



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

13-04-2016

Namiddag

Mercredi

13-04-2016

Après-midi

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

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

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

INHOUD

SOMMAIRE

Samengevoegde vragen van	1	Questions jointes de	1
- de heer Olivier Maingain aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toekomst van de stations in de provincie Luxemburg" (nr. 9097)	1	- M. Olivier Maingain à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'avenir des gares en province de Luxembourg" (n° 9097)	1
de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de mogelijke sluiting van stations en de eventuele buitengebruikstelling van spoorlijnen in de provincie Luxemburg en in België" (nr. 10229) <i>Sprekers: Marco Van Hees, Jacqueline Galant</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	1	- M. Marco Van Hees à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les menaces visant les gares et les lignes de chemin de fer dans la province du Luxembourg et en Belgique" (n° 10229) <i>Orateurs: Marco Van Hees, Jacqueline Galant</i> , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	1
Vraag van mevrouw Daphné Dumery aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het puntenrijbewijs voor de buitenlanders op Franse wegen" (nr. 9482) <i>Sprekers: Daphné Dumery, Jacqueline Galant</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	2	Question de Mme Daphné Dumery à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "un permis à points pour les étrangers qui empruntent les routes françaises" (n° 9482) <i>Orateurs: Daphné Dumery, Jacqueline Galant</i> , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	2
Samengevoegde vragen van	3	Questions jointes de	3
- mevrouw Daphné Dumery aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het alcoholslot" (nr. 9901)	3	- Mme Daphné Dumery à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'alcolock" (n° 9901)	3
- mevrouw Katrin Jadin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de installatie van alcolocks" (nr. 10644) <i>Sprekers: Daphné Dumery, Katrin Jadin, Jacqueline Galant</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	3	- Mme Katrin Jadin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'installation des éthylotests embarqués" (n° 10644) <i>Orateurs: Daphné Dumery, Katrin Jadin, Jacqueline Galant</i> , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	3
Vraag van mevrouw Karin Jiroflée aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het verdwijnen van fietspunten" (nr. 10029) <i>Sprekers: Karin Jiroflée, Jacqueline Galant</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	5	Question de Mme Karin Jiroflée à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la suppression des points vélo" (n° 10029) <i>Orateurs: Karin Jiroflée, Jacqueline Galant</i> , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	5
Samengevoegde vragen van	6	Questions jointes de	6

- | | | | |
|---|---|---|---|
| <p>- de heer Peter Vanvelthoven aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de verkoop van de spoorwegbedding Borgloon – Tongeren" (nr. 10046)</p> | 6 | <p>- M. Peter Vanvelthoven à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la vente de l'assiette de la voie ferrée Looz – Tongres" (n° 10046)</p> | 6 |
| <p>- de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de mogelijke verkoop van de spoorwegberm tussen Borgloon en Tongeren door de NMBS" (nr. 10057)</p> | 6 | <p>- 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 vente éventuelle de l'assiette de la voie ferrée entre Looz et Tongres par la SNCB" (n° 10057)</p> | 6 |
| <p>- mevrouw Nele Lijnen aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de bedding van de voormalige spoorlijn 23" (nr. 10250)</p> <p><i>Sprekers: Peter Vanvelthoven, Stefaan Van Hecke, Nele Lijnen, Jacqueline Galant</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p> | 6 | <p>- Mme Nele Lijnen à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'assiette de la voie ferrée de l'ancienne ligne 23" (n° 10250)</p> <p><i>Orateurs: Peter Vanvelthoven, Stefaan Van Hecke, Nele Lijnen, Jacqueline Galant</i>, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p> | 6 |
| <p>Samengevoegde vragen van</p> | 7 | <p>Questions jointes de</p> | 7 |
| <p>- mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de eventuele vergeldingsmaatregelen in afwachting van de ondertekening van het sociaal protocolakkoord bij de NMBS" (nr. 10225)</p> | 7 | <p>- Mme Gwenaëlle Grovonius à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les éventuelles mesures de rétorsion dans l'attente de la signature du protocole d'accord social à la SNCB" (n° 10225)</p> | 7 |
| <p>- de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de chantage en het blokkeren van de lonen van de vakbondsvrijgestelden bij de NMBS" (nr. 10227)</p> <p><i>Sprekers: Gwenaëlle Grovonius, Marco Van Hees, Jacqueline Galant</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p> | 7 | <p>- M. Marco Van Hees à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le chantage et le blocage des salaires des permanents syndicaux à la SNCB" (n° 10227)</p> <p><i>Orateurs: Gwenaëlle Grovonius, Marco Van Hees, Jacqueline Galant</i>, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p> | 7 |
| <p>Vraag van de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het minimumaantal personeelsleden bij de NMBS tegen 2018" (nr. 10228)</p> <p><i>Sprekers: Marco Van Hees, Jacqueline Galant</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p> | 9 | <p>Question de M. Marco Van Hees à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'effectif du personnel minimum à la SNCB d'ici 2018" (n° 10228)</p> <p><i>Orateurs: Marco Van Hees, Jacqueline Galant</i>, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p> | 9 |
| <p>raag van de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de rechtvaardigingsgronden voor eersteklascoupés in de treinen en de vraag of het behoud ervan nog opportuun is" (nr. 10230)</p> | 9 | <p>Question de M. Marco Van Hees à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la première classe dans les trains SNCB, sa justification et la pertinence de la maintenir" (n° 10230)</p> | 9 |

- Sprekers:* **Marco Van Hees, Jacqueline Galant**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- Orateurs:* **Marco Van Hees, Jacqueline Galant**, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
- Vraag van mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de financiële situatie van Belgocontrol" (nr. 10273) 11
- Question de Mme Karine Lalieux à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la situation financière de Belgocontrol" (n° 10273) 11
- Sprekers:* **Karine Lalieux, Jacqueline Galant**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- Orateurs:* **Karine Lalieux, Jacqueline Galant**, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
- Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de gevolgen van het uitblijven van een sociaal akkoord" (nr. 10276) 12
- Question 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 "les conséquences de l'absence d'un accord social" (n° 10276) 12
- Sprekers:* **Inez De Coninck, Jacqueline Galant**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- Orateurs:* **Inez De Coninck, Jacqueline Galant**, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
- Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het nieuwe Central Parkrestaurant in Brussel-Centraal" (nr. 10277) 13
- Question 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 "'Central Park', le nouveau restaurant à Bruxelles-Central" (n° 10277) 13
- Sprekers:* **Inez De Coninck, Jacqueline Galant**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- Orateurs:* **Inez De Coninck, Jacqueline Galant**, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
- Vraag van mevrouw Karin Temmerman aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de werken aan de pendelparking van het station Aalst" (nr. 10312) 14
- Question de Mme Karin Temmerman à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les travaux au parking de délestage de la gare d'Aalst" (n° 10312) 14
- Sprekers:* **Karin Temmerman, Jacqueline Galant**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- Orateurs:* **Karin Temmerman, Jacqueline Galant**, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
- Vraag van de heer Georges Gilkinet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het opdoeken van de treinverbinding Brussel-Bazel" (nr. 10366) 15
- Question de M. Georges Gilkinet à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la fin de la liaison Bruxelles-Bâle" (n° 10366) 15
- Sprekers:* **Georges Gilkinet, Jacqueline Galant**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- Orateurs:* **Georges Gilkinet, Jacqueline Galant**, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
- Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de communicatie van de NMBS na de aanslagen van Islamitische Staat" (nr. 10393) 17
- Question 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 "la communication de la SNCB après les attentats perpétrés par l'EI" (n° 10393) 17
- Sprekers:* **Inez De Coninck, Jacqueline Galant**, minister van Mobiliteit, belast met
- Orateurs:* **Inez De Coninck, Jacqueline Galant**, ministre de la Mobilité, chargée de

<p>Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>		<p>Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	
<p>Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "terroristen onder het personeel van de spoorwegen" (nr. 10486)</p> <p><i>Sprekers:</i> Inez De Coninck, Jacqueline Galant, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	19	<p>Question 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 "la présence de terroristes parmi les membres du personnel des chemins de fer" (n° 10486)</p> <p><i>Orateurs:</i> Inez De Coninck, Jacqueline Galant, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	19
<p>Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het gebruik van camerabeelden in treinstations" (nr. 10487)</p> <p><i>Sprekers:</i> Inez De Coninck, Jacqueline Galant, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	20	<p>Question 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 "l'utilisation d'images captées par des caméras dans les gares ferroviaires" (n° 10487)</p> <p><i>Orateurs:</i> Inez De Coninck, Jacqueline Galant, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	20
<p>Vraag van mevrouw Els Van Hoof aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de netheid van het station Leuven" (nr. 10380)</p> <p><i>Sprekers:</i> Els Van Hoof, Jacqueline Galant, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	21	<p>Question de Mme Els Van Hoof à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la propreté de la gare de Louvain" (n° 10380)</p> <p><i>Orateurs:</i> Els Van Hoof, Jacqueline Galant, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p>	21
<p>Vraag van mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de databank met leasingwagens" (nr. 10439)</p> <p><i>Sprekers:</i> Sabien Lahaye-Battheu, Jacqueline Galant, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	22	<p>Question de Mme Sabien Lahaye-Battheu à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la banque de données des voitures en leasing" (n° 10439)</p> <p><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</p>	22
<p>Vraag van mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "een kwaliteitsnorm voor herstelonderzoeken om het rijbewijs terug te krijgen" (nr. 10440)</p> <p><i>Sprekers:</i> Sabien Lahaye-Battheu, Jacqueline Galant, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p>	23	<p>Question de Mme Sabien Lahaye-Battheu à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "une norme de qualité pour les examens de réintégration destinés à récupérer le permis de conduire" (n° 10440)</p> <p><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</p>	23
<p>Vraag van mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de opmaak van het nieuwe transportplan in het algemeen en de vraag naar een rechtstreekse verbinding tussen Brugge en Brussels Airport tijdens het weekend in het bijzonder" (nr. 10441)</p> <p><i>Sprekers:</i> Sabien Lahaye-Battheu,</p>	24	<p>Question de 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'élaboration du nouveau plan de transport en général et la demande d'une liaison directe entre Bruges et Brussels Airport pendant le week-end, en particulier" (n° 10441)</p> <p><i>Orateurs:</i> Sabien Lahaye-Battheu,</p>	24

Jacqueline Galant , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		Jacqueline Galant , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Samengevoegde interpellatie en vragen van	25	Interpellation et questions jointes de	25
- mevrouw Barbara Pas tot de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen over "de open brief van de luchtvaartpolitie omtrent het veiligheidsprobleem op Zaventem" (nr. 138)	25	- Mme Barbara Pas à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges sur "la lettre ouverte de la police aéronautique concernant le problème de la sécurité à Zaventem" (n° 138)	25
- de heer Veli Yüksel aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de evacuatie van de Brusselse treinstations" (nr. 10561)	25	- M. Veli Yüksel à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'évacuation des gares ferroviaires bruxelloises" (n° 10561)	25
- mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de veiligheid op Brussels Airport" (nr. 10651)	25	- Mme Karine Lalieux à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la sécurité à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 10651)	25
<i>Sprekers:</i> Veli Yüksel, Karine Lalieux, Jacqueline Galant , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> Veli Yüksel, Karine Lalieux, Jacqueline Galant , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van mevrouw Caroline Cassart-Mailleux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de lowcosttarieven van Thalys" (nr. 10377)	29	Question 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 "les tarifs low cost envisagés par Thalys" (n° 10377)	29
<i>Sprekers:</i> Caroline Cassart-Mailleux, Jacqueline Galant , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> Caroline Cassart-Mailleux, Jacqueline Galant , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "een alternatief voor de Fyra-verbinding" (nr. 10663)	30	Question de 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 "une alternative à la liaison Fyra" (n° 10663)	30
<i>Sprekers:</i> Jef Van den Bergh, Jacqueline Galant , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen		<i>Orateurs:</i> Jef Van den Bergh, 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 13 APRIL 2016

Namiddag

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

du

MERCREDI 13 AVRIL 2016

Après-midi

De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.25 uur en voorgezeten door mevrouw Lalieux.

La réunion publique de commission est ouverte à 14 h 25 par Mme Karine Lalieux, présidente.

01 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Olivier Maingain aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toekomst van de stations in de provincie Luxemburg" (nr. 9097)
- de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de mogelijke sluiting van stations en de eventuele buitengebruikstelling van spoorlijnen in de provincie Luxemburg en in België" (nr. 10229)

01 **Questions jointes de**

- M. Olivier Maingain à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'avenir des gares en province de Luxembourg" (n° 9097)
- M. Marco Van Hees à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les menaces visant les gares et les lignes de chemin de fer dans la province du Luxembourg et en Belgique" (n° 10229)

01.01 **Marco Van Hees** (PTB-GO!): De provincie Luxemburg wordt al lang zwaar getroffen door de inkrimping van de dienstverlening van de overheid, onder meer als gevolg van het vervoersplan 2014. De rijtijden werden langer, en er werden stations gesloten.

01.01 **Marco Van Hees** (PTB-GO!): La province du Luxembourg est, depuis longtemps, fortement touchée par la destruction des services publics, notamment à cause du plan de transport 2014. Les temps de parcours ont été rallongés et des gares ont été fermées.

Welke stopplaatsen, spoorlijnen en stations wil men nog tijdens deze legislatuur sluiten in het hele land? Veroorzaakt dit beleid waarbij er systematisch stations en spoorlijnen worden opgedoekt geen mobiliteitsproblemen, en is dat niet problematisch voor de democratische toegang tot de vervoermiddelen?

Quels arrêts, lignes et gares envisage-t-on de supprimer d'ici la fin de la législature dans l'ensemble du pays? Cette politique de destruction systématique des gares et des lignes de chemin de fer n'entraîne-t-elle pas des problèmes de mobilité et d'accès démocratique aux moyens de transport?

01.02 Minister **Jacqueline Galant** (*Frans*): Het beheerscontract tussen de Staat en de NMBS voorziet niet in bijkomende sluitingen van stations, stopplaatsen of spoorlijnen.

01.02 **Jacqueline Galant**, ministre (*en français*): Le contrat de gestion liant la SNCB à l'État fédéral ne prévoit aucune suppression supplémentaire de desserte de gares, lignes ou points d'arrêt.

Medio 2015 werd er beslist in 33 stations de loketten te sluiten, maar die beslissing heeft haar beslag nog niet gekregen in de stations Mariembourg, Bertrix, Bouvy, Rivage en Poperinge. De loketten zullen pas gesloten worden nadat de operationele behoeften in verband met het beheer van het treinverkeer geautomatiseerd zullen zijn.

01.03 Marco Van Hees (PTB-GO!): De sluiting van al die stations is een slechte zaak.

Het incident is gesloten.

02 Vraag van mevrouw Daphné Dumery aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het puntenrijbewijs voor de buitenlanders op Franse wegen" (nr. 9482)

02.01 Daphné Dumery (N-VA): De Franse autoriteiten denken eraan om een virtueel rijbewijs in te voeren voor buitenlanders. Het systeem zou bestaan uit 12 punten, waarbij een buitenlandse bestuurder het verbod zou kunnen krijgen om Frankrijk binnen te rijden, maar waarbij ook inbeslagname van het voertuig mogelijk wordt.

Klopt dit bericht? Had de minister daarover contact met de Franse bevoegde minister? Hoe beïnvloedt dit Franse voornemen de bestaande bilaterale overeenkomsten? Kan dit systeem ook ingevoerd worden in ons land?

Voorzitter: mevrouw Isabelle Poncelet.

02.02 Minister Jacqueline Galant (Nederlands): De Fransen willen inderdaad een virtueel rijbewijs met punten invoeren voor buitenlanders. Net zoals een Fransman zal een buitenlander virtueel 12 punten krijgen. Als hij deze 12 punten verliest, dan geldt er een rijverbod in Frankrijk.

Ik heb geen officiële informatie van de bevoegde Franse autoriteiten gekregen. Dit voornemen staat los van het bilaterale akkoord tussen België en Frankrijk betreffende de uitwisseling van gegevens.

Of het voorgestelde systeem een goed of slecht systeem is, laat ik in het midden. Ik denk niet dat het als dusdanig kan worden toegepast in België.

Samen met de ministers van Binnenlandse Zaken en Justitie werk ik aan het verstrengen van de bestaande wetgeving, zoals de implementatie van de kruispuntbank van de rijbewijzen of van de

Mi-2015, il a été décidé de fermer des guichets dans 33 gares mais ces fermetures n'ont pas encore été effectuées dans les gares de Mariembourg, Bertrix, Bouvy, Rivage et Poperinge. Elles interviendront dès que les besoins opérationnels liés à la gestion du trafic auront été automatisés.

01.03 Marco Van Hees (PTB-GO!): La fermeture de toutes ces gares est une mauvaise décision.

L'incident est clos.

02 Question de Mme Daphné Dumery à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "un permis à points pour les étrangers qui empruntent les routes françaises" (n° 9482)

02.01 Daphné Dumery (N-VA): Les autorités françaises envisagent d'instaurer un permis de conduire virtuel pour les étrangers. Le système, qui se composerait de 12 points, permettrait d'imposer à un conducteur étranger une interdiction d'entrer en France au volant d'un véhicule et rendrait possible la saisie de ce dernier.

Cette information est-elle exacte? La ministre a-t-elle pris contact avec son homologue français à ce sujet? Comment ce projet de la France influe-t-il sur les conventions bilatérales en vigueur? Est-il possible d'instaurer ce système également dans notre pays?

Présidente: Mme Isabelle Poncelet.

02.02 Jacqueline Galant, ministre (en néerlandais): Les Français ont en effet l'intention d'instaurer un permis à points virtuel pour les étrangers. Ce permis virtuel comporterait 12 points au même titre que le permis français. L'étranger qui perdra ces 12 points se verra infliger une interdiction de conduire en France.

Je n'ai pas reçu d'information officielle de la part des autorités françaises compétentes en la matière. Ce projet n'a aucun lien avec l'accord bilatéral belgo-français sur l'échange de données.

Ce n'est pas à moi de m'exprimer quant à la qualité du système évoqué. Je ne pense pas qu'un tel système puisse être appliqué chez nous.

En coopération avec les ministres de l'Intérieur et de la Justice, je travaille au renforcement de la législation existante et notamment à la mise en place d'une banque-carrefour des permis de

Cross Borderrichtlijn, om de recidive beter te kunnen bestrijden.

02.03 Daphné Dumery (N-VA): Het gaat voorlopig louter om berichten, want het voorstel moet de parlementaire molen nog doorlopen. Dit moet echter wel van nabij opgevolgd worden.

Het incident is gesloten.

03 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Daphné Dumery aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het alcoholslot" (nr. 9901)
- mevrouw Katrin Jadin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de installatie van alcolocks" (nr. 10644)

03.01 Daphné Dumery (N-VA): Het BIVV stuurt al lang aan op een administratieve vereenvoudiging voor de toepassing van het alcoholslot. De Nederlanders keren blijkbaar op hun stappen terug en vinden nu dat daar een gerechtelijke uitspraak voor nodig is.

De minister is zelf voorstander van het verplicht plaatsen van een alcoholslot in schoolbussen en autocars. Welke stappen zullen wij zetten? Hoe kan de wetgeving in Nederland daar invloed op uitoefenen?

03.02 Katrin Jadin (MR): Sinds de inwerkingtreding van het koninklijk besluit betreffende de installatie van het alcoholslot en het omkaderingsprogramma zouden er amper 25 voertuigen met een alcolock zijn uitgerust.

Dat de maatregel zo weinig succes heeft, komt volgens de sector door de te logge gerechtelijke procedure en de te hoge kosten. Het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) pleit voor een vereenvoudiging van de voorwaarden voor de verplichte installatie van een alcoholslot en voor een algemene toepassing van de maatregel op bestuurders die bij een controle onder invloed blijken te zijn.

Bevestigt u die statistieken? Zult u de toepassing van de maatregel uitbreiden tot de recidiverende alcomobilisten?

03.03 Minister Jacqueline Galant (Frans): Sinds de jurisprudentie van de Nederlandse Raad van

conduire ou de la directive transfrontalière, afin de mieux lutter contre la récidive.

02.03 Daphné Dumery (N-VA): Il ne s'agit que d'une annonce pour l'instant, car la proposition doit encore suivre toute la procédure parlementaire. Il conviendra toutefois de suivre attentivement ce dossier.

L'incident est clos.

03 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 "l'alcolock" (n° 9901)
- Mme Katrin Jadin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'installation des éthylotests embarqués" (n° 10644)

03.01 Daphné Dumery (N-VA): L'IBSR réclame depuis longtemps une simplification administrative pour l'application de "l'alcolock". Les Néerlandais semblent faire marche arrière et considèrent désormais qu'il faut une décision judiciaire pour installer le dispositif.

La ministre est personnellement favorable à l'installation obligatoire d'un 'alcolock' dans les bus scolaires et les autocars. Quelles dispositions allons-nous prendre? Dans quelle mesure la législation néerlandaise peut-elle influencer le cours de nos décisions?

03.02 Katrin Jadin (MR): Depuis l'entrée en vigueur de l'arrêté royal autorisant leur installation, seuls 25 véhicules auraient été équipés d'éthylotests embarqués.

Ce manque de succès s'explique, selon le secteur, par une procédure judiciaire trop lourde et par son coût élevé. L'Institut belge pour la sécurité routière (IBSR) plaide pour une simplification des conditions d'imposition de l'éthylotest embarqué et pour une généralisation de la mesure aux conducteurs contrôlés avec un certain niveau d'alcool dans le sang.

Confirmez-vous ces statistiques? Comptez-vous élargir son application aux infractions graves et répétées au taux d'alcoolémie?

03.03 Jacqueline Galant, ministre (en français): Depuis la jurisprudence du Conseil d'État

State van 4 maart 2015 mogen er geen alcolocks meer geïnstalleerd worden. Ondanks het succes van deze methode wordt het gebruik ervan als buitenproportioneel aangemerkt, omdat er bij de beslissing geen rekening werd gehouden met de specificiteit van de persoon of de situatie.

In België werden er sinds de invoering van de reglementering 35 voertuigen uitgerust met een alcolock. De typegoedkeuring werd pas in november 2011 verleend, en het servicecentrum werd pas in augustus 2012 erkend. Steeds meer mensen stappen in het omkaderingsprogramma, dat doorgaans positief beoordeeld wordt.

(Nederlands) Door de hoge kostprijs van het alcoholslot in verhouding tot de bestaande boetes zijn rechters niet geneigd om personen te veroordelen tot zo een alcoholslot. Ik wil hierin verandering brengen door de boetes substantieel op te trekken en de rechters verplicht een alcoholslot te laten opleggen aan recidivisten, tenzij zij uitvoerig kunnen motiveren waarom zij dit niet doen.

(Frans) Als de rechter geen alcoholslot oplegt, zal de duur van het verval van het recht tot sturen gevoelig worden verlengd.

(Nederlands) Tijdens de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid van 15 december 2015 hebben de ministers hun steun betuigd aan het invoeren van een alcoholslot in het personenvervoer. Mijn administratie bestudeert momenteel de manier waarop een reglementering kan uitgewerkt worden in samenwerking met de Gewesten en de federaties en binnen het kader van het professioneel goederen- en personenvervoer. Dit project heeft niet als doel de professionele vervoerders te stigmatiseren. Het alcoholslot zal namelijk preventief en niet bestraffend gebruikt worden. Een eerste onderzoek wordt momenteel uitgevoerd om alle praktische en wettelijke aspecten op te lijsten.

03.04 Daphné Dumery (N-VA): Er is misschien wel een bedenking te maken over de hoge kostprijs, zeker als dit als preventieve maatregel voorgesteld wordt aan de professionele sector. Toch wens ik de minister veel succes hiermee.

03.05 Katrin Jadin (MR): Er zouden meer voertuigen met een alcoholslot moeten worden uitgerust.

Kunt u geen strengere administratieve sancties meenemen in uw programma?

Het incident is gesloten.

néerlandais du 4 mars 2015, plus aucun dispositif ne peut être placé. Malgré le succès de la méthode, son recours était considéré comme disproportionné car la décision ne prenait pas en compte la particularité des personnes ou des situations.

En Belgique, 35 véhicules ont été équipés depuis l'entrée en vigueur de la réglementation. Le modèle d'éthylotest n'a été approuvé qu'en novembre 2011 et le centre de service n'a été reconnu qu'en août 2012. Des personnes continuent à rejoindre le programme d'encadrement, généralement évalué de façon positive.

(En néerlandais) Eu égard au coût élevé de l'alcolock par rapport aux amendes existantes, les juges rechignent à condamner les conducteurs à installer ce dispositif. J'entends apporter des changements dans ce domaine en augmentant substantiellement les amendes et en obligeant les juges à imposer l'installation d'un alcolock aux récidivistes, sauf à dûment motiver leur refus de prononcer cette sanction.

(En français) Si le juge n'impose pas un éthylotest anti-démarrage, la période de déchéance du droit de conduire sera substantiellement augmentée.

(En néerlandais) Le 15 décembre 2015, lors des États généraux de la sécurité routière, les ministres ont soutenu l'idée de l'introduction d'un alcolock dans le secteur du transport de personnes. Mon administration étudie actuellement comment développer une réglementation en coopération avec les Régions et les fédérations et dans le cadre du transport professionnel de marchandises et de personnes. La finalité du projet n'est pas de stigmatiser les transporteurs professionnels. L'alcolock sera en effet un dispositif préventif et non répressif. Une première analyse est actuellement menée, en vue dresser l'inventaire des différents éléments pratiques et légaux.

03.04 Daphné Dumery (N-VA): Le coût élevé de l'alcolock est peut-être discutable, a fortiori s'il est présenté au secteur professionnel comme un outil de prévention. Je souhaite néanmoins bonne chance à la ministre pour la réalisation de ce projet.

03.05 Katrin Jadin (MR): Il faudrait bien plus de véhicules équipés.

Des sanctions administratives plus sévères ne pourraient-elles pas intégrer votre programme?

L'incident est clos.

De **voorzitter**: De vergadering wordt geschorst. De minister gaat naar de plenaire vergadering.

La **présidente**: La réunion est suspendue. La ministre se rend en séance plénière.

04 Vraag van mevrouw Karin Jiroflée aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het verdwijnen van fietspunten" (nr. 10029)

04 Question de Mme Karin Jiroflée à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la suppression des points vélo" (n° 10029)

Voorzitter: de heer Peter Vanvelthoven.

Président: M. Peter Vanvelthoven.

04.01 Karin Jiroflée (sp.a): Een aantal weken geleden diende mijn fractie een voorstel van resolutie in waarin wij vragen om de fietspunten te behouden. De maatregel om een aantal fietspunten af te schaffen, is namelijk niet alleen in tegenspraak met de beleidsnota van de minister die het heeft over multimodale overstapplaatsen, maar betekent ook een verminderde dienstverlening aan de reiziger.

04.01 Karin Jiroflée (sp.a): Il y a quelques semaines, mon groupe a déposé une proposition de résolution dans laquelle il demandait le maintien des points vélo. La mesure visant à supprimer certains d'entre eux est non seulement en contradiction avec la note de politique générale de la ministre, qui tend à multiplier les lieux de transit multimodaux, mais entraîne également la dégradation du service proposé aux voyageurs.

Bovendien dreigen er 75 banen te sneuvelen in de sociale economie. Voor de fietspunten die behouden blijven, wordt de sociale clausule afgeschaft, waardoor ook commerciële bedrijven kunnen meedingen. De dienstvergoeding die door de NMBS aan de uitbaters van de fietspunten werd betaald, wordt afgeschaft of gehalveerd.

De surcroît, 75 emplois risquent de disparaître dans le cadre de l'économie sociale. Pour ce qui est des points vélo qui sont maintenus, la clause sociale a été supprimée et les entreprises commerciales peuvent dès lors également entrer en concurrence. L'indemnité de services versée par la SNCB aux exploitants des points vélo est également supprimée ou diminuée de moitié.

Hoeveel federale subsidies zal fietspunt Diest moeten inleveren? Zal dat gecompenseerd worden? Gaat de minister akkoord met de Europese aanbesteding waardoor de sociale economie in een aantal fietspunten wordt bedreigd? Wat zal de minister doen om de sociale economie te vrijwaren?

À quel montant de subsides fédéraux le point vélo de Diest devra-t-il renoncer? Comment cette diminution sera-t-elle compensée? La ministre souscrit-elle à l'adjudication européenne menaçant l'économie sociale dans certains points vélo? Que compte faire la ministre pour sauver l'économie sociale?

04.02 Minister Jacqueline Galant (*Nederlands*): De onderhandelingsprocedure voor het toekennen van de contracten aan de uitbaters van de fietspunten loop momenteel nog. Het bedrag dat de gegunde onderneming voor de opdrachten zal ontvangen, is pas bij de gunning gekend.

04.02 Jacqueline Galant, ministre (*en néerlandais*): La procédure de négociation pour l'attribution des contrats aux exploitants des points vélo est toujours en cours. Le montant qui sera alloué à l'entreprise sélectionnée pour lui permettre d'accomplir ses missions ne sera connu qu'au moment de la passation.

De aanbestedingsprocedure verloopt met een oproep tot kandidaturen voor één opdracht met verschillende loten. De grensbedragen voor een Europese publicatie werden daarbij overschreden.

La procédure d'adjudication se déroule par appel à candidatures pour une mission unique comportant différents lots. Les plafonds pour une publication européenne ont été dépassés.

De toekomstige strategie voor de fietspunten zal in het kader van het intermodaal platform samen met de Gewesten worden besproken.

La future stratégie pour les points vélo sera discutée avec les Régions dans le cadre de la plateforme intermodale.

04.03 Karin Jiroflée (sp.a): Ik heb geen antwoord gekregen op mijn concrete vragen. Ik concludeer daaruit dat de subsidies voor Diest zullen

04.03 Karin Jiroflée (sp.a): Comme vous n'avez pas répondu à mes questions précises, j'en conclus que les subventions allouées à Diest seront réduites

verminderen en dat er niets gedaan wordt om de sociale economie te redden.

Het incident is gesloten.

05 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Peter Vanvelthoven aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de verkoop van de spoorwegbedding Borgloon – Tongeren" (nr. 10046)
- de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de mogelijke verkoop van de spoorwegberm tussen Borgloon en Tongeren door de NMBS" (nr. 10057)
- mevrouw Nele Lijnen aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de bedding van de voormalige spoorlijn 23" (nr. 10250)

05.01 **Peter Vanvelthoven** (sp.a): De NMBS wil een deel van de oude spoorwegbedding tussen Tongeren en Sint-Truiden – een gebied van 11 hectaren op het grondgebied van Borgloon en Tongeren – voor 550.000 euro verkopen aan een privépersoon. Als beheerder van het gebied heeft Natuurpunt een voorkooprecht, maar de prijs is onhaalbaar. Het oude zogenaamde Fruitspoor heeft een unieke erfgoed- en natuurwaarde, is een toeristische levensader en zorgt voor heel wat veilige fiets- en wandelverbindingen.

Waarom wordt dit gebied eigenlijk verkocht en waarom werd de provincie Limburg hierover niet eerst geïnformeerd?

05.02 **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen): De bedding van die spoorlijn wordt sinds 1993 gedeeltelijk verhuurd aan de provincie Limburg. Ze heeft immers een unieke erfgoed-, natuur- en mobiliteitswaarde. Het is dan ook niet opportuun dat dit gebied in privéhanden komt, want dat brengt de toegankelijkheid in gevaar.

Wat is de stand van zaken van de verkoop? Waarom wordt het gebied verkocht? Klopt het dat de provincie Limburg, Natuurpunt en de gemeenten pas laat op de hoogte werden gebracht van de verkoopplannen? Welke algemene principes hanteert de NMBS in haar grond- en plannenbeleid? Wordt er rekening gehouden met het algemeen belang en de bestaande, maatschappelijk

et que rien ne sera fait pour sauver l'économie sociale.

L'incident est clos.

05 **Questions jointes de**

- M. Peter Vanvelthoven à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la vente de l'assiette de la voie ferrée Looz – Tongres" (n° 10046)
- 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 vente éventuelle de l'assiette de la voie ferrée entre Looz et Tongres par la SNCB" (n° 10057)
- Mme Nele Lijnen à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'assiette de la voie ferrée de l'ancienne ligne 23" (n° 10250)

05.01 **Peter Vanvelthoven** (sp.a): La SNCB voudrait vendre une partie de l'assiette de l'ancienne ligne Tongres – Saint-Trond, soit un terrain de 11 hectares situé sur le territoire de Looz et de Tongres, à un particulier pour un montant de 550 000 euros. Natuurpunt, qui gère ce domaine, dispose d'un droit de préemption, mais il lui est impossible de réunir cette somme. Cette ancienne ligne, mieux connue sous le nom de Fruitspoor, a une valeur touristique vitale outre sa valeur patrimoniale et environnementale et elle offre de nombreux itinéraires cyclo-pédestres sûrs.

Pourquoi cette vente et pourquoi la province du Limbourg n'en a-t-elle pas été préalablement informée?

05.02 **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen): L'assiette de cette ligne ferroviaire est en partie louée à la province de Limbourg depuis 1993. Elle revêt en effet une valeur unique en termes de patrimoine, de nature et de mobilité. Il n'est donc pas opportuun de placer cette zone entre les mains du secteur privé car son accessibilité en serait compromise.

Quel est l'état d'avancement de la procédure de mise en vente? Pourquoi vend-on cette zone? Est-il exact que la province de Limbourg, l'organisation Natuurpunt et les communes n'ont été informées que tardivement des projets de vente? Quels principes généraux la SNCB applique-t-elle dans sa politique foncière et d'aménagement du territoire? Est-il tenu compte de l'intérêt général et des projets

waardevolle projecten?

05.03 Nele Lijnen (Open Vld): Op 25 februari 2016 keurde de Kamer nog een resolutie goed over het verbeteren van fietsverbindingen van en naar stations.

Heeft de NMBS rekening gehouden met die resolutie? Welke argumenten hanteren de NMBS en Infrabel om verlaten spoorwegen al dan niet te verkopen?

05.04 Minister Jacqueline Galant (Nederlands): Doorheen de jaren werden al verschillende gedeelten van de voormalige spoorlijn 23 Borgloon – Tongeren verkocht. Ze is dus reeds onderbroken. In 2013 bood de NMBS alle resterende gronden aan de provincie Limburg aan, maar die liet begin 2014 weten niet geïnteresseerd te zijn.

Een tijdje geleden liet een privépersoon weten geïnteresseerd te zijn in een gebied zonder fietspaden. Natuurpunt kreeg de kans om een bod uit te brengen en ook de markt zal worden geconsulteerd.

05.05 Peter Vanvelthoven (sp.a): Lopen de biedingen nog?

05.06 Minister Jacqueline Galant (Nederlands): Normaal gezien niet meer.

05.07 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Ik kreeg geen duidelijk antwoord over de stand van zaken van de verkoop of over de algemene verkoopsprincipes van de NMBS.

Het incident is gesloten.

Voorzitter: mevrouw Karine Lalieux.

De **voorzitter**: Vraag nr. 10224 van de heer Devin wordt uitgesteld.

06 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de eventuele vergeldingsmaatregelen in afwachting van de ondertekening van het sociaal protocolakkoord bij de NMBS" (nr. 10225)
- de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de chantage en het blokkeren van de lonen van de vakbondsvrijgestelden bij de

existants qui présentent une valeur sociale?

05.03 Nele Lijnen (Open Vld): Pas plus tard que le 25 février 2016, la Chambre a approuvé une résolution relative à l'amélioration des pistes cyclables à destination et en provenance des gares.

La SNCB a-t-elle pris cette résolution en considération? Quels sont les arguments avancés par l'entreprise ferroviaire et Infrabel pour vendre ou non des voies désaffectées?

05.04 Jacqueline Galant, ministre (en néerlandais): Différentes portions de l'ancienne ligne ferroviaire 23 Looz-Tongres ont été vendues au fil des ans. Cette ligne est dès lors déjà tronquée. En 2013, la SNCB a proposé tous les terrains restants à la province du Limbourg, laquelle a décliné l'offre début 2014.

Il y a quelque temps, un particulier a manifesté son intérêt pour une zone dénuée de pistes cyclables. L'organisation 'Natuurpunt' a pu introduire une offre et le marché sera également consulté.

05.05 Peter Vanvelthoven (sp.a): Les enchères sont-elles encore ouvertes?

05.06 Jacqueline Galant, ministre (en néerlandais): Normalement, non.

05.07 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Je n'ai pas reçu de réponse précise quant à l'état d'avancement de cette vente ou aux principes généraux de vente observés par la SNCB.

L'incident est clos.

Présidente: Mme Karine Lalieux.

La **présidente**: La question n° 10224 de M. Devin est reportée.

06 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 "les éventuelles mesures de rétorsion dans l'attente de la signature du protocole d'accord social à la SNCB" (n° 10225)
- M. Marco Van Hees à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le chantage et le blocage des salaires des permanents syndicaux à la SNCB" (n° 10227)

NMBS" (nr. 10227)

06.01 Gwenaëlle Grovonius (PS): De lonen van de vrijgestelde vakbondsafgevaardigden van de NMBS blijven bevroren tot het sociaal akkoord ondertekend is. Zo een retorsiemaatregel is onaanvaardbaar bij een overheidsbedrijf, en riekt naar chantage. Dat is een onverantwoorde zet van de NMBS, nu de onderhandelingen met de sociale partners volop aan de gang zijn.

Bevestigt u die informatie? Hebt u de NMBS tot de orde geroepen? Wat hebt u ondernomen om een einde te maken aan deze onduldbare situatie?

06.02 Marco Van Hees (PTB-GO!): Volgens de krant *L'Echo* heeft de NMBS-Groep de vakbonden laten weten dat de lonen van de vrijgestelden sinds 1 januari niet meer gestort worden zolang het sociaal protocolakkoord niet ondertekend is.

Dat protocolakkoord belooft weinig goeds voor het spoorwegpersoneel. De directie draait de geldkraan dicht voor de vakbonden en zet hun zo het mes op de keel. Onderhandelen met het mes op tafel is nefast voor het sociaal overleg.

Bevestigt u dat alles? Zult u een einde maken aan die chantage, u die pretendeert dat u het sociaal overleg hoog in het vaandel hebt?

06.03 Minister Jacqueline Galant (Frans): HR Rail laat mij weten dat er net als in het verleden een overeenkomst opgesteld wordt met de vakbonden nadat er een sociaal akkoord gesloten is. De jongste overeenkomst werd op 23 juni 2015 voor 31 december 2015 opgezegd. HR Rail heeft de vakbonden als conservatoire maatregel schriftelijk ingelicht.

De vakbonden zullen hun officiële standpunt over het ontwerpprotocolakkoord meedelen op de vergadering van de stuurgroep op 20 april. We moeten de afloop van die vergadering afwachten.

06.04 Gwenaëlle Grovonius (PS): Wat vindt de minister ervan? U zou een duidelijk statement moeten maken en die situatie in niet mis te verstane bewoordingen moeten veroordelen.

06.05 Marco Van Hees (PTB-GO!): Als ik het goed begrijp, zegt u dat HR Rail dit niet heeft toegepast per 1 januari. Ik heb u niet horen zeggen dat u een einde zou maken aan die chantage.

De **voorzitter:** De minister heeft u geantwoord dat het niet aan haar is om het overleg in goede banen

06.01 Gwenaëlle Grovonius (PS): Les salaires des délégués permanents à la SNCB sont gelés jusqu'à la signature de l'accord social. Cette mesure de rétorsion, inacceptable dans le chef d'une entreprise publique, peut s'assimiler à du chantage. La SNCB agit de façon irresponsable en pleine négociation avec les partenaires sociaux.

Confirmez-vous cette information? Avez-vous rappelé à l'ordre la SNCB? Qu'avez-vous fait pour mettre un terme à cette situation inadmissible?

06.02 Marco Van Hees (PTB-GO!): Selon *L'Echo*, le Groupe SNCB a informé les syndicats qu'il bloquait le versement des salaires des permanents syndicaux depuis le 1^{er} janvier tant que le protocole d'accord social ne sera pas signé.

Le protocole d'accord s'annonce mauvais pour les cheminots. La direction force la main des syndicats en leur coupant les vivres. Ce chantage inédit met à mal la concertation sociale.

Confirmez-vous les faits? Vous qui prétendez privilégier la concertation sociale, allez-vous intervenir pour mettre fin à ce chantage?

06.03 Jacqueline Galant, ministre (en français): HR Rail me communique que, comme par le passé, une convention syndicale est rédigée avec les organisations syndicales après qu'un accord social ait été atteint. La dernière convention a été résiliée le 23 juin 2015 pour le 31 décembre 2015. HR Rail a écrit aux organisations syndicales à titre conservatoire.

Les organisations communiqueront leur position officielle au projet du protocole d'accord lors de la réunion du comité de pilotage du 20 avril. Nous devons donc attendre les résultats de cette réunion.

06.04 Gwenaëlle Grovonius (PS): J'aurais aimé entendre l'avis de la ministre. Vous devriez indiquer fermement que cette attitude est inacceptable.

06.05 Marco Van Hees (PTB-GO!): Si je comprends bien, vous dites que cela n'a pas été appliqué par HR Rail au 1^{er} janvier. Vous ne m'avez pas dit si vous alliez intervenir pour faire cesser le chantage.

La **présidente:** La ministre vous a répondu qu'elle ne gérât pas la concertation.

te leiden.

06.06 **Marco Van Hees** (PTB-GO!): Uw daadloosheid slaat mij met stomheid.

Het incident is gesloten.

07 **Vraag van de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het minimumaantal personeelsleden bij de NMBS tegen 2018" (nr. 10228)**

07.01 **Marco Van Hees** (PTB-GO!): Het protocolakkoord, dat niet door alle vakbonden werd goedgekeurd, bepaalt dat de spoorwegen het tegen eind 2018 met 2.200 personeelsleden minder zullen moeten doen. Alleen werd het vorige protocol niet eens nageleefd: het personeelsbestand zou gehandhaafd blijven op 38.000 betrekkingen, maar er zijn er nog maar 34.000.

Bevestigt u dat er 31.765 werknemers aan het werk zouden moeten blijven? Zult u een drempel instellen waarvan niet mag afgeweken worden? Denkt u dat er met zo een afslankingsoperatie een moderne NMBS kan oprijzen? Kunt u zich ertoe verbinden geen maatregelen te nemen die de werkgelegenheid negatief zouden beïnvloeden en nadelig zouden zijn voor de reizigers?

07.02 **Minister Jacqueline Galant** (*Frans*): Dat cijfer werd bepaald op basis van hypothesen, want de beheerscontracten liggen nog steeds op de onderhandelingstafel, maar ik kan het bevestigen.

De bedrijven moeten zelf hun personeelsbehoefte vaststellen. Dat effectief is een van de parameters die meegenomen moeten worden in de zorg voor een betere kwaliteit van de dienstverlening voor de reiziger, binnen het door de regering vastgelegde budgettaire kader.

07.03 **Marco Van Hees** (PTB-GO!): Welk spoorbeleid voert u? U geeft de indruk dat het spoorwegvervoer u geen moer interesseert.

Het incident is gesloten.

08 **Vraag van de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de rechtvaardigingsgronden voor eersteklascoupés in de treinen en de vraag of het behoud ervan nog opportuun is" (nr. 10230)**

06.06 **Marco Van Hees** (PTB-GO!): Votre passivité me sidère.

L'incident est clos.

07 **Question de M. Marco Van Hees à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'effectif du personnel minimum à la SNCB d'ici 2018" (n° 10228)**

07.01 **Marco Van Hees** (PTB-GO!): Le protocole d'accord, qui n'a pas été approuvé par toutes les organisations syndicales, prévoit 2 200 cheminots de moins fin 2018. Mais le précédent protocole n'a même pas été respecté: il fallait maintenir 38 000 agents et ils ne sont plus que 34 000.

Confirmez-vous qu'il faudrait maintenir 31 765 travailleurs? Envisagez-vous de fixer un plancher infranchissable? Pensez-vous qu'une telle diminution d'emplois est de nature à développer une SNCB moderne? Pouvez-vous vous engager à ne pas prendre des mesures qui pourraient influencer négativement le niveau d'emploi et léser les usagers?

07.02 **Jacqueline Galant**, ministre (*en français*): Je peux vous confirmer ce nombre déterminé sur la base d'hypothèses, les contrats de gestion étant toujours en négociation.

C'est aux entreprises de déterminer leurs besoins en personnel. Cet effectif est un des paramètres à gérer en vue d'une meilleure qualité au profit du voyageur, dans le cadre budgétaire fixé par le gouvernement.

07.03 **Marco Van Hees** (PTB-GO!): Quelle est votre politique ferroviaire? Vous donnez l'impression d'une absence totale d'intérêt pour le rail.

L'incident est clos.

08 **Question de M. Marco Van Hees à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la première classe dans les trains SNCB, sa justification et la pertinence de la maintenir" (n° 10230)**

08.01 Marco Van Hees (PTB-GO!): Er is een nijpend gebrek aan zitplaatsen in de treinen. Er lijkt weinig veranderd te zijn sinds de 19^{de} eeuw! In eersteklascoupés is er wel plek, tweedeklasreizigers moeten maar blijven staan: dat is een vorm van segregatie.

Hoe rechtvaardigt u dat onderscheid tussen rijke en arme reizigers? Hoeveel procent van de reizigers spoort eerste klas? Hoeveel extra inkomsten brengt dat in het laatje? Hoeveel kost het instandhouden van twee klassen? Welke meerkosten brengen de eersteklascoupés mee in het bestek voor de bestelling van de nieuwe M7-rijtuigen? Hoeveel kosten de fameuze lederen zitbanken waarover u het onlangs had?

08.02 Minister Jacqueline Galant (Frans): Er is geen sprake van een segregatie van de reizigers op grond van het inkomen. De NMBS biedt twee comfortniveaus aan aan de reizigers, die de keuze heeft tussen eerste en tweede klas.

Sommige categorieën van treinreizigers mogen gratis eerste klas sporen. Er is een verplichte tegemoetkoming van de werkgever in de prijs van een abonnement tweede klas voor het woon-werkverkeer. Sommige werkgevers betalen ook het supplement voor eerste klas.

In 2015 werd er op 2,8 procent van de trajecten in het binnenlandse spoorwegvervoer eerste klas gereisd; 5,8 procent van de inkomsten van het binnenlandse treinvervoer werd door de eersteklasreizigers genereerd.

Voor de eersteklas- en tweedeklasrijtuigen geldt dezelfde cyclus voor het onderhoud. De constructiekosten zijn ook even hoog. Een gemengd (eerste- en tweedeklascoupés) M7-rijtuig kost 1,9 procent meer dan een gewoon tweedeklasrijtuig. Voor een M7-rijtuig bedragen de globale meerkosten voor de uitrusting en door de lagere capaciteit 1.190 euro per zitplaats, wat gezien moet worden in verhouding tot de levensduur van het materieel. De inkomsten uit de klasverhogingen dekken die meerkosten. De lederen bekleding kost 301 euro meer per zitplaats, en die kosten zijn inbegrepen in de globale meerkosten.

08.03 Marco Van Hees (PTB-GO!): Als u zegt dat dit een persoonlijke keuze van de reiziger is, moet ik dat toch tegenspreken.

We worden teruggekatapulteerd naar een economische segregatie van de reizigers.

08.01 Marco Van Hees (PTB-GO!): Les trains souffrent d'un manque chronique de places assises. Cela semble avoir peu changé depuis le XIXe siècle! Le fait qu'il soit possible de s'asseoir en première classe mais pas en deuxième constitue une forme de ségrégation.

Comment justifiez-vous cette distinction entre usagers riches et pauvres? Quel pourcentage des voyageurs emprunte la première classe? Quelles rentrées supplémentaires cela génère-t-il? Combien coûte l'existence de deux classes? Dans la commande des nouveaux véhicules M7, quel est le surcoût engendré par les voitures de première classe? Combien coûtent les fameux sièges en cuir dont vous avez récemment parlé?

08.02 Jacqueline Galant, ministre (en français): Il ne s'agit pas d'une quelconque ségrégation de la clientèle sur la base du revenu. La SNCB propose deux environnements avec chacun leur propre niveau de confort, au choix du client.

Certaines catégories de personnes peuvent voyager gratuitement en première classe. Pour les déplacements domicile/travail, l'employeur a l'obligation d'intervenir dans le prix de l'abonnement en deuxième classe. Certains prennent en charge le supplément pour la première classe.

En 2015, 2,8 % des trajets en trafic intérieur ont été effectués en première classe, générant des recettes de 5,8 %. Les recettes supplémentaires sont d'environ 1,7 % des recettes du trafic intérieur.

Les voitures de première et deuxième classes sont soumises au même cycle de maintenance. Leurs coûts de construction ne diffèrent pas. Pour les M7, une voiture mixte (1^{ère} et 2^e classes) coûte 1,9 % de plus qu'une voiture entièrement de deuxième classe. Pour une M7, le surcoût global lié aux équipements et à la réduction de capacité est de 1 190 euros par place assise, à rapporter à la durée de vie du matériel. Les recettes issues du surclassement couvrent ce surcoût. Le revêtement en cuir coûte 301 euros de plus par place assise, inclus dans le surcoût global.

08.03 Marco Van Hees (PTB-GO!): Je ne peux vous rejoindre quand vous affirmez qu'il s'agit d'un choix personnel.

Nous revenons à une ségrégation économique entre usagers.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

09 **Vraag van mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de financiële situatie van Belgocontrol" (nr. 10273)**

09 **Question de Mme Karine Lalieux à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la situation financière de Belgocontrol" (n° 10273)**

09.01 **Karine Lalieux** (PS): Het derde beheerscontract tussen de federale Staat en Belgocontrol bepaalt dat de prestaties die voortvloeien uit de plaatselijke luchtvaartnavigatiedienstverlening op de regionale openbare luchthavens en op Brussels Airport geheel of ten dele worden gefactureerd aan de federale Staat.

09.01 **Karine Lalieux** (PS): Le troisième contrat de gestion de Belgocontrol prévoit que les prestations de contrôle aérien dites terminales effectuées pour les aéroports régionaux et pour Brussels Airport sont facturées en totalité ou en partie à l'État fédéral.

Kunt u me het totale bedrag én het aan de federale Staat en aan derden gefactureerde gedeelte meedelen voor de plaatselijke luchtvaartnavigatiedienstverlening door Belgocontrol in 2014 en 2015 voor elk van de vijf Belgische luchthavens? Heeft de Belgische Staat die facturen ook effectief betaald? Hoe staat het met de heronderhandeling met de Gewesten over het samenwerkingsakkoord van 1989? In de oorspronkelijke begroting 2016 waren geen kredieten opgenomen om de kosten met betrekking tot de dienstverlening van Belgocontrol te dekken. Welke bedragen werden er naar aanleiding van de begrotingscontrole gevraagd en welke middelen werden er toegezegd om de toekomstige facturen te betalen?

Pouvez-vous communiquer le montant total et la part facturée à l'État fédéral et à des tiers des prestations terminales effectuées par Belgocontrol en 2014 et en 2015 pour chacun des cinq aéroports belges? Pouvez-vous nous confirmer que l'État a acquitté les factures qui lui ont été adressées concernant lesdites prestations? Quel est l'état d'avancement de la renégociation avec les Régions de l'accord de coopération de 1989? En l'absence de crédits prévus au budget initial 2016 en vue de couvrir les prestations de Belgocontrol, quels sont les montants qui ont été demandés et obtenus lors du contrôle budgétaire afin d'honorer les factures à venir?

09.02 **Minister Jacqueline Galant** (*Frans*): Tot 2014 werden de kosten voor de luchtvaartnavigatiedienstverlening deels gefactureerd aan de Gewesten, wat de regionale luchthavens betreft, en deels aan de gebruikers, voor Brussels Airport. De niet-gefactureerde kosten waren voor rekening van Belgocontrol, dat met een structureel tekort kampte. Sinds 2015 worden de kosten die voortvloeien uit de dienstverlening verdeeld tussen de gebruikers, de Gewesten en de federale Staat op grond van de verdeelsleutel bepaald bij het koninklijk besluit van 19 december 2014. Het deel dat ten laste is van de federale Staat bedraagt 69 procent voor Charleroi, 35 procent voor Luik, 100 procent voor Antwerpen en Oostende en 25 procent voor Brussels Airport.

09.02 **Jacqueline Galant**, ministre (*en français*): Jusqu'en 2014, les coûts des services de navigation aérienne étaient facturés en partie aux Régions pour les aéroports régionaux et aux usagers pour l'aéroport de Bruxelles-National. Les coûts non facturés étaient supportés par Belgocontrol, qui présentait un déficit structurel. Depuis 2015, les coûts des services sont partagés entre les usagers, les Régions et l'État fédéral selon la clé fixée par l'arrêté royal du 19 décembre 2014. La partie à charge de l'État fédéral est de 69 % pour Charleroi, 35 % pour Liège, 100 % pour Anvers et Ostende et 25 % pour Bruxelles-National.

In 2015 bedroegen de kosten voor de luchtvaartnavigatiedienstverlening door Belgocontrol op de Belgische luchthavens 7,5 miljoen voor Charleroi, 7,2 miljoen voor Luik, 5,4 miljoen voor Antwerpen, 2,3 miljoen voor Oostende en 34 miljoen voor Brussels Airport.

En 2015, les coûts des services de navigation prestés par Belgocontrol aux aéroports belges s'élevaient à 7,5 millions pour Charleroi, 7,2 millions pour Liège, 5,4 millions pour Anvers, 2,3 millions pour Ostende et 34 millions pour Bruxelles-National.

De facturen voor de dienstverlening in de periode januari-oktober 2015 werden al betaald door de federale Staat. De betaling van de facturen voor november 2015 is aan de gang.

De onderhandelingen over het samenwerkingsakkoord lopen. Het extra budget ten bedrage van 25 miljoen euro zal deze of volgende week worden besproken in de ministerraad.

09.03 Karine Lalieux (PS): Die onderhandelingen met de Gewesten moeten worden geïntensiveerd. Betaalt het Vlaams Gewest zijn facturen?

09.04 Minister Jacqueline Galant (Frans): Het is de luchthaven die dat rechtstreeks doet.

09.05 Karine Lalieux (PS): Heeft u het bedrag van 25 miljoen euro voor Belgocontrol verkregen in het kader van het vorige week gesloten begrotingsakkoord?

09.06 Minister Jacqueline Galant (Frans): De onderhandelingen zijn nog aan de gang.

09.07 Karine Lalieux (PS): Het is dus niet echt een begrotingsakkoord.

09.08 Minister Jacqueline Galant (Frans): Er zal een ministerraad worden gewijd aan de bespreking van dat specifieke punt.

09.09 Karine Lalieux (PS): Ik veroordeel die wilde staking, maar de onderhandelingen moeten worden voortgezet. Het beheer van de veiligheid op Brussels Airport laat te wensen over.

Het incident is gesloten.

10 Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de gevolgen van het uitblijven van een sociaal akkoord" (nr. 10276)

10.01 Inez De Coninck (N-VA): De syndicale conventie is sinds eind 2015 beëindigd. Er is dus geen akkoord meer op basis waarvan de vakbonden recht hebben op een toelage.

Volgens N-VA is het onlogisch dat de dotaties aan de vakbonden bij de NMBS berekend worden op een hoger aantal voltijdsequivalenten dan er in de praktijk zijn, namelijk op 38.000 personeelsleden in plaats van 34.000. Als het aantal personeelseffectieven in de komende jaren nog gaat dalen tot 31.765, lijkt het ons niet meer dan logisch dat ook die vakbondstoelage evenredig

Les factures des services prestés entre janvier 2015 et octobre 2015 ont été acquittées par l'État fédéral. Celles de novembre sont en train d'être acquittées.

Les négociations sur l'accord de coopération sont en cours. La question du budget complémentaire de 25 millions sera débattue cette semaine ou la semaine prochaine en Conseil des ministres.

09.03 Karine Lalieux (PS): Il faut accélérer ces négociations avec les Régions. La Région flamande honore-t-elle le paiement de ses factures?

09.04 Jacqueline Galant, ministre (en français): C'est l'aéroport qui s'en occupe directement.

09.05 Karine Lalieux (PS): Dans le cadre de l'accord budgétaire conclu la semaine dernière, avez-vous obtenu les 25 millions destinés à Belgocontrol?

09.06 Jacqueline Galant, ministre (en français): Les négociations sont encore en cours.

09.07 Karine Lalieux (PS): Donc ce n'est pas vraiment un accord budgétaire.

09.08 Jacqueline Galant, ministre (en français): Un conseil des ministres est prévu pour aborder ce point spécifique.

09.09 Karine Lalieux (PS): Je condamne cette grève sauvage mais les négociations doivent continuer. La gestion de la sécurité à l'aéroport de Bruxelles-National laisse à désirer.

L'incident est clos.

10 Question 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 "les conséquences de l'absence d'un accord social" (n° 10276)

10.01 Inez De Coninck (N-VA): La convention syndicale a été dénoncée fin 2015. Il n'existe donc plus aucun accord sur la base duquel les syndicats ont droit à une subvention.

La N-VA estime qu'il n'est pas logique que les dotations accordées aux syndicats de la SNCB soient calculées sur un nombre d'équivalents temps plein plus élevé que le nombre réel, soit 38 000 membres du personnel au lieu de 34 000. Si l'effectif est ramené à 31 765 dans les années à venir, il nous semble tout à fait logique que le montant des dotations diminue proportionnellement.

daalt.

Bevestigt de minister dat er geen vakbondstoelage, met uitzondering van de syndicale premie, wordt uitbetaald voor de periode van januari tot nu? Op hoeveel personeelseffectieven zal de syndicale conventie en de bijhorende vakbondstoelage gebaseerd worden? Wordt het aantal van meer dan 70 vrijgestelden afgebouwd? Zal de vakbondstoelage afhankelijk worden gemaakt van de uitslagen van de sociale verkiezingen en wordt er daarmee rekening gehouden in de sociale conventie?

10.02 Minister **Jacqueline Galant** (*Nederlands*): In een aangetekende brief van 25 juni 2015 werden de conventies met de syndicale organisatie, die werden afgesloten in 2009 en 2010, opgezegd tegen december 2015. De onderhandelingen over een nieuw protocol van sociaal akkoord en een nieuwe sociale conventie zijn lopende.

De nieuwe sociale conventie zal rekening houden met het aantal personeelsleden in dienst op 1 januari 2016. Het aantal vrijgestelden zal eveneens rekening houden met het aantal personeelsleden in dienst bij de NMBS.

De syndicale conventie die momenteel wordt opgemaakt binnen de huidige wettelijke beschikkingen inzake syndicale representativiteit bij HR Rail, heeft betrekking op de periode 2016-2018. De besprekingen houden nog geen rekening met nieuwe wettelijke initiatieven inzake het houden van sociale verkiezingen.

10.03 **Inez De Coninck** (N-VA): Het verheugt me te vernemen dat de NMBS kan besparen zonder dat de reiziger daarvan hinder ondervindt.

Het incident is gesloten.

11 **Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het nieuwe Central Parkrestaurant in Brussel-Centraal" (nr. 10277)**

11.01 **Inez De Coninck** (N-VA): Het oude postkantoor in Brussel-Centraal wordt ingericht als restobar met de naam Central Park.

Wie zal dit etablissement uitbaten? Hoeveel investeert de NMBS in het pand? Op welke termijn wordt dat bedrag via de huuropbrengsten terugverdiend? Op basis van welke criteria werd het project toegewezen? Waren er nog andere

La ministre confirme-t-elle qu'aucune dotation, à l'exception de la prime syndicale, n'est versée aux syndicats pour la période allant de janvier à maintenant? Sur combien d'effectifs la convention syndicale et les subventions y afférentes se baseront-elles? Le nombre de plus de 70 travailleurs dispensés sera-t-il réduit? Les subventions dépendront-elles de l'issue des élections sociales? Est-il tenu compte de cette issue dans la convention sociale?

10.02 **Jacqueline Galant**, ministre (*en néerlandais*): Les conventions conclues en 2009 et 2010 avec les organisations syndicales ont été résiliées à partir de décembre 2015 par une lettre recommandée datant du 25 juin 2015. Les négociations relatives à un nouveau protocole d'accord social et à une nouvelle convention sociale sont en cours.

La nouvelle convention sociale tiendra compte du nombre de membres du personnel en service au 1^{er} janvier 2016. Le nombre de travailleurs dispensés sera également calculé sur la base du nombre d'effectifs en service au sein de la SNCB.

La convention sociale en cours d'élaboration suivant les dispositions légales actuelles en matière de représentativité syndicale au sein de HR Rail porte sur la période 2016-2018. Les discussions ne tiennent pas encore compte des nouvelles initiatives légales en matière d'organisation d'élections sociales.

10.03 **Inez De Coninck** (N-VA): Je suis ravie d'apprendre que la SNCB peut réaliser des économies sans pour autant gêner les voyageurs.

L'incident est clos.

11 **Question 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 "'Central Park', le nouveau restaurant à Bruxelles-Central" (n° 10277)**

11.01 **Inez De Coninck** (N-VA): L'ancien bureau de poste de la gare de Bruxelles-Central sera transformé en restobar baptisé 'Central Park'.

Qui va exploiter cet établissement? Quel est l'investissement de la SNCB dans ce local? À quelle échéance cet investissement sera-t-il remboursé par les recettes locatives? Quels ont été les critères d'attribution du projet? D'autres projets candidats

kandidaat-projecten?

étaient-ils en lice?

11.02 Minister **Jacqueline Galant** (*Nederlands*): Central Park zal worden uitgebaat door Le Central Park SPRL via een concessiecontract voor negen jaar. De NMBS investeerde 175.000 euro in elektriciteit, watertoevoer en ventilatie om de ruimte geschikt te maken voor gebruik. Alle andere kosten zijn voor de concessionaris. Deze investering wordt in minder dan zes jaar terugverdiend.

11.02 **Jacqueline Galant**, ministre (*en néerlandais*): Central Park sera exploité par la SPRL Le Central Park par le biais d'une concession d'une durée de neuf ans. La SNCB a investi 175 000 euros dans l'installation électrique, l'approvisionnement en eau et la ventilation, de sorte à rendre les locaux aptes à l'exploitation. Tous les autres frais sont à charge du concessionnaire. Cet investissement sera récupéré en moins de six ans.

De exploitatie van de ruimte werd toegewezen na een marktconsultatie. Er waren drie kandidaten. De keuze is gemaakt op basis van het concept, de kwaliteit en de complementariteit voor het station. Er werd ook rekening gehouden met de concessievergoeding en de investeringen die de kandidaten zelf te laste wilden nemen.

L'exploitation de cet espace a été allouée à l'issue d'une consultation du marché. Trois candidats étaient en lice. Le choix a été effectué sur la base du concept, de sa qualité et de sa complémentarité avec la gare. Le montant de l'indemnité de concession et des investissements que les candidats étaient disposés à prendre en charge a également pesé dans la décision.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

12 **Vraag van mevrouw Karin Temmerman aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de werken aan de pendelparking van het station Aalst" (nr. 10312)**

12 **Question de Mme Karin Temmerman à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les travaux au parking de délestage de la gare d'Alost" (n° 10312)**

12.01 **Karin Temmerman** (sp.a): Sinds eind februari 2015 zijn er werken bezig aan het station van Aalst. Door de werken aan de pendelparking zullen de komende twee jaar slechts 350 van de 700 parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Hierdoor zijn pendelaars met langlopende parkeerabonnementen niet meer zeker van hun beloofde plaats.

12.01 **Karin Temmerman** (sp.a): Des travaux sont en cours dans la gare d'Alost depuis la fin du mois de février 2015. En raison des travaux réalisés dans le parking pour navetteurs, seules 350 des 700 places de stationnement seront disponibles durant les deux années à venir. Les navetteurs détenant un abonnement de parking à long terme ne sont dès lors plus assurés de disposer de la place qui leur était garantie.

Welke maatregelen werden getroffen om alle pendelaars met een parkeerabonnement een plaats op de pendelparking te verzekeren?

Quelles mesures ont été prises pour garantir une place à tous les navetteurs disposant d'un abonnement de stationnement?

Is in compensaties voorzien voor de pendelaars die geen plaats vinden?

Des compensations sont-elles prévues pour les navetteurs qui ne trouveront pas de place pour stationner leur véhicule?

Wat moeten pendelaars met een parkeerabonnement doen wanneer zij een volle parking aantreffen?

Quelle est la marche à suivre pour les navetteurs lorsque le parking est complet?

Kan een pendelaar die normaal in Aalst de trein neemt en daarom daar een parkeerabonnement kocht, maar die nu de trein in een ander station in een deelgemeente moet nemen, daar ook parkeren?

Si un navetteur qui prend normalement le train à Alost et qui a acheté un abonnement de parking pour cette gare doit désormais prendre le train dans une autre gare faisant partie de la même commune, peut-il aussi y stationner?

Is er overleg met De Lijn geweest? Is in kiss-and-ridezones voorzien? Zijn er pendelfietsen beschikbaar?

Une concertation a-t-elle eu lieu avec De Lijn? Des zones "dépose minute" sont-elles prévues? Des bicyclettes ont-elles été mises à la disposition des navetteurs?

12.02 Minister **Jacqueline Galant** (*Nederlands*): Volgens de NMBS was de stationsparking van Aalst voor de werken nooit volzet. Het aantal plaatsen per categorie – reizigers met parkeerabonnement, toevallige treinreizigers en eigen personeel – wordt geteld. De prioriteit is het aanbieden van een gegarandeerde parkeerplaats aan de reizigers met een treinabonnement.

12.02 **Jacqueline Galant**, ministre (*en néerlandais*): D'après la SNCB, le parking de la gare d'Alost n'était jamais complet avant le début des travaux. Le nombre de places est compté pour chaque catégorie – voyageurs en possession d'un abonnement de parking, voyageurs occasionnels et membres du personnel. La priorité est de garantir une place de parking aux voyageurs disposant d'un abonnement de train.

Voor het begin van de werken heeft de NMBS de verkoop van nieuwe parkeerabonnementen stopgezet, ze biedt geen parkeertickets meer aan voor niet-abonnees en verminderde het aantal plaatsen voor haar personeel. Er zijn dan ook genoeg parkeerplaatsen voor de huidige abonnees. Er is ook geen wachtlijst voor parkeerabonnementen.

Avant le début des travaux, la SNCB avait cessé de vendre de nouveaux abonnements de parking. Elle ne propose plus de tickets de parking aux voyageurs non abonnés et a réduit le nombre de places de parking mises à la disposition de son personnel. Dès lors, le nombre de places de parking réservées aux abonnés actuels est suffisant. Il n'existe pas non plus de liste d'attente pour les abonnements de parking.

Alle stadsbussen en het merendeel van de streekbussen van De Lijn stoppen aan het station van Aalst.

Tous les bus urbains et la majorité des bus régionaux de la compagnie De Lijn s'arrêtent à la gare d'Alost.

De NMBS plant momenteel geen andere maatregelen.

La SNCB ne prévoit pas d'autres mesures pour l'instant.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: Vraag nr. 10284 van de heer Cheron en vraag nr. 10353 van de heer Foret zijn omgezet in schriftelijke vragen.

La **présidente**: La question n° 10284 de M. Cheron est transformée en question écrite, ainsi que la question n° 10353 de M. Foret.

13 **Vraag van de heer Georges Gilkinet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het opdoeken van de treinverbinding Brussel-Bazel" (nr. 10366)**

13 **Question de M. Georges Gilkinet à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la fin de la liaison Bruxelles-Bâle" (n° 10366)**

13.01 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen): NMBS Europe kondigde onlangs aan dat de verbinding tussen Brussel en Bazel, via lijn 161 en 162, zou worden opgeheven. De te lange rijtijd, die daarvoor als reden wordt aangevoerd, is gedeeltelijk te wijten aan de eindeloze werken op de as Brussel-Luxemburg.

13.01 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen): La SNCB Europe a annoncé la fin de la liaison entre Bruxelles et Bâle qui empruntait la ligne 161-162. Le temps de parcours trop long, invoqué pour justifier cette suppression, est en partie dû aux interminables travaux sur l'axe Bruxelles-Luxembourg.

Nadat de hoop op de indienststelling van een kantelbaktrein in rook was opgegaan, verliest lijn 161-162 als gevolg van de opheffing van die verbinding nu ook zijn status van internationale lijn. Dit is eens te meer slecht nieuws voor de mobiliteit in het zuiden van Wallonië.

Après que l'espoir de mise en service d'un train pendulaire se soit éteint, la fin de cette liaison enlève donc à la ligne 161-162 son statut de ligne internationale. Il s'agit d'une mauvaise nouvelle de plus pour la mobilité dans le sud de la Wallonie.

Bevestigt u die informatie? Welke beweegredenen liggen er aan de basis van die beslissing? Werd die beslissing in samenspraak met de Franse en de Zwitserse spoorwegen genomen? Hoeveel reizigers maakten er maandelijks gebruik van die lijn? Welke gevolgen zal die beslissing hebben voor de internationale status van lijn 161-162? Welke alternatieven zullen er worden voorgesteld?

13.02 Minister **Jacqueline Galant** (*Frans*): Sinds zondag 3 april 2016 rijden die twee treinen niet meer. Ik heb de redenen voor de opheffing al op 16 maart 2016 uiteengezet in mijn antwoord op vraag nr. 9762 van mevrouw Grovonius. De beslissing werd in overleg met de Franse, de Zwitserse en de Luxemburgse spoorwegen genomen.

De NMBS heeft geen gegevens verstrekt in verband met het reizigersaantal. Die gegevens vallen onder het zakengeheim. Voor Namen en Aarlen blijft de verbinding naar Straatsburg via het station Luxemburg het interessantst. In het station Luxemburg kan men overstappen op hst-treinen naar Thionville, Metz, Nancy en Straatsburg.

De voorbije vijf jaar werd er 300 miljoen geïnvesteerd in de as Brussel-Luxemburg, meer bepaald voor de vervanging van kunstwerken, de plaatsing van nieuwe 25 kV-bovenleidingen, de gedeeltelijke vernieuwing van de seinsystemen, en de herinrichting van de stations Gembloux, Ciney en Jemelle. Er worden momenteel besprekingen gevoerd over de toekomstige investeringen.

13.03 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen): Die beslissing is betreurenswaardig. In de loop der jaren is de kwaliteit van het internationale aanbod op die lijn verslechterd. De rijtijd nam toe, de wachttijd voor de aansluiting in het station Brussel-Luxemburg is ongelofelijk lang geworden en de cateringdienst werd afgeschaft.

Dit is zo een beetje de kroniek van een aangekondigde afschaffing van die trein. Uw alternatieven vormen geen alternatief op het stuk van kwaliteit van de dienstverlening. U gewaagt van vage discussies over nieuwe investeringen. Ondanks de financiering van de NMBS door de Belgische Staat zou het aantal reizigers een 'bedrijfsgeheim' zijn. Dit is een zoveelste symptoom van het gebrek aan investeringen in ons railvervoer. De kwaliteit van het aanbod is bepalend voor de kwantiteit van de vraag.

Het incident is gesloten.

Confirmez-vous cette information? Quels en sont les motifs? Cette décision a-t-elle été concertée avec les compagnies française et suisse? Combien de voyageurs empruntaient-ils cette ligne chaque mois? Quelles seront les conséquences pour le statut international de la ligne 161-162? Quelles seront les alternatives proposées?

13.02 **Jacqueline Galant**, ministre (*en français*): Ces deux trains ont cessé de circuler le dimanche 3 avril 2016. Les motifs de cette suppression ont déjà été exprimés dans ma réponse à la question n° 9762 de Mme Grovonius le 16 mars 2016. Cette décision a été prise en concertation avec les compagnies française, suisse et luxembourgeoise.

Aucune information sur le nombre de voyageurs ne m'a été communiquée par la SNCB. Ces données relèvent du secret d'affaires. Pour Namur et Arlon, la relation vers Strasbourg via la gare de Luxembourg reste la plus intéressante. À la gare de Luxembourg, il est possible de prendre des correspondances vers Thionville, Metz, Nancy et vers Strasbourg par le TGV.

Sur les cinq dernières années, 300 millions ont été investis sur l'axe Bruxelles-Luxembourg, notamment pour le remplacement d'ouvrages d'art, la ré-électrification en 25 kV, le renouvellement partiel des systèmes de signalisation, le réaménagement des gares de Gembloux, Ciney et Jemelle. Les investissements futurs sont en discussion.

13.03 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen): Cette décision est déplorable. Au fil des années, la qualité de l'offre internationale a été remise en question sur cette ligne. Le temps de parcours a été allongé. Le temps d'attente est devenu incroyablement long en gare de Bruxelles-Luxembourg. Le service de catering a été supprimé.

C'est un peu la chronique de la suppression annoncée de ce train. Vos alternatives n'en sont pas, en termes de qualité de service. Vous évoquez de vagues discussions sur de nouveaux investissements. Malgré le financement de la SNCB par l'État belge, le nombre de voyageurs serait un "secret d'affaires". Voilà un nouveau symptôme du désinvestissement dans notre transport par rail. La qualité de l'offre engendre pourtant la quantité de la demande.

L'incident est clos.

14 Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de communicatie van de NMBS na de aanslagen van Islamitische Staat" (nr. 10393)

14.01 Inez De Coninck (N-VA): Na de aanslagen van 22 maart hadden de pendelaars nood aan duidelijke communicatie om te weten hoe ze terug thuis moesten raken.

De website van de NMBS was die dag lange tijd moeilijk bereikbaar. Op datzelfde ogenblik werkten de websites van de MIVB en De Lijn wel vlot.

Hoe communiceerde de NMBS het stilleggen van haar dienstverlening naar haar reizigers?

Waarom was de NMBS-website moeilijk bereikbaar en die van de regionale vervoersmaatschappijen niet? Welke stappen zal de NMBS ondernemen om dat te verbeteren? Waarom verstrekt de NMBS geen realtime open data aan derden zoals Google Maps? Zal de NMBS haar crisiscommunicatie van 22 maart evalueren?

14.02 Minister **Jacqueline Galant** (*Nederlands*): In een crisissituatie zet de NMBS een operationeel nood- en interventieplan in. Op basis van de genomen beslissingen wordt dan informatie bezorgd aan de verschillende communicatiekanalen. De toestand evolueert dan uiteraard voortdurend.

Op 22 maart moest de verwevenheid van een zeer groot aantal treinen in real time herzien worden. In een eerste fase werd het treinverkeer naar Brussel ingeperkt. In een tweede fase werden alternatieve vervoerplannen uitgewerkt in afwachting van instructies vanuit het Crisiscentrum. Zodra de instructies ontvangen waren, kon het vervoerplan voor de treinregeling voor de avondspits meegedeeld worden.

Er werden verscheidene communicatieacties gevoerd, onder meer via de website. De informatie op de crisispagina en het bericht van storing werden continu geactualiseerd tot 23.45 uur. Daarnaast werden er acties gevoerd aan boord van de treinen en in de stations via de schermen, de geluidssystemen en door het stationspersoneel aan de hand van persberichten, via Belga en via de sociale media. Om 8.17 uur werd een eerste algemene tweet geplaatst om te melden dat het

14 Question 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 "la communication de la SNCB après les attentats perpétrés par l'EI" (n° 10393)

14.01 Inez De Coninck (N-VA): Après les attentats du 22 mars, les navetteurs ont éprouvé le besoin de disposer d'informations claires leur permettant de savoir comment ils pourraient regagner leur domicile.

Ce jour-là, l'accès au site de la SNCB est resté longtemps difficile. Au même moment, les sites de la STIB et de De Lijn fonctionnaient parfaitement.

Comment la SNCB a-t-elle informé ses voyageurs de l'interruption de ses services?

Pourquoi l'accès au site de la SNCB était-il tellement difficile, alors que celui des sociétés régionales de transport ne l'était pas? Quelles mesures prendra la SNCB pour améliorer la situation? Pourquoi l'entreprise ferroviaire ne fournit-elle pas des données ouvertes en temps réel à des tiers comme Google Maps? La SNCB va-t-elle procéder à une évaluation de sa communication de crise du 22 mars?

14.02 **Jacqueline Galant**, ministre (*en néerlandais*): En cas de crise, la SNCB active un plan opérationnel d'urgence et d'intervention et des informations sont ensuite fournies aux différents canaux de communication sur la base des décisions prises. La situation évolue alors évidemment en permanence.

Le 22 mars, il a fallu revoir en temps réel l'interconnexion d'un très grand nombre de trains. Dans un premier temps, le trafic ferroviaire a été limité en direction de Bruxelles. Ensuite, des plans de transport de substitution ont été élaborés en attendant des instructions du Centre de Crise. Dès que celles-ci ont été reçues, le plan de transport pour l'offre de trains de l'heure de pointe du soir a pu être communiqué.

Diverses actions de communication ont été déployées, notamment par le biais du site internet. Les informations publiées sur la page de crise et le message de perturbation du trafic ferroviaire ont été actualisés en permanence jusqu'à 23 h 45. Des actions ont été menées parallèlement à bord des trains et dans les gares au moyen des écrans et des haut-parleurs ainsi que par l'entremise du personnel, à partir de communiqués de presse relayés par Belga et par les médias sociaux. Un

treinverkeer naar Zaventem Luchthaven onderbroken was. Om 10.19 uur werden de klanten via een algemene tweet ingelicht dat de Brusselse stations gesloten waren. Om 10.43 uur werd een algemene tweet geplaatst waarbij de reizigers werd aanbevolen om zich niet naar Brussel te begeven. Het socialemediateam heeft gemiddeld om de 22 seconden een vraag beantwoord.

De treinbegeleiders hebben via extra berichten de reizigers in de treinen geïnformeerd over de sluiting van de Brusselse stations.

In alle stations werd via de audiosystemen, de schermen en ook live aangekondigd dat de Brusselse stations gesloten waren. De reizigers werden ontmoedigd om naar Brussel te reizen. In alle belangrijke stations werden extra infobalies opgezet om de reizigers te informeren.

Om 10.34 uur heeft de NMBS een bericht ter attentie van de pers verstuurd, waarin ze de instructie van het federale crisiscentrum overnam dat de bevolking werd verzocht om elke verplaatsing naar Brussel te vermijden. Om 11.50 uur en 12.50 uur heeft de NMBS voor de pers een stand van zaken opgemaakt van de toestand op het net in Vlaanderen en Wallonië.

Gedurende de hele dag werd de website van de NMBS druk bezocht. De website is in de loop van de dag niet altijd gemakkelijk toegankelijk geweest, maar is nooit uitgevallen. Op korte termijn zal de NMBS de architectuur van haar informaticanetwerk herzien, samen met leverancier Infrabel. Op langere termijn werkt de NMBS aan een project voor de vernieuwing van haar website en de terbeschikkingstelling van de realtimegegevens van de dienstregelingen. Zij wacht echter nog op de definitieve specificaties van het wetsontwerp en de bijbehorende KB's.

Zoals bij elke crisis organiseert de NMBS op verschillende niveaus ervaringsfeedbackvergaderingen, om te onderzoeken of de voorziene crisisprocedures toegepast werden en om acties te identificeren die bij een volgende crisis herhaald of vermeden moeten worden.

14.03 Inez De Coninck (N-VA): Ik ben blij dat de NMBS overweegt om data in real time ter beschikking te stellen.

Het incident is gesloten.

Voorzitter: de heer Emmanuel Burton.

premier tweet général a été posté à 8 h 17 pour signaler l'interruption du trafic ferroviaire vers l'aéroport de Zaventem. À 10 h 19, un tweet général a informé les clients de la fermeture de toutes les gares bruxelloises. À 10 h 43, un tweet général a été posté, recommandant aux voyageurs de ne pas se rendre à Bruxelles. L'équipe 'médias sociaux' a répondu à une question en moyenne toutes les 22 secondes.

À bord des trains, les accompagnateurs ont diffusé des annonces informant les voyageurs de la fermeture des gares bruxelloises.

Dans toutes les gares, cette information a été relayée par le biais des systèmes audio, des écrans et du personnel. Les voyageurs ont été dissuadés de se rendre à Bruxelles. Des guichets d'information ont été installés dans toutes les grandes gares pour informer les voyageurs.

À 10 h 34, la SNCB a envoyé à la presse un communiqué relayant la consigne du centre fédéral de crise demandant à la population d'éviter tout déplacement en direction de Bruxelles. À 11 h 50 et à 12 h 50, la SNCB a fait pour la presse un état de la situation sur le réseau en Flandre et en Wallonie.

Le site internet de la SNCB a connu une forte affluence tout au long de la journée. Il n'a pas été toujours facile d'y accéder, mais il n'est jamais tombé en rade. À court terme, la SNCB va revoir l'architecture de son réseau informatique en coopération avec le fournisseur Infrabel. À plus long terme, la SNCB élabore un projet visant à renouveler son site internet et à publier en temps réel les données relatives aux horaires. Elle attend toutefois encore les spécifications définitives du projet de loi et des arrêtés royaux y afférents.

Comme lors de chaque crise, la SNCB organise, à différents niveaux, des réunions relatives au retour d'expérience afin de vérifier si les procédures de crise en vigueur ont été appliquées et d'identifier les actions à réitérer ou à éviter lors de prochaines crises.

14.03 Inez De Coninck (N-VA): Je me réjouis que la SNCB envisage de donner accès aux informations en temps réel.

L'incident est clos.

Président: M. Emmanuel Burton.

De **voorzitter**: Vraag nr. 10430 van mevrouw de Coster-Bauchau zal behandeld worden in de commissie voor het Bedrijfsleven. De vragen nrs 10439, 10440 en 10441 van mevrouw Lahaye-Battheu vervallen evenals de interpellatie nr. 138 en de vragen nrs 10561 en 10651 van mevrouw Pas, de heer Yüksel en mevrouw Lalieux.

15 Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "terroristen onder het personeel van de spoorwegen" (nr. 10486)

15.01 Inez De Coninck (N-VA): Bij Infrabel werd een werknemer ontslagen wegens verdachte banden met een veroordeelde terrorist.

Hoe luidden de commentaren in het juryrapport bij de aanwerving van deze persoon? Hoe waren zijn evaluaties? Waren er klachten over deze man?

De minister zegt te werken aan een betere screening van het spoorwegpersoneel. Wat is de stand van zaken? Voor welke functies zal deze screening gelden?

15.02 Minister **Jacqueline Galant** (Nederlands): Om deontologische redenen kunnen geen persoonlijke gegevens over de selectieprocedure worden gegeven. Het dossier van de persoon in kwestie bevat geen klachten of incidenten.

Om aangeworven te worden bij de spoorwegen, mag men geen gerechtelijk verleden hebben. Momenteel worden enkel de bewakings- en veiligheidsagenten onderworpen aan een meer doorgedreven screening. Zowel de NMBS als ikzelf willen dat uitbreiden. Op mijn initiatief vonden meer dan een jaar geleden al de eerste vergaderingen plaats over de invoering van een screeningssysteem voor het spoorwegpersoneel.

Het doel is breder dan enkel het voorkomen van terroristische aanvallen.

Na de nodige adviezen en vergadering hebben we beslist dat de wet van 11 december 1998 over de classificatie en de veiligheidsmachtigingen, veiligheidsattesten en veiligheidsadviezen kan worden uitgebreid tot het personeel dat in aanraking komt met kritieke infrastructuur. In dit verband werd ook het KB tot uitvoering van de artikelen 13, 24 en 25 van de wet van 1 juli 2011 over de beveiliging en bescherming van de kritieke spoorinfrastructuur

Le **président**: La question n° 10430 de Mme de Coster-Bauchau sera traitée en commission de l'Économie. Les questions n°s 10439, 10440 et 10441 de Mme Lahaye-Battheu sont supprimées. L'interpellation n° 138 et les questions n°s 10561 et 10651 de Mme Pas, M. Yüksel et Mme Lalieux également.

15 Question 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 "la présence de terroristes parmi les membres du personnel des chemins de fer" (n° 10486)

15.01 Inez De Coninck (N-VA): Un membre du personnel d'Infrabel a été licencié en raison de ses liens présumés avec un terroriste condamné.

Quels étaient les commentaires du rapport du jury au moment du recrutement de cette personne? Quelles étaient ses évaluations? Cette personne avait-elle fait l'objet de plaintes?

La ministre prétend travailler à une amélioration du *screening* du personnel des chemins de fer. Où en est-on sur ce plan? Pour quelles fonctions ce *screening* sera-t-il réalisé?

15.02 **Jacqueline Galant**, ministre (en néerlandais): Pour des raisons déontologiques, il ne m'est pas permis de fournir des données à caractère personnel concernant la procédure de sélection. Le dossier de la personne en question ne fait pas état de plaintes ni d'incidents.

Pour être recruté aux chemins de fer, il ne faut pas avoir d'antécédents judiciaires. À l'heure actuelle, seuls les agents de gardiennage et de sécurité sont soumis à un *screening* plus poussé. Mon intention – et celle de la SNCB – est d'élargir ce *screening*. Il y a plus d'un an, les premières réunions concernant la mise en place d'un système de *screening* pour le personnel des chemins de fer ont eu lieu à mon initiative.

L'objectif s'étend bien au-delà de la simple prévention d'attentats terroristes.

Après avoir recueilli les avis nécessaires et organisé plusieurs réunions, nous avons décidé qu'il était possible d'étendre la loi du 11 décembre 1998 relative à la classification et aux habilitations, attestations et avis de sécurité au personnel en contact avec l'infrastructure critique. Dans le même registre, l'arrêté royal d'exécution des articles 13, 24 et 25 de la loi du 1^{er} juillet 2011 relative à la sécurité et la protection des infrastructures critiques

gepubliceerd. Een werkgroep buigt zich momenteel over de precieze modaliteiten van de screening.

15.03 Inez De Coninck (N-VA): Radicalisering kan heel snel gaan. Interne screenings of alarmbelprocedures zijn dan ook noodzakelijk.

Het incident is gesloten.

16 Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het gebruik van camerabeelden in treinstations" (nr. 10487)

16.01 Inez De Coninck (N-VA): Politie of Justitie moet camerabeelden die in en rond stations worden opgenomen, opvragen bij de NMBS.

Voorzitter: mevrouw Karine Lalieux.

Overweegt de minister om de lokale politie real time toegang te verlenen tot de camerabeelden van de NMBS? Welke procedure moet er nu worden doorlopen om de beelden op te vragen? Hoeveel tijd neemt deze procedure doorgaans in beslag?

16.02 Minister Jacqueline Galant (Nederlands): De camerawet bepaalt dat de politiediensten gratis in real time toegang kunnen krijgen tot de beelden van de vier openbare vervoersmaatschappijen. Wat de NMBS betreft, beschikken de federale spoorwegpolitie en bepaalde politiezones al over een dergelijke toegang.

De Kamer heeft op 3 maart 2016 een wetswijziging goedgekeurd die bepaalt dat de omvang van die toegang in een KB moet worden bepaald.

De technische en praktische modaliteiten zullen worden bepaald in een protocolakkoord tussen de politiediensten en de betrokken openbare vervoersmaatschappij. Ik heb aan de minister van Binnenlandse Zaken gevraagd om dit besluit zo snel mogelijk te nemen.

Het voornaamste knelpunt is om de beelden te bezorgen zonder de werking van het cameranetwerk in het gedrang te brengen. De NMBS maakt daarover momenteel een technische analyse.

ferroviaires a également été publié. Un groupe de travail élabore actuellement les modalités précises du screening.

15.03 Inez De Coninck (N-VA): La radicalisation peut être extrêmement rapide et il est dès lors également nécessaire d'organiser des screenings internes ou d'élaborer des procédures d'alerte

L'incident est clos.

16 Question 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 "l'utilisation d'images captées par des caméras dans les gares ferroviaires" (n° 10487)

16.01 Inez De Coninck (N-VA): Les services policiers ou judiciaires doivent demander à la SNCB les images des caméras installées dans les gares et aux abords de celles-ci.

Présidente: Mme Karine Lalieux.

La ministre envisage-t-elle de fournir à la police locale un accès en temps réel aux images des caméras de la SNCB? Quelle procédure doit être actuellement suivie pour demander ces images? Combien de temps cette procédure prend-elle généralement?

16.02 Jacqueline Galant, ministre (en néerlandais): La loi sur les caméras dispose que les services de police peuvent avoir accès gratuitement et en temps réel aux images captées par les caméras des quatre sociétés de transport en commun. En ce qui concerne la SNCB, la police fédérale des chemins de fer et certaines zones de police disposent déjà de cet accès.

Le 3 mars 2016, la Chambre a adopté une modification de la loi qui dispose qu'un arrêté royal devra déterminer l'ampleur de cet accès.

Les modalités techniques et pratiques de cet accès seront définies dans un protocole d'accord entre les services de police et la société de transport en commun concernée. J'ai demandé au ministre de l'Intérieur de promulguer le plus rapidement possible cet arrêté.

La principale difficulté consiste à fournir les images sans perturber le fonctionnement du réseau de caméras. La SNCB analyse actuellement cet aspect technique.

De aanvragen van beelden door de politie zijn niet alleen talrijk, maar vergen vaak vele uren van beelden bekijken. Camerabewaking moet trouwens strikte privacyvoorwaarden naleven. De procedure voor de aanvraag van beelden werd indertijd besproken met de politiediensten en de FOD Binnenlandse Zaken. De NMBS heeft geen weet van klachten over deze procedure. De procedure verzoent de privacy met efficiëntie en verschilt op basis van de urgentie. Dringende aanvragen worden binnen vierentwintig uur behandeld.

Het incident is gesloten.

17 Vraag van mevrouw Els Van Hoof aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de netheid van het station Leuven" (nr. 10380)

17.01 Els Van Hoof (CD&V): Het slecht onderhouden treinstation van Leuven krijgt felle kritiek. De perronoverkapping heeft 15 miljoen euro gekost en zou een pareltje van hedendaagse architectuur moeten zijn, maar is verwaarloosd en verloederd. Aan spoor 1 bevindt zich bovendien nog steeds een voorlopige constructie in hout en plastic golfplaten. Sommige lampen zijn defect of hangen scheef en de roltrappen zijn compleet verouderd.

Wat is de visie van de minister? Is de minister bereid om een systematisch onderhoudsplan op te stellen? Welke stappen zullen gezet worden en binnen welke termijn? Welk budget zal hiervoor worden vrijgemaakt? Binnen welke termijn zal het onderhoud van de stationsoverkapping beginnen?

17.02 Minister **Jacqueline Galant** (Nederlands): Er loopt een aanbesteding voor de aanleg van de verharding op enkele perrons. In de aanbesteding is eveneens de vervanging van de houten constructie gepland boven de roltrap en de trap in de richting van Brussel. De constructie wordt vervangen door een gevelconstructie van staal en glas. Het oude seinhuis zal ook overkapt worden, waarbij de oude metalen luifel en de voorlopige constructie met hout en golfplaten afgebroken en vervangen zal worden.

Ook de voorlopige constructie op de passerelle wordt vervangen. Deze werken zijn aan de gang.

De oude roltrappen langs de kant van Tienen worden regelmatig onderhouden. Hun vervanging of

Non seulement les demandes d'images émanant de la police sont très nombreuses mais elles réclament souvent des heures et des heures de visionnage. Au demeurant, la surveillance par caméra doit respecter des conditions très strictes en matière de respect de la vie privée. La procédure pour la sollicitation d'images a été négociée jadis avec les services de police et le SPF Intérieur. La SNCB n'a pas connaissance de plaintes concernant cette procédure car elle concilie le respect de la vie privée et l'efficacité. En outre, elle varie en fonction de l'urgence. Les demandes urgentes sont traitées dans les vingt-quatre heures.

L'incident est clos.

17 Question de Mme Els Van Hoof à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la propreté de la gare de Louvain" (n° 10380)

17.01 Els Van Hoof (CD&V): Le piètre entretien de la gare de Louvain vaut à la SNCB une volée de bois vert. La marquise surplombant les quais, qui a coûté 15 millions d'euros et devrait être un joyau de l'architecture moderne, est négligée et délabrée. Par ailleurs, une construction provisoire en bois et des plaques ondulatrices en plastique se trouvent toujours sur la voie 1. Certaines lampes sont défectueuses ou posées de travers et les escalators sont totalement désuets.

Quelle est la vision de la ministre? Est-elle disposée à élaborer un plan d'entretien systématique? Quelles démarches seront entreprises et dans quels délais? Quel budget sera dégagé à cette fin? Quand entamera-t-on l'entretien de la marquise qui surplombe la gare?

17.02 **Jacqueline Galant**, ministre (en néerlandais): Une procédure d'adjudication est en cours concernant l'asphaltage de certains quais. Elle prévoit également le remplacement de la construction en bois située au-dessus des escalators et de l'escalier en direction de Bruxelles. La construction sera remplacée par une façade en acier et en verre. L'ancienne cabine de signalisation sera également recouverte, ce qui signifie que l'ancien auvent métallique, la construction provisoire en bois et les plaques ondulatrices seront arrachés et remplacés.

La construction provisoire sur la passerelle sera également remplacée. Ces travaux sont en cours.

La maintenance des anciens escaliers roulants du côté de Tirlemont est effectuée à intervalles

een vernieuwing van de onderdoorgang staat niet op het programma. De halogeenverlichting wordt nog dit jaar vervangen door LED-verlichting.

Het reinigen van de luifels en het vervangen van armaturen kan de NMBS niet organiseren zonder de sporen buiten dienst te stellen. Het is aan de NMBS om een verzoek in die zin te richten aan Infrabel. De reiniging van de luifels is vervat in een lopend raamcontract met de firma ISS.

Het onderhoud aan de verlichting was ingepland voor het voorjaar 2017, maar is vervroegd naar september 2016.

De budgetten voor al deze werken zijn ingepland, alsook de budgetten voor het reinigen van de luifels.

17.03 Els Van Hoof (CD&V): Ik hoop dat het resultaat snel zichtbaar wordt.

Het incident is gesloten.

18 Vraag van mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de databank met leasingwagens" (nr. 10439)

18.01 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): De FOD Mobiliteit zou een proefproject opstarten met een nieuwe databank voor leasingwagens. Hierdoor zouden onder andere snelheidsboetes rechtstreeks naar de overtreder kunnen worden gestuurd, in plaats van naar de leasingmaatschappij. Vandaag gaan bestuurders soms vrijuit als ze weigeren hun boete te betalen. In 2014 gingen 836.000 of 25 procent van de boetes naar leasingwagens, terwijl die slechts 15 procent uitmaken van het wagenpark.

Wat is de evolutie van het aantal snelheidsboetes sinds 2012? Hoe loopt het proefproject? Is een wetswijziging opportuun, opdat boetes die eerst naar leasingmaatschappijen worden gestuurd, hun bewijskracht niet zouden verliezen?

18.02 Minister Jacqueline Galant (Nederlands): Ik zal de cijfers bezorgen in een apart document, maar voor 2015 zijn enkel de gegevens voor de eerste zes maanden beschikbaar. Er wordt enkel een onderscheid gemaakt tussen voertuigen ingeschreven op naam van een natuurlijk persoon, en voertuigen ingeschreven op naam van een

réguliers. Leur remplacement ou la rénovation du passage souterrain n'est pas prévu. Cette année encore, l'éclairage halogène sera remplacé par un éclairage LED.

Il est impossible à la SNCB de nettoyer les auvents et de remplacer les armatures, sans une mise hors service des voies. La SNCB doit adresser une demande à cet effet à Infrabel. Le nettoyage des auvents fait partie du contrat-cadre actuel avec l'entreprise ISS.

L'entretien de l'éclairage était prévu pour le printemps 2017, mais il a été avancé à septembre 2016.

Les budgets pour ces différents travaux sont prévus, ainsi que ceux pour le nettoyage des auvents.

17.03 Els Van Hoof (CD&V): J'espère que les résultats seront rapidement visibles.

L'incident est clos.

18 Question de Mme Sabien Lahaye-Battheu à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la banque de données des voitures en leasing" (n° 10439)

18.01 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Le SPF Mobilité devait créer, dans le cadre d'un projet pilote, une nouvelle banque de données des voitures de leasing permettant d'adresser directement les amendes, pour excès de vitesse par exemple, au contrevenant plutôt qu'à la société de leasing. Actuellement, il arrive que des conducteurs refusant de payer leurs contraventions s'en tirent impunément. En 2014, 836 000 amendes (soit 25 %) concernaient des véhicules de leasing alors que ceux-ci ne représentent que 15 % du parc automobile.

Quelle est l'évolution du nombre d'amendes pour excès de vitesse depuis 2012? Comment se déroule le projet pilote? Se justifie-t-il de modifier la législation de sorte que les amendes ne perdent pas leur force probante si elles sont d'abord envoyées aux sociétés de leasing?

18.02 Jacqueline Galant, ministre (en néerlandais): Je vous transmettrai les chiffres dans un document distinct mais pour 2015, seuls les chiffres des six premiers mois sont disponibles. La seule distinction opérée concerne les voitures immatriculées au nom d'une personne physique et celles qui le sont au nom d'une personne morale. Il

rechtspersoon. Het aandeel leasingwagens kan niet worden vastgesteld.

Het KB over de oprichting van de Kruispuntbank van de voertuigen bepaalt dat de Belgische Federatie van Voertuigenverhuurders de gegevens verzamelt van de gebruikelijke bestuurders van een huurvoertuig.

Deze identificatiegegevens worden door de vzw Renta ingebracht in een databank die integraal deel uitmaakt van de Kruispuntbank en sinds september 2015 in gebruik genomen is. De leasingmaatschappijen zijn niet verplicht om de identificatiegegevens door te geven, maar momenteel doet een tiental maatschappijen dat al en dat aantal zal naar verwachting stijgen.

Het directoraat-generaal Wegvervoer en Verkeersveiligheid van de FOD Mobiliteit en Vervoer is verantwoordelijk voor de gegevens, maar de politie is vragende partij voor de identificatie en daarom is het aan haar om een eindevaluatie te maken.

Een aanpassing van de wet is niet dringend, omdat uit de rechtspraak blijkt dat een proces-verbaal dat niet langer bijzondere bewijswaarde heeft wegens het overschrijden van de termijn, door de rechter nog steeds in aanmerking kan worden genomen. We bestuderen nog wel samen met Justitie hoe de bewijskracht behouden kan blijven.

Het incident is gesloten.

19 Vraag van mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "een kwaliteitsnorm voor herstelonderzoeken om het rijbewijs terug te krijgen" (nr. 10440)

19.01 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Rechters in dit land spreken gemiddeld 370 keer per dag een rijverbod uit. Aan die veroordeling kan een aantal voorwaarden verbonden worden, zoals het afleggen van een theoretisch of praktisch herstelexamen. Ook kan er een medisch of psychologisch herstelonderzoek worden opgelegd als voorwaarde om het rijbewijs terug te krijgen. Dergelijke herstelonderzoeken worden uitgevoerd door zogenaamde vervalinstellingen, die erkend moeten worden. Tot op heden bestaat er daarvoor echter geen kwaliteitsnorm.

Overweegt de minister om een kwaliteitsnorm in te voeren?

est impossible d'en déduire le nombre de véhicules de leasing.

L'arrêté royal portant création de la Banque-Carrefour des véhicules prévoit que la Fédération belge des loueurs de véhicules collecte les données des conducteurs habituels d'un véhicule de location.

Ces données d'identification sont introduites par l'ASBL Renta dans une banque de données qui fait partie de la Banque-Carrefour et qui est opérationnelle depuis septembre 2015. Les sociétés de leasing ne sont pas tenues de transmettre les données d'identification mais, pour l'heure, une dizaine d'entre elles le font déjà et leur nombre devrait augmenter.

La direction générale Transport routier et Sécurité routière du SPF Mobilité est responsable des données mais comme la police est demandeuse des données d'identification, il lui appartient de procéder à une évaluation finale.

Il n'est pas urgent d'adapter la loi car il ressort de la jurisprudence que le juge peut toujours prendre en considération un procès-verbal qui n'a plus de force probante particulière en raison d'un dépassement des délais. Nous étudions toutefois avec le SPF Justice comment maintenir la force probante des procès-verbaux.

L'incident est clos.

19 Question de Mme Sabien Lahaye-Battheu à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "une norme de qualité pour les examens de réintégration destinés à récupérer le permis de conduire" (n° 10440)

19.01 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Dans notre pays, les juges prononcent en moyenne 370 déchéances du droit de conduire par jour. Ces condamnations peuvent s'accompagner de certaines conditions telles que l'obligation de présenter un examen théorique, pratique, médical ou psychologique avant de récupérer le permis de conduire. Ces examens sont organisés par des "établissements de déchéance" qui doivent être agréés. Jusqu'à présent, aucune norme de qualité n'a cependant encore été définie dans ce domaine.

La ministre envisage-t-elle l'instauration de normes de qualité?

Gaat de minister ermee akkoord dat, als iemand zijn rijbewijs voor een bepaalde periode terugkrijgt, de rechter in plaats van de vervalinstelling moet kunnen beslissen of er opnieuw onderzoeken moeten ondergaan worden?

19.02 Minister **Jacqueline Galant** (*Nederlands*): De instellingen die instaan voor de geneeskundige en psychologische onderzoeken moeten voldoen aan de erkenningsvoorwaarden bepaald in het KB van 8 maart 2006. Bovendien worden ook voor de erkenningen van de artsen en psychologen strenge regels gevolgd. Hun cv's worden door de FOD Mobiliteit en Vervoer steeds vooraf gescreend. De artsen hebben minimum drie jaar beroepservaring en zijn ingeschreven bij de Orde van geneesheren, de psychologen hebben minstens drie jaar beroepservaring in de psychodiagnostiek en moeten geregistreerd zijn door de Psychologencommissie. De assistenten in de psychologie moeten minstens zes jaar beroepservaring aantonen en staan onder leiding van de psycholoog. Ten slotte staan de inhoud en de methode van het onderzoek ingeschreven in bijlage 14 van bovenvermeld KB. In het rapport moet de beslissing duidelijk gemotiveerd worden.

De voorwaarden om een erkenning te bekomen, zijn streng genoeg om de kwaliteit van de examens te waarborgen. Bij mijn weten is er nooit een vraag gekomen van de FOD Justitie of van de parketten om de procedure te wijzigen. De artsen en psychologen worden geacht te onderzoeken of iemand rijgeschikt is of niet. Zij nemen na overleg een beslissing: geschikt, geschikt onder bepaalde voorwaarden of ongeschikt.

Ten slotte voorziet het KB in een beroepsprocedure tegen de beslissing van een instelling. De kandidaten die bij twee achtereenvolgende onderzoeken in dezelfde vestiging niet geschikt werden bevonden of die de voorwaarden betwisten, ondergaan op hun vraag dezelfde onderzoeken in een andere instelling, aangewezen door de FOD Mobiliteit en Vervoer.

19.03 **Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): Ik blijf erbij dat het nuttig zou zijn om deze zaken opnieuw naar de rechter te sturen in plaats van de huidige procedure te volgen.

Het incident is gesloten.

20 **Vraag van mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met**

Partage-t-elle ma position selon laquelle, lorsqu'un conducteur récupère son permis de conduire pour une période déterminée, il appartient au juge et non à l'établissement de déchéance de statuer sur la question de savoir si l'intéressé doit se soumettre à de nouveaux examens?

19.02 **Jacqueline Galant**, ministre (*en néerlandais*): Les institutions compétentes pour les examens médicaux et psychologiques doivent satisfaire aux conditions d'agrément prévues par l'arrêté royal du 8 mars 2006. De plus, les agréments des médecins et des psychologues sont soumis à des règles strictes. Les CV sont soumis à un contrôle systématique préalable du SPF Mobilité et Transports. Les médecins doivent avoir au moins trois ans d'expérience professionnelle et être inscrits à l'Ordre des médecins, les psychologues doivent avoir au moins trois ans d'expérience professionnelle en diagnostic psychologique et être enregistrés par la commission des psychologues. Les assistants en psychologie, qui doivent avoir au moins six ans d'expérience professionnelle, travaillent sous la supervision d'un psychologue. Enfin, le contenu et la méthode de l'examen figurent à l'annexe 14 de l'arrêté royal susmentionné. La décision doit être clairement motivée dans le rapport.

Les conditions d'obtention de l'agrément sont suffisamment strictes pour garantir la qualité des examens. À ma connaissance, nous n'avons reçu aucune demande de modification de la procédure de la part du SPF Justice ou des parquets. Les médecins et les psychologues sont censés examiner si une personne est apte ou non à la conduite. Après concertation, ils décident si la personne est apte, apte sous certaines conditions ou inapte.

Enfin, l'arrêté royal prévoit une procédure de recours contre la décision d'une institution. Les candidats qui, après deux examens réussis réalisés dans le même établissement, ont été considérés inaptes ou qui contestent les conditions subissent, à leur demande, les mêmes examens dans une autre institution vers laquelle les oriente le SPF Mobilité et Transports.

19.03 **Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): Je persiste à penser qu'il serait utile de renvoyer ces questions devant le juge au lieu de suivre la procédure actuelle.

L'incident est clos.

20 **Question de Mme Sabien Lahaye-Battheu à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol**

Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de opmaak van het nieuwe transportplan in het algemeen en de vraag naar een rechtstreekse verbinding tussen Brugge en Brussels Airport tijdens het weekend in het bijzonder" (nr. 10441)

20.01 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): In december 2017 moet het nieuwe transportplan in werking treden. Hoe ver staat de minister met de opmaak ervan?

Brugge wil graag dat er in het weekend ook elk uur een rechtstreekse treinverbinding is met de nationale luchthaven, zoals op weekdays. Wat is het standpunt van de minister hierover?

20.02 Minister Jacqueline Galant (*Nederlands*): Voor de opmaak van het vervoersplan werd een retroplanning opgemaakt. Er vonden al twee vergaderingen met de stakeholders plaats, deze zomer volgt een derde.

De NMBS bestudeert een aantal aanpassingen aan het vervoersplan op hun technische en financiële haalbaarheid. In het huidige vervoersplan is een afweging gemaakt tussen wensen en middelen. Een aantal zaken kon daardoor niet worden gerealiseerd, zoals meer rechtstreekse treinen tussen Brugge en de luchthaven. Het inleggen van extra rechtstreekse verbindingen zal worden afgewogen tegenover andere voorstellen. Ik heb de NMBS in elk geval gevraagd nog voor de zomer een ontmoeting te organiseren met de burgemeesters van elke gemeente.

20.03 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Het is goed dat de lokale verantwoordelijken worden betrokken bij het beslissingsproces.

Het incident is gesloten.

21 Samengevoegde interpellatie en vragen van
 - mevrouw Barbara Pas tot de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen over "de open brief van de luchtvaartpolitie omtrent het veiligheidsprobleem op Zaventem" (nr. 138)
 - de heer Veli Yüksel aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de evacuatie van de Brusselse treinstations" (nr. 10561)
 - mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de

et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'élaboration du nouveau plan de transport en général et la demande d'une liaison directe entre Bruges et Brussels Airport pendant le week-end, en particulier" (n° 10441)

20.01 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Le nouveau plan de transport devrait entrer en vigueur en décembre 2017. Où en est la ministre en ce qui concerne sa confection?

Bruges aimerait également être desservie pendant le week-end par une liaison ferroviaire directe avec l'aéroport national, comme c'est déjà le cas en semaine. Quelle position la ministre adopte-t-elle à ce sujet?

20.02 Jacqueline Galant, ministre (*en néerlandais*): Pour la confection du plan de transport, un rétroplanning a été élaboré. Deux réunions avec les parties prenantes ont déjà eu lieu et une troisième se tiendra à l'été.

La SNCB planche sur une série d'adaptations du plan de transport ayant trait à sa faisabilité technique et financière. Dans le plan de transport actuel, on a tenté de faire une pondération entre les ambitions et les moyens. Conséquence: certaines choses n'ont pas pu être réalisées comme par exemple des trains directs plus nombreux entre Bruges et Brussels Airport. La mise en service de liaisons directes supplémentaires sera mise en balance avec d'autres propositions. J'ai en tout cas demandé à la SNCB d'organiser une rencontre avec les bourgmestres de chaque commune avant l'été.

20.03 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Associer les responsables locaux à la prise de décision me paraît judicieux.

L'incident est clos.

21 Interpellation et questions jointes de
 - Mme Barbara Pas à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges sur "la lettre ouverte de la police aéronautique concernant le problème de la sécurité à Zaventem" (n° 138)
 - M. Veli Yüksel à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'évacuation des gares ferroviaires bruxelloises" (n° 10561)
 - Mme Karine Lalieux à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la

Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de veiligheid op Brussels Airport" (nr. 10651) **sécurité à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 10651)**

21.01 Veli Yüksel (CD&V): Toen op 22 maart 2016 ons land getroffen werd door twee terreuraanslagen, bleven niet enkel de Brusselse metro, maar ook de treinen daarna nog te lang rijden.

Kan de minister een tijdsoverzicht geven van de evacuatie van de Brusselse treinstations? Wanneer en door wie werd beslist de Brusselse stations te evacueren? Welke stappen werden vervolgens ondernomen en door wie? Wanneer werd gestart met de evacuatie van de stations en wanneer werd dit voltooid? Wanneer en door wie werd beslist om de stations opnieuw vrij te geven? Welke stappen werden ondernomen en door wie? De belangrijkste vraag is hoe het mogelijk is dat er treinen blijven rijden in Brussel op een moment dat er al beslist is om het trein- en metroverkeer stil te leggen. Wat is de evaluatie van de NMBS en van Infrabel? Welke lessen worden hieruit getrokken? Hoe evalueert de minister de evacuatie? Zijn er bijsturingen in het vooruitzicht gesteld?

21.02 Karine Lalieux (PS): De politieke verantwoordelijken moeten de veiligheid van de bevolking garanderen. In overleg met uw collega van Binnenlandse Zaken moet u de veiligheid op Brussels Airport herstellen en versterken. Eind vorig jaar en tijdens de commissievergadering van 2 maart jongstleden stelde ik u reeds vragen over de veiligheidslekken die door de vakbonden aan de kaak worden gesteld.

Welke maatregelen heeft u sinds de aanslagen van 22 maart genomen? Welk deel van de 400 miljoen euro die door de regering voor de veiligheid wordt voorbehouden, zal worden aangewend om het werk van de luchthaveninspecteurs te ondersteunen en de veiligheid op de luchthaven te waarborgen? Welk overleg heeft u met de vakbonden gepleegd?

Op 1 april 2016 maakte de krant *L'Echo* gewag van inefficiënte fouilleringen en gaten in de omheiningen. Heeft het DGLV een onderzoek ingesteld?

Mijn vraag heeft dus betrekking op de veiligheidslekken die al vóór de aanslagen onder de aandacht waren gebracht.

21.03 Minister **Jacqueline Galant** (*Frans*): Op

21.01 Veli Yüksel (CD&V): Le 22 mars 2016, alors que notre pays venait d'être la cible de deux attentats terroristes, le métro bruxellois, mais aussi les trains ont continué de circuler trop longtemps.

La ministre pourrait-elle nous fournir la chronologie de l'évacuation des gares ferroviaires bruxelloises? À quel moment la décision a-t-elle été prise et par qui? Quelles ont été les démarches entreprises ensuite et par qui? Quand l'évacuation des gares a-t-elle commencé et à quelle heure s'est-elle terminée? À quel moment a-t-il été décidé de rouvrir les gares et qui a pris cette décision? Quelles ont été les démarches entreprises et par qui? La question essentielle est de comprendre pourquoi certains trains ont continué de circuler à Bruxelles alors qu'il avait déjà été décidé d'interrompre le trafic des trains et des métros. Quelle est l'évaluation faite par la SNCB et Infrabel? Quels sont les enseignements tirés de ces événements? Quelle est l'évaluation faite par la ministre de l'évacuation? Est-il prévu d'apporter des correctifs aux procédures?

21.02 Karine Lalieux (PS): Les responsables politiques doivent garantir la sécurité de la population. En concertation avec votre collègue de l'Intérieur, vous devez restaurer et renforcer la sécurité à l'aéroport de Bruxelles-National. À la fin de l'année dernière et lors de la commission du 2 mars dernier, je vous avais interrogé sur les failles sécuritaires dénoncées par les syndicats.

Quelles mesures avez-vous prises depuis les attentats du 22 mars? Quelle part des 400 millions d'euros réservés par le gouvernement pour la sécurité sera-t-elle investie pour renforcer le travail des inspecteurs de la sûreté aéroportuaire et pour garantir la sécurité à l'aéroport de Bruxelles-National? Quelle concertation avez-vous eue avec les syndicats?

Dans *L'Echo* du 1^{er} avril 2016, des manquements comme des fouilles inefficaces et des trous dans les clôtures, sont dénoncés. La DGTA a-t-elle enquêté?

Ma question porte sur les failles mises en évidence avant les attentats.

21.03 **Jacqueline Galant**, ministre (*en français*):

22 maart werd ons land zwaar getroffen door terroristische bomaanslagen, die Brussel in chaos gestort hebben tijdens de ochtendspits. Er vielen meer dan 30 doden en honderden gewonden. De hulpdiensten hebben de gewonden geholpen en overgebracht naar meer dan 50 verschillende ziekenhuizen.

De aanslagen zinderen ook vandaag nog na. Voor iedereen is er nu een tijd vóór en een tijd na de aanslagen van 22 maart.

(Nederlands) Ik wil hulde brengen aan de onschuldige slachtoffers, aan hen die voor het leven getekend zijn, aan de hulpdiensten, de politiediensten, het leger, de medewerkers van Brussels Airport en de daar gevestigde bedrijven en aan hen die meteen de eerste hulp hebben geboden. De laffe aanslagen waren gericht tegen onze waarden en normen en werden uitgevoerd op plaatsen waar wij allemaal ooit komen.

(Frans) Ze hadden het gemunt op het openbaar vervoer. Het is dan ook normaal dat we kijken hoe we met die dreiging kunnen omgaan.

(Nederlands) Als minister van Mobiliteit ben ik niet bevoegd voor de luchtvaartpolitie.

Ik ben wel bevoegd voor het beleid inzake luchtvaartbeveiliging en hiervoor werk ik nauw samen met alle betrokken departementen, dus ook met de luchthavenpolitie.

Er is reeds een antwoord onderweg op de schriftelijke vraag met betrekking tot het uitreiken van luchthavenbadges. Uiteraard wordt dit systeem steeds verder geoptimaliseerd.

Er is ook een onderscheid tussen personeel dat toegang heeft tot de 'luchtside' en personeel dat die toegang niet heeft. Het personeel uit de eerste groep is onderworpen aan een achtergrondonderzoek. De federale politie, ADIV en de Veiligheid van de Staat raadplegen hiervoor elk hun eigen databanken. Een achtergrondonderzoek is vijf jaar geldig, zoals opgelegd door de Europese regelgeving.

Bij iedere gegronde twijfel wordt een nieuw onderzoek ingesteld en kan de badge ingetrokken worden. Het achtergrondonderzoek door de Nationale Veiligheidsautoriteit is de eerste screening bij aanwerving. Daarnaast wordt het

Le 22 mars, notre pays a été frappé en plein cœur par des attaques à la bombe de nature terroriste qui ont semé le chaos dans Bruxelles à l'heure de pointe. Plus de trente personnes y ont laissé la vie et des centaines d'autres ont été blessées. Les forces de secours se sont mobilisées pour secourir les blessés et les transporter dans plus de 50 centres hospitaliers.

Depuis, l'émotion reste vive. Pour chaque citoyen, il y a désormais un avant et un après 22 mars.

(En néerlandais) Je voudrais rendre hommage aux victimes innocentes, à tous ceux qui resteront marqués à vie, aux services de secours, aux services de police, à l'armée, aux collaborateurs de Brussels Airport, aux membres du personnel des entreprises qui y sont établies et à toutes les personnes qui ont prodigué les premiers soins. Ces attentats lâches avaient pour cibles nos valeurs et nos normes et ont été perpétrés en des lieux que nous fréquentons tous à un moment ou à un autre de notre vie.

(En français) Ils visaient les transports publics. Il est donc normal que nous nous interrogeons sur la manière de vivre avec cette menace.

(En néerlandais) En tant que ministre de la Mobilité, je ne suis pas compétente pour la police aéroportuaire.

En revanche, je suis compétente pour la sécurité aérienne et, à cet égard, je travaille en étroite collaboration avec tous les départements concernés et donc également avec la police aéroportuaire.

Une réponse à la question écrite concernant la délivrance de badges pour l'aéroport est en route. Ce système continuera bien évidemment d'être optimisé.

Il convient également de faire la distinction entre le personnel qui a accès au "côté air" et celui qui ne l'a pas. Le personnel du premier groupe est soumis à une enquête de sécurité approfondie. La police fédérale, le SGR et la Sûreté de l'État consultent à ce sujet leurs propres bases de données. Une enquête de sécurité est valable cinq ans, conformément à la législation européenne.

Chaque fois que surgit un doute fondé, une nouvelle enquête est ouverte et le badge peut être retiré. L'enquête de sécurité par l'Autorité Nationale de Sécurité constitue le premier *screening* lors d'un recrutement. Par ailleurs, le personnel est soumis à

personeel aan een beveiligingsonderzoek onderworpen bij iedere overgang van lucht- naar landside.

(Frans) Sinds de aanslagen van 22 maart 2016 heb ik bijkomende maatregelen bevolen. Er worden 30 procent meer passagiers manueel gefouilleerd en 30 procent meer stuks bagage manueel doorzocht. De luchthavens hebben instructies gekregen om het aantal bezoekersbadges te beperken. Enkel personen die vergezeld zijn door een personeelslid van de luchthavenbeveiliging krijgen toegang tot zones waartoe de toegang om veiligheidsredenen beperkt is.

Na het overleg tussen de vakbondsafgevaardigden van de luchthaveninspectiediensten en het DGLV hebben de ACOD en de ACLVB mij hun opmerkingen schriftelijk meegedeeld. Hun statuut komt immers ter sprake in het kader van de oprichting van een directie toezicht en bescherming bij de federale politie.

Mijn kabinet zoekt een oplossing voor hun statuut in het kader van de werkgroep met het DGLV, de vakbondsorganisaties en BAC, die in september 2015 werd opgericht. De onderhandelingen hebben betrekking op de transfer naar het DGLV, de transfer naar de federale politie of de status-quo.

De Europese Commissie en de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) voeren inspecties en audits uit van het beleid inzake de beveiliging van de luchtvaart. We respecteren de internationale regels. Het DGLV controleert de opgelegde maatregelen en wordt op zijn beurt gecontroleerd door de Europese Commissie.

Het personeelsplan 2015 voorziet in een bijkomende inspecteur. Het koninklijk besluit houdende toekenning van mandaten van inspecteur van luchtvaartinspectie werd aangepast.

Wat de stations betreft, bevestig ik dat ik de NMBS en Infrabel, in opdracht van het crisiscentrum, binnen het uur na de aanslagen het bevel gegeven heb om het treinverkeer op de Noord-Zuidverbinding stil te leggen. Het gaat over de stations Brussel-Zuid, Brussel-Noord, Brussel-Centraal, Brussel-Schuman, Brussel-Luxemburg en Brussel-Nationaal-Luchthaven.

Het station Zaventem is operationeel gebleven om passagiers te kunnen evacueren.

De analyse van het verloop van de dag bij de NMBS en Infrabel is nog niet rond. Ik heb uw collega, mevrouw De Coninck, al enkele antwoorden

une enquête de sécurité à chaque transfert du "côté air" vers le "côté sol".

(En français) Depuis les attentats du 22 mars 2016, j'ai ordonné des mesures complémentaires. Le pourcentage de fouilles manuelles des passagers et des bagages est augmenté de 30 %. Des instructions ont été envoyées aux aéroports pour limiter la délivrance de badges visiteurs. L'accès à une zone d'accès limitée pour des raisons de sécurité est autorisé si la personne est accompagnée par un membre du personnel de sûreté de l'aéroport.

À l'issue d'une concertation entre les représentants syndicaux des inspections aéroportuaires et la DGTA, la CGSP et la CGSLB m'ont adressé par courrier leurs observations. Leur statut fait partie des discussions sur la création d'une direction de surveillance au sein de la police fédérale.

Depuis l'instauration d'un groupe de travail comprenant la DGTA, les organisations syndicales et BAC en septembre 2015, mon cabinet cherche une solution pour leur statut. Les négociations en cours envisagent le transfert vers la DGTA, le transfert vers la police fédérale ou le *statu quo*.

La politique de sûreté aérienne fait l'objet d'inspections et d'audits réalisés par la Commission européenne et l'organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Nous respectons les règles internationales. La DGTA contrôle les mesures imposées et est contrôlée par la Commission européenne.

Le plan de personnel 2015 prévoit un inspecteur supplémentaire. L'arrêté royal sur le mandat des inspecteurs aéronautiques a été adapté.

En ce qui concerne les gares, je confirme avoir donné l'ordre à la SNCB et à Infrabel, sur instruction du centre de crise, d'arrêter le trafic ferroviaire sur la jonction Nord-Midi. Dans l'heure qui a suivi les attentats, les gares de Bruxelles-Midi, Bruxelles-Nord, Bruxelles-Central, Bruxelles-Schuman, Bruxelles-Luxemburg et Bruxelles Airport.

La gare de Zaventem-Village est restée ouverte pour évacuer les passagers.

Le déroulement des opérations par la SNCB et Infrabel est toujours en cours de finalisation. J'ai déjà donné quelques éléments à votre collègue,

gegeven, waarnaar ik graag verwijs.

21.04 Veli Yüksel (CD&V): Het antwoord op mijn vragen was heel summier. Het is opmerkelijk dat een uur na de sluiting van de metro nog treinen reden.

In dergelijke gevallen moet snel worden geageerd en moet er eenheid van commando zijn. Ik ga er vanuit dat de NMBS en Infrabel zelf hun conclusies zullen trekken.

Wij zullen de minister ook hier in de commissie over die problematiek blijven ondervragen. Op de veiligheid van de treinen en van onze burgers mogen geen toegevingen worden gedaan.

21.05 Karine Lalieux (PS): Het statuut van de luchthaveninspecteurs moet dringend geregeld worden. Zij mogen niet langer van BAC afhangen, want ze hebben niet dezelfde doelstellingen. U moet bepleiten dat ze ofwel onder het DGLV vallen, ofwel een politiestatuut krijgen. De inspectiedienst moet versterking krijgen en gefinancierd worden.

De luchthavensite moet worden doorgelicht. Het is een enorm uitgestrekte site, en als er nog zwakke punten zijn, moeten er dringend werken worden uitgevoerd. Dat is van kapitaal belang voor het imago van de luchthaven en de economie van het land.

Het incident is gesloten.

22 Vraag van mevrouw Caroline Cassart-Mailleux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de lowcosttarieven van Thalys" (nr. 10377)

22.01 Caroline Cassart-Mailleux (MR): Thalys biedt tegenwoordig een lowcosttreindienst aan, met lagere tarieven voor minder reiscomfort op het traject Brussel-Parijs, een rit van ruim twee uur.

Bent u op de hoogte van het tarievenbeleid van Thalys? Hoe staat u er tegenover? Hoeveel extra reizigers denkt men met die lowcosttarieven voor een rit van Brussel naar Parijs aan te trekken? Dreigen de prijzen voor een standaardtreinticket niet te stijgen? Wat zijn de voorwaarden voor het lowcosttarief? Waarom zou een traject langer uitvallen voor wie low cost met de hst spoor? Zullen er andere treinen worden ingezet?

22.02 Minister Jacqueline Galant (Frans): Ik ben blij met dit nieuwe aanbod van Thalys in een

Mme De Coninck, et je vous suggère de vous y référer.

21.04 Veli Yüksel (CD&V): La réponse à mes questions était très sommaire. Il est frappant qu'une heure après la fermeture du métro, des trains roulaient encore.

Dans pareils cas, il faut réagir rapidement et il faut un commandement unique. Je pars du principe que la SNCB et Infrabel tireront elles-mêmes leurs conclusions.

Nous continuerons d'interroger la ministre sur cette problématique ici en commission. La sécurité des trains et des citoyens de notre pays ne peut souffrir aucune concession.

21.05 Karine Lalieux (PS): Le statut des inspecteurs aéroportuaires doit être réglé au plus vite. Ils ne doivent plus dépendre de la BAC car ils n'ont pas les mêmes objectifs. Vous devez plaider pour qu'ils soient assujettis, soit à la DGTA, soit à un statut policier. Il faudra renforcer et financer ce corps.

Il faut réaliser un audit sur le site de l'aéroport. Le territoire est énorme et s'il y a encore des failles, il faut réaliser les travaux d'urgence. C'est indispensable pour l'image de l'aéroport et l'économie du pays.

L'incident est clos.

22 Question 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 "les tarifs low cost envisagés par Thalys" (n° 10377)

22.01 Caroline Cassart-Mailleux (MR): Thalys propose aujourd'hui un *low-cost* ferroviaire offrant un tarif avantageux pour un confort bradé sur un trajet Bruxelles-Paris d'un peu plus de deux heures.

Avez-vous pris connaissance de cette politique tarifaire de Thalys? Qu'en pensez-vous? Combien de voyageurs supplémentaires sont-ils attendus pour un trajet Bruxelles-Paris grâce à ces tarifs? Le prix du billet standard ne risque-t-il pas de grimper? Quelles sont les conditions de confort du tarif *low-cost*? Pourquoi le trajet risque-t-il d'être plus long pour ce tarif? Des trains différents vont-ils être utilisés?

22.02 Jacqueline Galant, ministre (en français): Cette nouvelle offre Thalys sur un marché libéralisé

geliberaliseerde markt. Dit initiatief beantwoordt aan een vraag naar snel, milieuvriendelijk en goedkoop vervoer tussen Brussel en Parijs, tegen prijzen vanaf 19 euro.

Tickets kunnen enkel online gekocht worden. De kwaliteit wordt gegarandeerd. Lowcosttarieven en standaardtickets vormen twee verschillende kanalen, die los van elkaar staan. Alle voorwaarden vindt u terug op de site www.easy.com. Het reiscomfort hangt af van de prijs: geen toegewezen zitplaats, of men een zitplaats heeft hangt af van de beschikbaarheid na het vertrek, specifieke plaatsen voor personen met beperkte mobiliteit, enz.

De lowcosttrein rijdt niet op de hsl in Frankrijk, vandaar de langere rijtijd.

22.03 **Caroline Cassart-Mailleux (MR):** U garandeert ons een kwaliteitsdienstverlening met opties, het milieuaspect wordt hier ook in meegenomen, kortom, dit is zeker een stap in de goede richting.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter:** De samengevoegde vragen nrs 10363 van de heer Hellings en 10636 van mevrouw Lalieux, evenals vraag nr. 10664 van mevrouw Lalieux worden uitgesteld. Vraag nr. 10662 van de heer Van den Bergh wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

23 **Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "een alternatief voor de Fyra-verbinding" (nr. 10663)**

23.01 **Jef Van den Bergh (CD&V):** In Nederland lekte vorige week een ontwerp van kabinetsreactie uit over het Fyradossier. De voorgestelde alternatieven zorgden er voor opschudding. Kan de minister dit toelichten?

In België engageerde de NMBS zich om, samen met de Nederlandse Spoorwegen, de Beneluxtrein opnieuw in te leggen vanaf december 2016. Volgens de minister zou het in april duidelijk zijn of die timing haalbaar is. Wat is de stand van zaken? Wat zijn de gevolgen voor de bediening van het station Noorderkempen?

23.02 **Minister Jacqueline Galant (Nederlands):** De haalbaarheid van de timing is afhankelijk van de tijdige beschikbaarheid van de ETCS-software voor de locomotieven van Bombardier en de tijdige

me réjouit. Elle répond à une demande de voyage rapide, durable et à petit prix, permettant de relier Bruxelles et Paris à partir de 19 euros.

Sa distribution s'effectue uniquement en ligne. La qualité est garantie. Tarif *low-cost* et billet standard sont deux offres distinctes et indépendantes. Toutes les conditions sont disponibles sur le site "www.easy.com". Les niveaux de confort dépendent du prix payé: sièges non garantis, places assises en fonction de la disponibilité après départ, places aménagées spécifiquement pour les personnes à mobilité réduite...

Le train *low-cost* n'utilise pas la ligne à grande vitesse en France; ceci allonge la durée de trajet.

22.03 **Caroline Cassart-Mailleux (MR):** Vous nous gardez un service de qualité avec des options, le côté environnemental est également pris en compte; nous allons donc dans la bonne direction.

L'incident est clos.

La **présidente:** Les questions jointes n^{os} 10363 de M. Hellings et 10636 de Mme Lalieux, ainsi que la question n^o 10664 de Mme Lalieux sont reportées. La question n^o 10662 de M. Van den Bergh est transformée en question écrite.

23 **Question de 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 "une alternative à la liaison Fyra" (n^o 10663)**

23.01 **Jef Van den Bergh (CD&V):** Un projet de réaction du cabinet au sujet du dossier Fyra a fait l'objet d'une fuite la semaine dernière aux Pays-Bas. Les alternatives proposées ont suscité un vif émoi. La ministre peut-elle commenter cette actualité?

En Belgique, la SNCB s'est engagée à mettre à nouveau en service, avec les NS, un train Benelux à partir de décembre 2016. Selon la ministre, nous saurions clairement au mois d'avril si ce calendrier est réaliste. Quel est l'état d'avancement de ce dossier? Quelles sont ses conséquences pour la desserte de la gare de Noorderkempen?

23.02 **Jacqueline Galant, ministre (en néerlandais):** Le respect du calendrier dépendra de la disponibilité, dans les délais, du logiciel ETCS pour les locomotives de Bombardier et de

aanpassing van de rytuigen van de NS. Formeel werd ik niet geïnformeerd over een uitstel, maar volgens de NMBS wordt de planning zeer kritiek.

23.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Het verbaast me dat de minister niet formeel op de hoogte werd gebracht van wat de NMBS vrijdag wellicht zal communiceren: een uitstel tot april 2017. Daarom beginnen we best vandaag al de zoektocht naar een extra aanbod tussen de Noorderkempen en Antwerpen.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.02 uur.

l'adaptation à temps des voitures des NS. Je n'ai pas été officiellement informée d'un report, mais selon la SNCB, le planning devient très critique.

23.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Je suis surpris d'apprendre que la ministre n'a pas été officiellement mise au courant d'une information au sujet de laquelle la SNCB communiquera fort probablement vendredi, à savoir un report jusqu'à avril 2017. C'est la raison pour laquelle nous serions bien inspirés de chercher dès à présent une offre supplémentaire entre Noorderkempen et Anvers.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 17 h 02.