décisions de justice relève simplement d'un objectif légaliste de respect des décisions du pouvoir judiciaire, qui s'inspire du principe de loyauté

doelstelling de beslissingen van de gerechtelijke macht in acht te nemen, die haar grondslag heeft in het beginsel van federale loyaliteit, met het oog op het waarborgen van de rechtszekerheid;

- gelet op de federale beleidsverklaring van 9 oktober 2014 die "een structurele, (...) oplossing om de geluidsoverlast tegen te gaan, in het bijzonder in de dichtbevolkte gebieden" (*Beleidsverklaring, 10 oktober 2014, blz. 219*) in het vooruitzicht stelt, alsook de verankering van de luchthavenakkoorden "in een wet betreffende de vluchtprocedures" (*Idem*);

- gelet op de opeenvolgende plannen om de geluidsvervuiling op korte en middellange termijn te beteugelen, waarvan het eerste van september 1988 dateert;

- gelet op de beschikking van 31 juli 2014 van de rechtbank van eerste aanleg te Brussel, die zich heeft uitgesproken over de onwettelijkheid van de wijzigingen die in het kader van het plan-Wathelet werden aangebracht;

- gelet op de toepassing van die rechterlijke beslissing, als gevolg waarvan de federale regering een moratorium heeft ingesteld op de wijzigingen die op 6 februari 2014 aan de vluchtroutes werden aangebracht, met sinds verscheidene weken lawaaihinder voor duizenden omwonenden en vliegtuigen boven Brussel en de nabije rand als gevolg;

vraagt de regering dat

- 1 voor iedere vliegroute een milieueffectenstudie wordt uitgevoerd en een voorafgaande openbare raadpleging wordt gehouden;

- 2 elke nachtvlucht met vertrek van of aankomst op Brussels Airport tussen 22 en 7 uur wordt verboden;

- 3 de activiteiten van de meest luidruchtige vliegtuigen, overeenkomstig de normen van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO), op Brussels Airport worden verboden;

- 4 het overvliegen van dichtbevolkte gebieden wordt verboden;

- 5 de kanaalroute, die inzonderheid lawaaihinder veroorzaakt in de dichtbevolkte gebieden, in het kader van de structurele maatregelen om de door Brussels Airport veroorzaakte geluidsoverlast tegen te gaan, wordt vermeden;

- 6 er een luchthavenstrategie wordt opgesteld voor het hele land, waarbij gebruik wordt gemaakt van de eigen kenmerken van elke luchthaven en de luchthaven van Luik wordt erkend en aangepast voor vrachtvervoer;

- 7 de luchtvaartprocedures door een onafhankelijke autoriteit, waarin de Gewesten vertegenwoordigd zijn, worden gecontroleerd;

- 8 Belgocontrol de windnormen en procedures op transparante wijze toepast;

- 9 Belgocontrol de onderrichting om het Brussels

fédérale, dans le souci d'assurer la sécurité juridique;

- considérant la déclaration gouvernementale fédérale du 9 octobre 2014 qui annonce l'élaboration d'"une solution structurelle (...), en particulier dans les zones à forte densité de population" (*Accord du gouvernement fédéral, 10 octobre 2014, p. 219*) et l'ancrage des accords aéroportuaires "dans une loi sur les procédures de vols" (*Idem*);

- considérant les plans successifs visant à enrayer la pollution sonore à court et moyen terme, dont le premier datait de septembre 1988;

- considérant l'ordonnance rendue par le tribunal de première instance de Bruxelles le 31 juillet 2014 ayant statué sur l'illégalité des modifications élaborées dans le cadre du Plan Wathelet;

- considérant l'application de cette décision de justice, à propos de laquelle le gouvernement fédéral a induit un moratoire des modifications apportées aux routes aériennes le 6 février 2014, ayant pour conséquence depuis plusieurs semaines des nuisances sonores pour plusieurs milliers de riverains et un survol aérien abusif sur Bruxelles et sa proche périphérie;

demande au gouvernement fédéral que:

- 1 toute route aérienne fasse l'objet d'une étude d'incidence environnementale et d'une consultation publique préalable;

- 2 tout survol nocturne au départ et à l'arrivée de l'aéroport de Bruxelles-National soit interdit entre 22h et 7h;

- 3 les opérations soient interdites à l'aéroport de Zaventem, pour tous les avions les plus bruyants, selon les normes de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI);

- 4 le survol des zones densément peuplées soit interdit;

- 5 la route du canal qui impacte plus particulièrement des zones densément peuplées soit dans le cadre des mesures structurelles pour réduire les nuisances sonores causées par l'aéroport de Bruxelles-National;

- 6 une stratégie aéroportuaire soit mise en place au niveau du pays, exploitant les spécificités de chaque aéroport, Liège étant reconnu et adapté pour le fret;

- 7 les procédures aéronautiques soient contrôlées par une autorité indépendante, incluant des représentants régionaux;

- 8 Belgocontrol applique de manière transparente

Gewest te vermijden (Avoid EBP-01) doet toepassen, door de landingsroutes te verleggen;

- 10 de *noise abatment procedure* (NA) opnieuw zou worden ingevoerd, waarbij de vliegtuigen snel opstijgen en een continue daling maken bij de landing;
- 11 de snelheidsbegrenzing in het kader van die procedure wordt bepaald op grond van een effectenstudie en geldt voor elk toestel dat gebruikmaakt van de nationale luchthaven;
- 12 in geval van inbreuk op de in de AIP gepubliceerde luchtvaartprocedures, administratieve sancties worden opgelegd door het DGLV (*Overeenkomstig art. 21, hoofdstuk II "Strafbepalingen" en art. 46, hoofdstuk III "Administratieve geldboeten" van de wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 november 1919, betreffende de regeling der Luchtvaart*);
- 13 de planning en het grondbeheer geoptimaliseerd worden om de hinder voor de omwonenden in te perken;
- 14 voor het beheer van de geluidshinder gebruik wordt gemaakt van efficiënte geluiddempende middelen die op andere luchthavens (bijvoorbeeld in Luik) hun nut hebben bewezen."

Een eenvoudige motie werd ingediend door de dames Inez De Coninck en Sabien Lahaye-Battheu en door de heren Emmanuel Burton en Gilles Foret.

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

24 **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het sluiten van vijf stationsloketten in de provincie Namen" (nr. 5243)
- de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het sluiten van loketten in bepaalde stations" (nr. 5244)
- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de evolutie na de op 28 mei aangekondigde geleidelijke sluiting van 33 loketten" (nr. 5551)

24.01 **Gwenaëlle Grovonius** (PS): In tien jaar tijd werden de loketten gesloten in tien stations in de provincie Namen, en tegen eind 2015 of begin 2016 gaan de loketten ook dicht in nog vijf andere

les normes de vent et les procédures;

- 9 Belgocontrol fasse appliquer l'instruction d'éviter la Région bruxelloise (Avoid EBP-01), en détournant les flux d'atterrissage;
- 10 la *noise abatment procedure* (NA) soit réintroduite avec montée rapide pour tous les décollages et descente continue pour tous les atterrissages;
- 11 la vitesse limite de la *noise abatment procedure* soit déterminée sur base d'une étude des conséquences et soit valable pour tout appareil opérant à l'aéroport national;
- 12 en cas d'infraction aux procédures aéronautiques publiées dans les A.I.P., des sanctions administratives soient dressées par la DGTA (*Conformément à l'art. 21, chapitre II "Dispositions pénales" et à l'art. 46, chapitre III "Amendes administratives", de la loi du 27 juin 1937 portant révision à la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne*);
- 13 la planification et la gestion foncière soient optimisées pour réduire les incidences sur les habitants;
- 14 la gestion du bruit passe par des moyens efficaces d'insonorisation ayant fait leurs preuves dans d'autres aéroports (à Liège par exemple)."

Une motion pure et simple a été déposée par Mmes Inez De Coninck et Sabien Lahaye-Battheu et par MM. Emmanuel Burton et Gilles Foret.

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

24 **Questions jointes de**

- Mme Gwenaëlle Grovonius à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la fermeture de cinq guichets de gare dans la province de Namur" (n° 5243)
- M. Paul-Olivier Delannois à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les fermetures de guichets dans certaines gares" (n° 5244)
- Mme Sabien Lahaye-Battheu à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'évolution à la suite de l'annonce, le 28 mai, de la fermeture progressive de 33 guichets" (n° 5551)

24.01 **Gwenaëlle Grovonius** (PS): En dix ans, dix guichets de gare ont été supprimés dans la province de Namur, et cinq guichets supplémentaires seront fermés pour fin 2015 ou

stations. Eens te meer betalen de mensen die in een klein station de trein nemen, het gelag.

Wat heeft u de reizigers, de studenten die de trein nemen, te zeggen? De Assemblée Générale des Étudiants de Louvain wijst erop dat de trein het belangrijkste vervoermiddel blijft voor de studenten. Kan u ons verzekeren dat de sluiting van de loketten niet de eerste stap is in de richting van een definitieve sluiting van de betrokken stations?

24.02 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Op 28 mei meldde de NMBS in een persbericht dat 33 weinig bezochte loketten zouden worden gesloten. Vanaf vandaag, 1 juli, zouden de loketten van Koksijde en Wervik dichtgaan, Poperinge zou volgen in 2016.

De minister erkende eerder dat het niet past dat de NMBS een dergelijk persbericht verstuurt zonder voorafgaand overleg met de lokale besturen. Zij beloofde ook de cijfers van de over de activiteiten aan de loketten op te vragen. Heeft de minister die cijfers al gekregen?

Ondertussen zouden de loketten van Poperinge toch nog drie jaar openblijven en die van Koksijde tot na het toeristisch seizoen. Kan de minister hierover verduidelijking geven? Wat zal er gebeuren met het stationsgebouw van Wervik? Wordt dat verkocht?

Wordt overwogen om de verkoop van treintickets uit te besteden aan zelfstandigen, naar analogie van de PostPunten?

24.03 Minister Jacqueline Galant (*Frans*): Er worden minder vervoersbewijzen verkocht aan de loketten. Andere verkoopkanalen zijn in opmars, zoals de ticketautomaten: het percentage aan de automaat gekochte tickets is in minder dan twee jaar tijd verviervoudigd.

Door die nieuwe gedrag patronen hebben de loketbeambten minder te doen. De NMBS zet haar mensen aan het werk daar waar ze nuttig zijn, en heeft daarom beslist 33 loketten met weinig klandizie te sluiten. Een en ander zal geen effect hebben op het treinaanbod.

De ticketautomaten zijn uitgerust met een assistentiedienst, ze zijn gebruiksvriendelijk en 24 uur per dag beschikbaar in alle stations.

Studenten zijn vertrouwd met de moderne digitale toepassingen.

début 2016. Une fois encore, ceux qui habitent près des petites gares seront lésés.

Que répondez-vous aux usagers, aux étudiants? L'Assemblée générale des étudiants de Louvain rappelle que le train reste le premier moyen de transport des étudiants. Pouvez-vous nous garantir que la fermeture des guichets n'est pas une première étape pour justifier la fermeture définitive de ces gares?

24.02 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Le 28 mai, la SNCB a indiqué dans un communiqué que 33 guichets de gares peu fréquentées seraient fermés. À partir de ce 1^{er} juillet, les guichets de Koksijde et de Wervik seront fermés et ceux de Poperinge le seraient également en 2016.

La ministre a reconnu précédemment qu'il est inadéquat que la SNCB envoie pareil communiqué de presse sans concertation préalable avec les administrations locales. Elle s'était aussi engagée à demander les chiffres relatifs aux activités des guichets. La ministre a-t-elle déjà reçu ces chiffres?

Il est apparu entre-temps que les guichets de Poperinge resteraient tout de même ouverts pendant trois ans encore et que ceux de Koksijde le resteraient jusqu'à la fin de la saison touristique. La ministre peut-elle nous en dire plus? Quel sera le sort du bâtiment de la gare de Wervik? Sera-t-il vendu?

Envisage-t-on de confier la vente de billets de trains à des indépendants, par analogie avec les Points Poste?

24.03 Jacqueline Galant, ministre (*en français*): La vente des titres de transport diminue aux guichets au profit d'autres canaux comme les automates dont la part a quadruplé en moins de deux ans.

Ce changement d'habitudes induit une augmentation du temps d'inactivité des préposés au guichet. Dès lors, la SNCB affecte les moyens humains où ils sont utiles et a décidé de fermer 33 guichets peu fréquentés. Cela n'affectera pas l'offre ferroviaire.

Les automates sont équipés d'un service d'assistance, sont facilement utilisables et sont accessibles 24 h sur 24 dans toutes les gares.

Les étudiants sont familiers des applications digitales modernes.

Het betrokken personeel zal een vergelijkbare functie krijgen in een nabijgelegen station. Niemand wordt ontslagen.

Voor informatie over vertragingen of afgeschafte treinen is er in vele stations het automatische omroepsysteem EMMA. Dat zal in alle stopplaatsen op het spoorweginet worden geïnstalleerd.

Het is niet de taak van de loketbedienden om de gebouwen te beschermen. Sommige stations zijn uitgerust met bewakingssystemen en zijn opgenomen in het patrouilleschema van Securail. Voor Leuze werd er een samenwerkingsovereenkomst met de autoriteiten gesloten. Voor Lessen, Péruwelz en Edingen zijn er besprekingen aan de gang en er werd een gratis oproepnummer ingesteld.

Aangezien een menselijke aanwezigheid voor sociale controle zorgt, heeft de NMBS contact opgenomen met die gemeenten om een partnerschap aan te gaan waarbij ervoor wordt gezorgd dat er in die stations een wachtruimte behouden blijft en de stations geen desolate oorden worden.

(Nederlands) De NMBS is verplicht de goedkeuring van de raad van bestuur af te wachten alvorens over een beslissing te communiceren. In dit geval gaf de raad zijn goedkeuring, op voorwaarde van een aantal wijzigingen. Volgens de NMBS werden die in de daaropvolgende uren aangebracht en werden de gemeenten de volgende dag op de hoogte gebracht. Er zijn al een tiental overlegvergaderingen achter de rug en er zullen er nog volgen.

De lijst met cijfergegevens over de activiteiten overhandig ik schriftelijk.

Het vertrek van IC-trein AM96 en enkele P-treinen in Poperinge vereist de aanwezigheid van stationspersoneel, deels benut aan het loket. De inzet van nieuw materieel is op korte termijn niet aan de orde. Wanneer dat zal gebeuren en het stationspersoneel andere taken zal krijgen, zal de NMBS bekijken of de dienstverlening aan de loketten kan worden voorgezet.

Er lopen vruchtbare contacten met de gemeente Wervik over een nieuwe bestemming voor het stationsgebouw.

Het station van Koksijde blijft open tot minstens 1 oktober 2015. Het stationsgebouw is eigendom van de gemeente. De NMBS zal onderhandelen

Le personnel directement concerné sera affecté à des fonctions similaires dans une gare proche sans licenciement.

Pour obtenir les informations en cas de retard ou d'annulation de train, nombre de gares sont équipées du système d'annonce automatique EMMA. Il sera implanté dans tous les points d'arrêt du réseau.

Les guichetiers n'ont pas à protéger les bâtiments. Certaines gares sont équipées de systèmes de surveillance et sont reprises dans le schéma de patrouille Securail. Une convention de collaboration avec les autorités existe pour Leuze. Une discussion est en cours pour Lessines, Péruwelz et Enghien et un numéro d'appel gratuit est à disposition.

Vu le contrôle social assuré par une présence humaine, la SNCB a contacté ces communes pour conclure un partenariat conservant une vie sociale et d'accueil dans ces gares.

(En néerlandais) La SNCB est tenue d'attendre l'approbation du conseil d'administration pour communiquer toute décision. Dans le cas présent, le conseil a donné son approbation, à la condition qu'un certain nombre de modifications soient apportées. Selon la SNCB, ces modifications ont été apportées dans les heures qui ont suivi la décision, dont les communes ont été informées le lendemain. Une dizaine de réunions de concertation ont déjà eu lieu et d'autres vont encore suivre.

Je vous transmets par écrit la liste des données chiffrées concernant les activités.

Le départ de trains IC AM96 et de quelques trains P de la gare de Poperinge requiert la présence de personnel de gare, entre autres au guichet. L'installation de nouveau matériel n'est pas prévue sur le court terme. Quand ce sera le cas et que le personnel se verra attribuer d'autres tâches, la SNCB examinera si le service aux guichets peut toujours être assuré.

Des contacts fructueux sont en cours avec la commune de Wervik en ce qui concerne la reconversion du bâtiment de la gare.

La gare de Koksijde restera ouverte au moins jusqu'au 1^{er} octobre 2015. Le bâtiment de la gare appartient à la commune. La SNCB engagera des

over het einde van de overeenkomst en zal een oplossing zoeken om een maximale dienstverlening aan de reizigers te geven. Er zijn alternatieve verkoopkanalen zoals de biljetautomaten, de online verkoop en de mobiele app.

24.04 Gwenaëlle Grovonius (PS): Uw antwoorden stellen ons gerust: de stations zullen niet gesloten worden.

24.05 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Ik begrijp dat het station van Poperinge pas kan worden gesloten als er nieuw materieel komt.

Het incident is gesloten.

25 Samengevoegde vragen van

- de heer Georges Dallemagne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de te nemen maatregelen met betrekking tot de vluchten boven Brussel" (nr. 5370)
- de heer Stéphane Crusnière aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de implementatie van de maatregelen ter beperking van de geluidsoverlast bij het overvliegen van Waals-Brabant" (nr. 5427)
- mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de structurele oplossingen om de geluidshinder rond Brussels Airport tegen te gaan" (nr. 5544)

25.01 Stéphane Crusnière (PS): In april heeft u aangekondigd dat er op 25 juni twee maatregelen in werking zouden treden om de geluidshinder van de vluchten boven Waals-Brabant te verminderen: de afschaffing van de trapsgewijze landing en de invoering van de NADP1-procedure.

Werd er aan die maatregelen uitvoering gegeven? Heeft Belgocontrol u meegedeeld dat de luchtverkeersleiders en de piloten die verbeteringen toepassen?

25.02 Karine Lalieux (PS): Met wie en hoe vaak heeft u overleg gepleegd om een oplossing te vinden voor het overvliegen van Brussel, het Vlaams Gewest en het Waals Gewest? Heeft u de mogelijke maatregelen van de federale regering geëvalueerd?

Is u voorstander van een aanpassing van de vluchtroutes om het overvliegen van dichtbevolkte gebieden te vermijden?

négociations quant à la fin de l'accord et cherchera une solution en vue d'assurer aux voyageurs un service maximum. Il existe en outre d'autres canaux de vente, comme les automates, la vente en ligne et l'application mobile.

24.04 Gwenaëlle Grovonius (PS): Vos réponses sont de nature à nous rassurer sur la non-fermeture de ces gares.

24.05 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): La gare de Poperinge ne pourra donc être fermée qu'à l'arrivée du nouveau matériel roulant.

L'incident est clos.

25 Questions jointes de

- M. Georges Dallemagne à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les mesures à mettre en œuvre dans le cadre du survol de Bruxelles" (n° 5370)
- M. Stéphane Crusnière à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la mise en œuvre des mesures visant à réduire les nuisances sonores lors du survol du Brabant wallon" (n° 5427)
- Mme Karine Lalieux à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les solutions structurelles pour lutter contre les nuisances sonores autour de l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 5544)

25.01 Stéphane Crusnière (PS): En avril dernier, vous annonciez l'entrée en vigueur le 25 juin de deux mesures pour réduire les nuisances lors du survol du Brabant wallon: la fin des descentes par paliers et la mise en place de la procédure NADP1.

Ces mesures ont-elles été appliquées? Avez-vous été informée par Belgocontrol de l'application par les contrôleurs aériens et les pilotes de ces améliorations?

25.02 Karine Lalieux (PS): Pour trouver une solution au survol de Bruxelles, de la Région flamande et de la Région wallonne, quelles concertations avez-vous menées? Avez-vous évalué les mesures que pourrait prendre le gouvernement fédéral?

Êtes-vous favorable à une modification des routes aériennes pour éviter le survol des zones densément peuplées?

Is u voorstander van de invoering van de stille nacht, met name een uitbreiding van het nachtelijk vliegverbod van 22 uur tot 7 uur?

In het regeerakkoord werd de oprichting van een onafhankelijk orgaan voor het toezicht op de lawaaihinder rond Brussels Airport aangekondigd. Hoe staat het met het overleg met de Gewesten hierover?

25.03 Minister **Jacqueline Galant** (*Frans*): De heer Crusnière kan ik antwoorden dat de CDO-procedure (*Continuous Descent Operations*) in de AIP (*Aeronautical Information Publication*) van 25 juni 2015 gewijzigd werd en voortaan voor alle banen geldt.

Het is nog te vroeg om te evalueren of de luchtverkeersleiders en de piloten de vermelde verbeteringen correct toepassen, maar ik pleeg hierover voortdurend overleg met Belgocontrol en de luchtvaartmaatschappijen.

Ik heb een verslag gevraagd over de toepassing van die twee maatregelen.

Aan Mevrouw Lalieux zou ik willen zeggen dat ik alle verenigingen meerdere malen heb ontvangen en gestart ben met ontmoetingen met de burgemeesters van de overgevlogen gemeenten. Ik luister naar wat zij te vertellen hebben en ben voorstander van overleg met de plaatselijke overheden om de omwonenden zoveel mogelijk soelaas te bieden.

Ondertussen is de Vliegwet in voorbereiding. Die wet zal zorgen voor de nodige juridische stabiliteit in dit dossier waarbij de nodige structurele maatregelen zullen kunnen worden genomen.

Ik zal er tenslotte voor zorgen dat de oprichting van het onafhankelijk orgaan belast met de controle op de geluidshinder zal geschieden in perfect overleg met de partners van de regering.

25.04 **Stéphane Crusnière** (PS): Ik dank u.

25.05 **Karine Lalieux** (PS): Ik meen dat het hoogtijd is dat er een wetsontwerp komt om de materie te stabiliseren en soelaas te bieden voor de dichtbevolkte zones.

Het incident is gesloten.

26 **Samengevoegde vragen van**
- de heer **Laurent Devin** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de

Êtes-vous favorable à l'instauration de la nuit environnementale, à savoir une extension de la nuit entre 22 heures et 7 heures du matin?

L'accord de gouvernement annonce la création d'une autorité indépendante de contrôle des nuisances sonores autour de l'aéroport de Bruxelles-National. Quelle est l'état de la concertation avec les Régions sur ce projet?

25.03 **Jacqueline Galant**, ministre (*en français*): Pour répondre à M. Crusnière, la procédure CDO (*Continuous Descent Operations*) a été modifiée aux AIP (*Aeronautical Information Publication*) du 25 juin 2015 et s'applique dorénavant à toutes les pistes.

Il est encore trop tôt pour évaluer la bonne application par les contrôleurs aériens et les pilotes des améliorations précitées, mais je suis en contact permanent avec Belgocontrol et les compagnies aériennes à ce sujet.

J'ai demandé un rapport sur l'application de ces deux mesures.

Pour répondre à Mme Lalieux, j'ai reçu toutes les associations plusieurs fois et j'ai commencé à rencontrer les bourgmestres des communes bruxelloises survolées. Je privilégie au maximum l'écoute et la concertation avec les autorités locales dans le but de soulager les riverains.

Entre-temps, la Vliegwet est en préparation et permettra d'assurer la stabilité juridique nécessaire dans ce dossier pour pouvoir prendre les mesures structurelles nécessaires.

Je garantis enfin que la création de l'autorité indépendante de contrôle des nuisances sonores se passera en parfaite concertation avec les partenaires du gouvernement.

25.04 **Stéphane Crusnière** (PS): Je vous remercie.

25.05 **Karine Lalieux** (PS): Pour moi, il est temps d'avoir un projet de loi qui stabilise cette matière et qui soulage les zones densément peuplées.

L'incident est clos.

26 **Questions jointes de**
- M. **Laurent Devin** à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société

Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het gebruik van het alcoholslot in België" (nr. 5236)
 - mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het alcoholslot" (nr. 5498)

Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'utilisation de l'alcolock en Belgique" (n° 5236)
 - Mme Sabien Lahaye-Battheu à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'alcolock" (n° 5498)

26.01 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Sinds 1 oktober 2010 kunnen rechters een alcoholslot opleggen aan autobestuurders die betrapt werden met een alcoholconcentratie tussen 0,5 gram en 0,8 gram per liter in hun bloed. Het wordt echter weinig toegepast. Hoeveel personen kozen er sinds 1 oktober 2010 voor om tijdens de periode van beperkte geldigheid van het rijbewijs niet te rijden, zodat het omkaderingsprogramma niet moest worden gevolgd?

26.01 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Depuis le 1^{er} octobre 2010, le juge peut imposer l'installation d'un alcolock dans la voiture d'un conducteur surpris avec un taux d'alcoolémie de 0,5 à 0,8 gramme par litre de sang. Cette mesure n'est cependant guère appliquée. Depuis cette date, combien de personnes ont-elles choisi de ne pas conduire pendant la période de validité limitée du permis de conduire, de manière à ne pas devoir suivre le programme d'encadrement?

De minister verklaarde al dat ze nadacht over een automatisch verval van het recht op sturen of preventieve alcoholsloten bij bijvoorbeeld bussen. Welke initiatieven overweegt ze?

La ministre a dit qu'elle songeait à instaurer une déchéance automatique du droit de conduire ou à installer des alcolocks préventifs, par exemple dans les bus. Quelles initiatives envisage-t-elle de prendre dans ce cadre?

26.02 Minister Jacqueline Galant (Frans): De beste preventie in de strijd tegen het rijden onder invloed bestaat erin erop te wijzen dat rijden en drinken niet samengaan! Er is nog een belangrijke rol weggelegd voor het Bob-concept, gekoppeld aan regelmatige controles en een geloofwaardig bestraffingsbeleid.

26.02 Jacqueline Galant, ministre (en français): La meilleure prévention pour lutter contre l'alcool au volant est de rappeler que, lorsqu'on conduit, on ne boit pas! Le concept de Bob, couplé à des contrôles réguliers et à une politique de sanctions crédible, jouera encore un rôle important.

(Nederlands) Het slot wordt pas geïnstalleerd na veroordeling, waarbij het heel belangrijk is dat de persoon in kwestie aan het omkaderingsprogramma wil meewerken. Die instemming is, samen met de hoge kostprijs van ruim 3.000 euro, een verklaring waarom de sanctie niet automatisch wordt opgelegd.

(En néerlandais) L'alcolock n'est installé qu'après une condamnation et il est en outre essentiel que le conducteur soit disposé à coopérer à un programme d'accompagnement. Ces deux éléments, l'assentiment de l'automobiliste et le coût élevé de l'alcolock (plus de 3 000 euros) expliquent pourquoi cette sanction n'est pas imposée automatiquement.

(Frans) In Nederland heeft men een administratief systeem van 1,3 à 1,8/1000 aangenomen, waarbij de overtreder automatisch het gebruik van een alcoholslot voor twee jaar wordt opgelegd. Daarnaast wordt hij ook nog strafrechtelijk veroordeeld en moet hij een boete betalen. Het enige alternatief voor dit alcoholslot is een vervallenverklaring van het recht tot sturen voor een periode van vijf jaar. In Nederland zijn ongeveer vier duizend alcoholslots geïnstalleerd en zijn ongeveer vierduizend personen vervallen verklaard van het recht tot sturen voor een periode van vijf jaar.

(En français) Les Pays-Bas ont adopté un système administratif de 1,3 à 1,8/1000 qui impose automatiquement au contrevenant un éthylotest anti-démarrage pour deux ans, auquel il faut ajouter la condamnation pénale et l'amende. La seule alternative à cet éthylotest est une déclaration de déchéance de cinq ans. Environ quatre mille éthylotests anti-démarrage sont installés aux Pays-Bas où environ quatre mille personnes sont déchues du droit de conduire pour cinq ans.

(Nederlands) Op 4 maart 2015 heeft de Nederlandse tegenhanger van de Raad van State

(En néerlandais) Le 4 mars 2015, l'équivalent néerlandais du Conseil d'État a annulé les

de wettelijke bepaling over het alcoholslot nietig verklaard wegens tegenstrijdigheid met het proportionaliteitsbeginsel. De Hoge Raad wees ook op de niet-naleving van het principe dat voor dezelfde inbreuk geen twee sancties kunnen worden opgelegd.

(Frans) In Nederland kan er dus geen enkele nieuwe antistart alcoholtester worden geïnstalleerd voor de uitwerking van een nieuwe reglementering.

Het incident is gesloten.

27 **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw Catherine Fonck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de maatregelen om het mismanagement bij twee dochterondernemingen van de NMBS te bestrijden" (nr. 5288)
- mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de wanpraktijken bij Eurostation" (nr. 5291)
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "Eurostation en de raad van bestuur van 19 juni 2015" (nr. 5367)
- de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de bijeenkomst van de raad van bestuur van de NMBS van 19 juni 2015" (nr. 5453)

27.01 **Catherine Fonck** (cdH): Sinds de indiening van mijn vraag op 19 juni heeft de raad van bestuur, die zich over de ernstige tekortkomingen in het beheer van de twee dochtermaatschappijen Eurostation en Euro Immo Star heeft gebogen, besloten de resultaten van de audits aan het parket over te zenden.

Het is essentieel om te weten of de voorzitter van de raad van bestuur nog altijd in staat is om zijn functie uit te oefenen, aangezien hij rechtstreeks bij die zaak betrokken is.

27.02 **Inez De Coninck** (N-VA): Bij de audits zijn heel wat wanpraktijken naar boven gekomen. De raad van bestuur van de NMBS heeft beslist om het dossier van Eurostation en Euro Immo Star aan het parket te bezorgen.

Wat is het juridische advies van het advocatenkantoor DLA Piper? Zijn er juridisch

dispositions légales relatives à l'alcolock, les jugeant contraires au principe de proportionnalité. Le Hoge Raad néerlandais a pointé le non-respect du principe *non bis in idem*.

(En français) Aux Pays-Bas, aucun nouvel éthylotest anti-démarrage ne peut donc être installé jusqu'à l'élaboration d'une nouvelle réglementation.

L'incident est clos.

27 **Questions jointes de**

- Mme Catherine Fonck à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les mesures prises à la suite des manquements graves de gestion dans deux filiales de la SNCB" (n° 5288)
- Mme Inez De Coninck à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les irrégularités chez Eurostation" (n° 5291)
- M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "Eurostation et le conseil d'administration du 19 juin 2015" (n° 5367)
- M. Marcel Cheron à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le conseil d'administration de la SNCB du 19 juin 2015" (n° 5453)

27.01 **Catherine Fonck** (cdH): Depuis le dépôt de ma question, le 19 juin, le conseil d'administration, qui s'était penché sur les manquements graves de gestion dans deux filiales de la SNCB, Eurostation et Euro Immo Star, a décidé de transmettre au parquet les résultats des audits.

Il est essentiel de savoir si le président du conseil d'administration est toujours en mesure d'assumer sa fonction, étant directement impliqué.

27.02 **Inez De Coninck** (N-VA): Les audits ont mis en évidence de nombreuses irrégularités. Le conseil d'administration de la SNCB a décidé de transmettre au parquet le dossier d'Eurostation et d'Euro Immo Star.

Quelle est la teneur de l'avis juridique rendu par le cabinet d'avocats DLA Piper? A-t-on découvert des

vervolgbare feiten ontdekt? Welke gevolgen geeft de NMBS aan de audit? Wacht zij de beslissing van het parket af? Welke personen hebben vervolgbare feiten gepleegd? Is de goedkeuring van Ernst & Young nodig om de audit te overhandigen aan het gerecht? Werd die goedkeuring desgevallend aangevraagd?

faits susceptibles d'entraîner des poursuites? Quelle suite la SNCB réserve-t-elle à cet audit? Attend-elle la décision du parquet? Quelles personnes ont commis des faits pouvant entraîner des poursuites? Est-il nécessaire d'obtenir l'assentiment d'Ernst & Young pour remettre l'audit à la Justice? Le cas échéant, cette approbation a-t-elle été sollicitée?

27.03 David Geerts (sp.a): Er is sprake van moreel verwerpelijke zaken. Dit zal juridische gevolgen hebben. Dat is een taak van het gerecht. Men moet ook kijken naar het filiaal zelf, het financiële resultaat van Eurostation en de financiële impact op de NMBS om te weten over welke bedragen we spreken.

27.03 David Geerts (sp.a): Certains faits sont moralement répréhensibles et ne resteront pas sans suite sur le plan juridique. Il appartient aux autorités judiciaires d'en décider. Pour connaître les montants dont nous parlons, il faut également prendre en considération la filiale en elle-même, les résultats financiers d'Eurostation et l'incidence financière sur la SNCB.

Wat was de financiële impact van Eurostation op de NMBS in de jaren 2012, 2013 en 2014? Wat was het nettoresultaat? De vorige keer kreeg ik hierop geen antwoord. Wat was de uitkomst van de raad van bestuur?

Quelle a été l'incidence financière d'Eurostation sur la SNCB en 2012, 2013 et 2014? Quel a été le résultat net engrangé par cette filiale? Je n'ai reçu aucune réponse à ma question précédente à ce sujet. Qu'a donné le conseil d'administration?

27.04 Minister Jacqueline Galant (Nederlands): De raad van bestuur van de NMBS heeft op 19 juni 2015 de analyse van de externe audits van haar dochterondernemingen Eurogare, Eurostation en Euro Immo Star voortgezet.

27.04 Jacqueline Galant, ministre (en néerlandais): Le conseil d'administration de la SNCB du 19 juin 2015 a poursuivi l'analyse des audits externes de ses trois filiales Eurogare, Eurostation et Euro Immo Star.

(Frans) Die audits werden op mijn verzoek uitgevoerd, terwijl mijn voorgangers daar ook opdracht toe hadden kunnen geven. De verschillende rapporten omvatten vooral aanbevelingen ter verbetering van het intern bestuur. De raad van bestuur heeft maatregelen in die zin genomen en zal de implementatie ervan nauwlettend opvolgen.

(En français) Ces audits ont été réalisés à ma demande, alors que mes prédécesseurs auraient pu les demander. Les différents rapports contiennent principalement des recommandations d'amélioration de gouvernance interne. Le conseil d'administration a pris des mesures en ce sens et en suivra de près la mise en œuvre.

(Nederlands) De raad van bestuur concludeert dat het verslag over Eurostation en Euro Immo Star elementen bevat waarvan ze niet kan oordelen over de gerechtelijke kwalificatie. De raad acht het nuttig het rapport aan het parket te bezorgen.

(En néerlandais) Le conseil d'administration conclut que le rapport sur Eurostation et Euro Immo Star contient des éléments dont il ne peut évaluer la qualification des faits d'un point de vue judiciaire. Il juge dès lors utile de transmettre ce rapport au parquet.

(Frans) Aan de andere kant is de raad van mening dat het verslag over Eurogare geen indicaties bevat die een bijkomende actie vereisen. We zullen het gerecht zijn werk laten doen zonder enige informatie openbaar te maken.

(En français) En revanche, le conseil estime que le rapport relatif à Eurogare ne contient pas d'éléments nécessitant une action complémentaire. Nous laisserons la justice faire son travail sans rien divulguer.

(Nederlands) Ik bezorg een tabel met een overzicht van de nettoresultaten van Eurostation voor 2012, 2013 en 2014. Het gecumuleerde bedrag van de dividenden die de NMBS in die boekjaren ontvangen heeft, bedraagt bijna 15 miljoen euro.

(En néerlandais) Vous trouverez dans le tableau un aperçu des résultats nets d'Eurostation pour 2012, 2013 et 2014. Le montant cumulé des dividendes perçus par la SNCB pendant ces années comptables s'élève presque à quinze millions d'euros.

27.05 Catherine Fonck (cdH): U hebt niet geantwoord op mijn vraag. Wat er gebeurd is en nog gebeurt, is totaal onaanvaardbaar.

27.06 Minister Jacqueline Galant (Frans): Dat dateert niet van vandaag.

27.07 Catherine Fonck (cdH): Maar de auditverslagen liggen vandaag wel op tafel.

27.08 Minister Jacqueline Galant (Frans): Omdat ik opdracht gegeven heb tot die audits!

27.09 Catherine Fonck (cdH): Dat is uw verantwoordelijkheid. Sinds uw aantreden heeft de CEO van de NMBS de voorzitter openlijk beschuldigd van gesjoemel. In april werd hij opnieuw in de pers over de hekel gehaald. Vandaag komt diezelfde voorzitter van de NMBS-Holding weer in opspraak in de audits omdat hij zich schuldig zou hebben gemaakt aan totaal onaanvaardbare praktijken.

De vraag rijst of hij nog in staat is zijn functie uit te oefenen. Ik hoop dat u uw verantwoordelijkheid zult opnemen.

27.10 Inez De Coninck (N-VA): Al in 2012 heeft het Rekenhof een audit uitgevoerd en daarin stonden dezelfde conclusies als in de rapporten van Ernst & Young.

Ik blijf me afvragen waarom het zo lang heeft geduurd. Wij zijn blij dat er nu wel iets gebeurt, want hotelovernachtingen die een maandloon van een werknemer kosten, kunnen niet.

Wat degelijk moet worden onderzocht is of er opdrachten zijn gegund zonder de wetgeving op overheidsopdrachten te respecteren. Ik hoop dat die zaken eindelijk naar boven komen en dat we de gepaste maatregelen kunnen nemen. Aan megalomane prestigeprojecten heeft de reiziger niet veel.

27.11 David Geerts (sp.a): We hadden van 2012 tot 2014 onze controletaak beter moeten uitvoeren. We moeten ons niet blindstaren op die ene onaanvaardbare overnachting van 2.000 euro, maar uitspitten wat er effectief is gebeurd.

De regering moet goed nadenken of bepaalde activiteiten van de vennootschappen geen financiële meerwaarde kunnen bieden. Als men ze zonder

27.05 Catherine Fonck (cdH): Vous n'avez pas répondu à la question que je vous ai posée. Ce qui s'est passé et se passe est totalement inacceptable.

27.06 Jacqueline Galant, ministre (en français): Cela ne date pas d'aujourd'hui.

27.07 Catherine Fonck (cdH): Mais les audits sont sur la table aujourd'hui.

27.08 Jacqueline Galant, ministre (en français): Parce que je les ai demandés!

27.09 Catherine Fonck (cdH): C'est votre responsabilité. Depuis que vous êtes là, le CEO de la SNCB a accusé le président de la SNCB de magouilles. En avril, il était de nouveau pointé dans la presse. Aujourd'hui, des audits impliquent le même président de la SNCB par rapport à des pratiques totalement inacceptables.

La question se pose de savoir s'il est encore en mesure d'assumer ses fonctions. J'espère que vous prendrez vos responsabilités.

27.10 Inez De Coninck (N-VA): La Cour des comptes avait déjà réalisé un audit en 2012. Or les conclusions rendues dans le cadre de cet audit étaient identiques à celles que nous lisons dans les rapports d'Ernst & Young.

Je continue à me demander pourquoi les responsables ont patienté si longtemps avant d'agir. Nous nous félicitons de constater que des démarches sont prises, tant il est inconcevable de dépenser de l'argent pour des nuitées coûtant l'équivalent d'un mois de salaire d'un travailleur.

Il convient d'examiner de façon approfondie si des marchés ont été adjugés sans respecter la législation sur les marchés publics. J'espère que ces faits seront enfin établis et que nous serons en mesure de prendre les mesures qui s'imposent. Le voyageur n'a cure de projets mégalomanes.

27.11 David Geerts (sp.a): Nous aurions dû mieux assumer notre tâche de contrôle entre 2012 et 2014. Nous ne devons pas nous laisser obnubiler par cette nuitée inacceptable à 2 000 euros et nous devons tirer cette affaire au clair.

Le gouvernement doit bien examiner la question de savoir si certaines activités développées par les sociétés en question ne sont pas susceptibles

meer wil schrappen wegens de malversaties, dan zal die 15 miljoen van elders moeten komen.

d'offrir une plus-value financière. Les supprimer purement et simplement en raison de malversations nous contraindra à aller chercher ailleurs ces 15 millions.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: De overige vragen worden omgezet in schriftelijke vragen. Er is voor het reces geen commissie Infrastructuur met mondelinge vragen meer gepland.

La **présidente**: Les autres questions sont transformées en questions écrites. Aucune nouvelle commission de l'Infrastructure avec des questions orales n'est prévue avant les vacances parlementaires.

De openbare vergadering wordt gesloten om 18.38 uur.

La réunion publique est levée à 18 h 38.