

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 1 JULI 2015

Namiddag

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

du

MERCREDI 1 JUILLET 2015

Après-midi

La séance est ouverte à 14.41 heures et présidée par Mme Karine Lalieux.

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

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

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

01.01 **Gwenaëlle Grovonius** (PS): Madame la ministre, où en est le projet de préaccord social qui était en cours de discussion? En tant que ministre, vous n'avez pas un rôle de première ligne à jouer dans ce cadre. Néanmoins, il vous revient de déterminer les grandes orientations à donner au rail belge et à son personnel.

C'est précisément la question du personnel que je souhaiterais évoquer avec vous aujourd'hui.

Il semble que ce préaccord social mettrait sur la table la question de l'effectif moyen minimum au sein du groupe. Aujourd'hui, celui-ci n'est déjà pas respecté puisque l'on compte moins de 35 000 collaborateurs alors que le précédent accord social prévoyait 37 000 équivalents temps plein. Le préaccord social 2015-2017 évoque un effectif adapté aux besoins des trois sociétés du groupe. De même, il est question d'une évaluation du nombre de recrutements nécessaires chaque année pour assurer les fonctions opérationnelles au sein du groupe. L'estimation actuelle est de 1 200 agents à engager par an d'ici 2025. Toutefois, à l'heure actuelle, le groupe perd 200 cheminots par mois eu égard au vieillissement du personnel et aux mises à la retraite.

Autre point touchant au statut, une nouvelle disposition permettrait de pré-pensionner des agents qui sont soit frappés d'une inaptitude professionnelle, soit dont le poste est supprimé. Il est encore question de supprimer un jour férié et les congés compensatoires et de faire passer de 9 à 10 heures la durée maximale de travail pour certains groupes spécifiques.

Madame la ministre, le statut du cheminot est aujourd'hui attaqué de toutes parts. Avez-vous des informations sur les négociations actuellement en cours? Comptez-vous faire une priorité de la défense du statut des cheminots? Votre plan de modernisation prévoit-il de faire respecter les accords antérieurs qui ont permis aux cheminots de faire évoluer progressivement leur statut jusqu'à la situation actuelle? Comptez-vous vous inscrire dans une volonté de déconstruction systématique de tous ces acquis?

01.02 **Jacqueline Galant**, ministre: En préparation d'un accord social, sept réunions du groupe de travail ont eu lieu entre la direction de HR Rail et les représentants des organisations syndicales. Ces réunions se sont déroulées sereinement. Un document récapitulatif reprend entre autres les points suivants: l'emploi, le volet qualitatif, le volet social, le bien-être au travail. Ce document fait actuellement l'objet de discussions entre les délégués nationaux, les organisations syndicales et leurs militants. Les organisations syndicales communiqueront dans les prochains jours leurs commentaires à HR Rail.

Ce projet de protocole d'accord social ne touche absolument pas au statut des cheminots. La direction ne

prévoit pas de modifications à ce statut.

Comme vous le soulignez justement, ce n'est pas mon rôle de m'immiscer dans ces négociations.

01.03 Gwenaëlle Grovonius (PS): Merci, madame la ministre, pour cette réponse brève.

J'entends bien qu'il ne vous appartient pas de jouer un rôle de première ligne dans ces négociations et qu'il n'y a pas de volonté de toucher au statut des cheminots. Je m'inquiète toutefois de tout ce que j'entends. J'espère que les faits viendront confirmer vos propos.

Même si vous n'avez pas de rôle de première ligne dans ces négociations, en tant que ministre vous avez votre mot à dire dans la définition du cadre, notamment dans le plan de modernisation que vous nous présenterez. J'espère qu'on y trouvera les moyens nécessaires pour préserver le statut des cheminots et empêcher la réduction du nombre de membres du personnel que nous connaissons pour l'instant. Sinon, je crains fort qu'ils ne soient plus en mesure d'assurer un service public efficace et de qualité.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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

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

02.01 Bert Wollants (N-VA): Mevrouw de minister, we weten al jaren dat het combineren van windmolens en luchtverkeersleiding niet altijd eenvoudig is omdat windmolens de werking van de radarinstallatie van Belgocontrol kunnen verstoren. Dat probleem rijst in heel veel landen. Gelukkig bestaan daar ook oplossingen voor. We weten dat de ruimte schaars is en we moeten oplossingen zoeken om bepaalde functies te kunnen combineren. In deze problematiek bestaat een oplossing met beperkte impact erin om in te grijpen op de soft- en hardware van de radarinstallatie.

We hebben de heer Decuyper in de hoorzitting met Belgocontrol daarover bevraagd en hij stond zeker open voor oplossingen. In het verslag van die commissie staat dat mitigerende maatregelen met betrekking tot windmolens zeker mogelijk zijn en dat er akkoorden zijn met sommige leveranciers van windmolens. Tegelijkertijd hoor ik vanuit de sector dat er nog geen echte doorbraken zijn naar effectieve oplossingen op het terrein, terwijl er met Defensie wel akkoorden zijn over de aanpassing van hun systemen, met name rond het luchtverkeerscentrum in Semmerzake.

Het is nuttig om een aantal zaken verder uit te klaren.

Werden er door Belgocontrol al concrete afspraken gemaakt met de windsector over die aanpassingen? Wat is daarvan de conclusie?

Zijn er afspraken gemaakt over de investeringen, de kostenverdeling en het te volgen traject? Werden daarvoor al gesprekken opgestart met de leveranciers van de systemen, bijvoorbeeld Thales die het CANAC 2-systeem heeft geleverd, of mogelijk andere betrokken partijen?

Werd er een inschatting gemaakt van de kosten die daarvoor moeten worden gemaakt en de termijn waarop die worden uitgerold?

Ik kijk uit naar uw antwoord.

02.02 Minister Jacqueline Galant: Het probleem van de impact van windmolens op de werking van de radars is complex. Er bestaat tot nu toe geen unieke en beproefde oplossing waarmee de interferentieproblemen met windmolens zouden kunnen worden vermeden voor alle radartypes.

Belgocontrol beschikt immers over radars van verschillende types en modellen voor de luchtverkeersleiding

voor de controle van de berekeningen op de luchthavens, en voor de luchtvaartmeteorologie. De oplossingen moeten bijgevolg geval per geval worden beschouwd. Belgocontrol volgt de technologische evoluties en de oplossingen die ter zake worden aangeboden door de verschillende leveranciers.

Belgocontrol heeft reeds specifieke akkoorden gesloten met bepaalde installateurs van windmolens voor de aan te brengen wijzigingen aan bepaalde radartypes als gevolg van de plaatsing van nieuwe windmolens. Deze akkoorden omvatten eveneens de financiële aspecten. Er bestaat tot vandaag evenwel geen generiek akkoord of kaderakkoord met de sector.

Ik heb Belgocontrol gevraagd de gesprekken met de windmolensector en met Defensie voort te zetten opdat de sector zich verder zou kunnen ontwikkelen terwijl de veiligheid van het vliegverkeer verzekerd blijft.

02.03 Bert Wollants (N-VA): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Ik meen inderdaad dat er oplossingen mogelijk zijn, maar dat er een *catch all* is, die alles oplost, is niet het geval. Ik ben in ieder geval blij dat u de opdracht hebt gegeven die gesprekken voort te zetten. Zeker de producenten van windenergie zijn vragende partij om aan tafel te gaan zitten met Belgocontrol om uit te zoeken welke mogelijkheden er zijn en welke oplossingen eruit kunnen voortvloeien. Tot nu toe hadden zij het gevoel niet altijd te worden gehoord. Ik verneem nu dat na uw instructie die stappen kunnen worden gezet en dat men hopelijk op korte termijn tot resultaten zal kunnen komen.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

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

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

03.01 Bert Wollants (N-VA): Mevrouw de minister, de subsidiëring van luchtvaartmaatschappijen en luchthavens is altijd gevoelige materie. Dat merken wij in ons land, maar ook daarbuiten.

De Nederlandse staatssecretaris Wilma Mansveld, bevoegd voor Infrastructuur en Milieu, heeft beslist om bepaalde vluchten van Emirates, Etihad Airways en Qatar Airways te bevrozen. De voorbije maanden hebben wij gelijkaardige acties in Frankrijk en Duitsland vastgesteld, inclusief de vraag aan de Europese Commissie om samen te werken met de regeringen van die landen om ervoor te zorgen dat alle luchtvaartmaatschappijen kunnen concurreren op een gelijk speelveld.

Dat zet dus momenteel een rem op de ontwikkeling van het marktaandeel van die luchtvaartmaatschappijen die momenteel geen bijkomende landingsrechten kunnen krijgen. Tegelijkertijd onderhandelen de Europese Unie en de Golfstaten over een luchtvaartverdrag. Daarin zouden onder meer afspraken over staatssteun worden gemaakt.

De meningen over de efficiëntie van die maatregel zijn verdeeld, maar wij moeten ons minstens afvragen welke effecten wij kunnen verwachten van de beslissingen in onze buurlanden.

Ik heb hierbij de volgende vragen.

Wat is uw visie op deze problematiek? Bent u geneigd om gelijkaardige stappen te zetten bij ons? In welke zin bereidt u initiatieven voor?

Welke gevolgen heeft ingrijpen of niet ingrijpen voor onze eigen nationale luchthaven? Verwacht u hierdoor nefaste gevolgen voor onze eigen carriers?

03.02 Minister Jacqueline Galant: Mijnheer Wollants, de problematiek van een eerlijke concurrentie tussen luchtvaartmaatschappijen is inderdaad essentieel voor het behoud van de duurzaamheid van de sector en

het verzekeren van een optimale connectiviteit tussen landen.

Met betrekking tot de Golfstaten moet worden vastgesteld dat binnen de Europese Unie verschillende standpunten bestaan. Op dit moment voert de Europese Commissie samen met de lidstaten voorbereidende gesprekken met de Golfstaten. Een derde vergaderingsronde in het kader van deze dialoog is doorgegaan in Doha, Qatar, op 18 en 19 mei laatstleden.

Ik hou eraan u te melden dat de Commissie op dit ogenblik geen mandaat heeft gekregen vanwege de lidstaten om onderhandelingen voor een multilateraal luchtvaartakkoord met de Golfstaten op te starten en dat evenmin een gemeenschappelijk Europees standpunt in dit kader bereikt werd omdat de standpunten ter zake van de verschillende lidstaten nog ver uit elkaar liggen. België is voorstander van een ruime opening van de markt, maar deze zal des te efficiënter zijn wanneer er voldoende regulering bestaat, in het bijzonder inzake eerlijke concurrentie tussen de luchtvaartmaatschappijen.

Wat België betreft, zijn er momenteel drie luchtvaartmaatschappijen uit de Golfstaten actief op onze luchthaven, zowel in passagiersverkeer als in full-freightverkeer. Het aantal uitgevoerde vluchten inzake passagiers is over de laatste jaren geëvolueerd van 15 wekelijkse vluchten in 2013 naar 22 wekelijkse vluchten vandaag. Tezelfdertijd is het aantal full-freightvluchten toegenomen van 7 naar 14 wekelijkse vluchten.

De capaciteit wordt door mijn diensten regelmatig herzien teneinde het evenwicht te verzekeren tussen de noden van de markt en de belangen van de operatoren, zowel luchthavens als luchtvaartmaatschappijen. Het is ons doel om de aantrekkelijkheid van onze luchthavens te verzekeren op een zodanige manier dat nieuwe buitenlandse luchtvaartmaatschappijen aangetrokken kunnen worden alsook de reeds actieve luchtvaartmaatschappijen behouden kunnen worden. Het gaat hierbij zowel over maatschappijen uit de Golfstaten als andere, specifiek uit Azië, waarbij uiteraard steeds rekening gehouden wordt met de belangen van onze Belgische luchtvaartmaatschappijen.

Op deze wijze kan, in het belang van alle gebruikers, een maximale connectiviteit worden geboden met zowel directe als indirecte vluchten.

03.03 Bert Wollants (N-VA): Mevrouw de minister, ik denk dat het vooral van belang is dat wij goed opvolgen wat er gebeurt.

Extra vluchten vormen op zich natuurlijk geen probleem, tenzij het gaat over het kannibaliseren van vluchten van andere maatschappijen die vanwege het ontbreken van staatssteun of door andere regels niet op dezelfde manier te werk kunnen gaan. Daarmee stellen wij ons natuurlijk bloot, en daarmee ook onze carriers, inclusief onze homecarrier, aan een vorm van concurrentie die mogelijk niet helemaal is wat ze zou moeten zijn.

Ik begrijp dat er binnen Europa verschillende visies bestaan. Vanuit ons land denk ik dat het vandaag belangrijk is dat wij dat goed monitoren, dat wij goed bekijken wat er effectief op de markt gebeurt en dat wij tijdig de nodige signalen van Europese carriers durven opvangen zodat, indien nodig, wij kunnen ingrijpen of toch binnen Europa kunnen aandringen op een onderhandelingsmandaat dat ruim genoeg is om dat aan te pakken.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

04 Questions jointes de

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

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

04 Samengevoegde vragen van

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

- **de heer Benoît Hellings aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toepassing van de stille nacht waarop alle**

verenigingen die opkomen voor de belangen van de omwonenden van Brussels Airport aandringen"
(nr. 4836)

04.01 Georges Dallemagne (cdH): Madame la présidente, je suis surpris de voir que mes questions sur le même sujet sont dispersées en des endroits différents de l'ordre du jour. Il n'aurait pas été plus mal de les regrouper. En effet, la question que je pose maintenant, si elle date, est très semblable à la question n° 5370, qui est plus actuelle.

La **présidente**: (...) ou alors, on les rassemble!

04.02 Georges Dallemagne (cdH): Comme vous voulez! Il s'agit de questions très, très proches!

La **présidente**: (...)

04.03 Georges Dallemagne (cdH): Madame la présidente, on avait appris ce week-end de fin mai le lancement d'une grande campagne citoyenne pour l'interdiction du survol nocturne au départ de l'aéroport de Bruxelles-National entre 22 h 00 et 07 h 00. Une nouvelle étude *benchmarking*, disponible sur le site internet de l'IBGE, et réalisée par les bureaux indépendants A-Tech et Anotec, constate que l'aéroport de Bruxelles-National a une des nuits les plus courtes par rapport à la dizaine d'aéroports comparés.

Les conclusions de cette étude sont sans appel: l'aéroport de Bruxelles-National est sans conteste le plus mauvais élève de la classe. L'allongement de la nuit de 22 h 00 à 07 h 00 constituerait sans aucun doute un *quick win* qui permettrait de soulager l'ensemble des riverains de l'aéroport. Un autre *quick win* dans ce dossier serait sans conteste la création d'une autorité de contrôle indépendante, pour mettre de l'ordre dans le ciel belge et objectiver ce dossier.

Une telle autorité de contrôle indépendante manque cruellement et sera très bientôt rendue obligatoire par l'Europe en vertu du règlement européen n° 598/2014. Selon cette étude *benchmarking* également, il faut impérativement une concertation avec toutes les parties à la cause pour avancer ensemble vers une solution structurelle et équilibrée de gestion du bruit.

Mes questions sont donc les suivantes.

Pourquoi n'avez-vous pas encore allongé la nuit de 22 h 00 à 07 h 00, alors qu'il s'agirait d'un *quick win* qui permettrait de soulager tous les riverains de l'aéroport? Comptez-vous donner instruction à Belgocontrol d'allonger la nuit dans ces heures-là? Si non, pourquoi? Si oui, quand? Quand l'autorité de contrôle indépendante sera-t-elle sur pied et pourra-t-elle fonctionner? Quand allez-vous réunir les premiers groupes de travail – entre-temps, vous en avez réuni certains – pour avancer enfin dans la mise en place d'une solution structurelle dans ce dossier? Un calendrier de travail est-il enfin arrêté?

04.04 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): Madame la présidente, madame la ministre, ma question porte sur cet accord historique entre toutes les associations représentant les riverains de l'aéroport de Bruxelles-National qui demandent que la nuit environnementale soit appliquée entre 22 h 00 et 07 h 00.

Quand je parle de toutes les associations, cela regroupe non seulement toutes les associations de Bruxelles mais aussi celles du Noordrand, de l'Oostrand et du Brabant wallon. En attendant une solution définitive, elle fera au moins du bien à tous les riverains. C'est la première fois que l'unanimité apparaît dans ce dossier!

Il m'apparaît dès lors plus que jamais nécessaire d'appliquer cette mesure au plus vite, au titre de *quick win*, en attendant les solutions structurelles que vous avez annoncées, il y a huit mois. S'il existe une mesure consensuelle, c'est bien celle-là et l'accord entre ces associations en est le témoin.

Cette proposition est à mettre en rapport avec l'étude de *benchmarking* que la Région bruxelloise a publié il y a peu concernant la gestion des nuisances sonores à Brussels Airport. Cette étude démontre une fois de plus que Brussels Airport est le champion toutes catégories en termes d'impact sur les populations survolées!

Ainsi, le nombre de personnes exposées au bruit est plus élevé dans le cas de Zaventem qu'ailleurs. Logique, dit l'étude, dont je cite un passage: "Comparé à d'autres aéroports pour lesquels on constate que la

carte de bruit est limitée au maximum sur les zones densément peuplées, on constate, pour la carte de l'aéroport de Zaventem, qu'elle empiète fortement sur la Région bruxelloise qui est pourtant la plus densément peuplée. Sur d'autres aéroports comme Schiphol ou Liège, on constate que cette carte est optimisée pour limiter au maximum leur impact sur les zones urbanisées."

L'étude préconise une utilisation plus performante des pistes et une concentration des nuisances sur ces routes, ce qui rend d'autant plus facile et moins coûteuse une politique d'insonorisation ou de rachat de terrains. Dans ce contexte, l'application de la nuit environnementale de 22 h 00 à 07 h 00 apparaît comme une solution complémentaire et assez simple à mettre en place.

Madame la ministre, allez-vous donner instruction à Belgocontrol d'appliquer la nuit environnementale de 22 h 00 à 07 h 00? Si c'est non, pourquoi? Dans le cadre des solutions structurelles auxquelles vous réfléchissez, étudiez-vous aussi la mise en place d'une politique de planification, de gestion foncière et d'insonorisation comme le font tous les autres aéroports européens, comme le préconise l'étude bruxelloise?

04.05 Jacqueline Galant, ministre: Chers collègues, conformément à l'accord de gouvernement, les activités nocturnes de et vers Bruxelles-National seront analysées. Je ne souhaite pas donner d'instruction sans avoir étudié de manière approfondie tout ce que recouvre le terme de nuit environnementale et certainement pas sans concertation avec tous les acteurs. Votre deuxième question réclame une concertation renforcée avec les Régions car elle fait intervenir entre autres l'aménagement du territoire, compétence dévolue aux Régions.

Un autre exemple que ceux que vous avez cités me vient en tête: les servitudes aéronautiques permettraient d'harmoniser les décisions aéronautiques dans les procédures de permis de bâtir ou d'environnement, activités qui, dans les environs des aéroports, peuvent entraîner des risques pour la sécurité aérienne.

Je souhaite trouver une solution dans l'intérêt de tous les Bruxellois, mais aussi des autres riverains concernés. Ce n'est qu'en dépassionnant le débat et en travaillant dans la sérénité que je pourrai atteindre cet objectif.

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

04.06 Georges Dallemagne (cdH): Madame la ministre, cette réponse-là est aussi dans toutes les réponses aux questions parlementaires portant sur ce sujet depuis dix ans. Je compte vraiment sur vous pour que nos successeurs n'aient pas à revenir avec cette question et que cette autorité indépendante de contrôle soit bientôt une réalité. Cela permettrait aussi qu'il y ait plus de sérénité dans ce dossier, parce qu'on aurait enfin une objectivation des composantes du vent, des vols, des raisons pour lesquelles les avions empruntent telle ou telle route et du contrôle de la légalité de l'utilisation de ces routes.

Je compte sur vous pour qu'on aille de l'avant rapidement. Nous savons que le temps nous est compté. Pour la première fois, toutes les associations travaillent ensemble. C'est vraiment un plus. Il y a un *momentum*, en tout cas du côté des riverains, qu'ils soient du nord ou du sud, Bruxellois, Flamands ou Wallons, tous souhaitent qu'on avance sur certains points. La question de la nuit par exemple est vraiment cruciale. Si on parvient à avancer sur cette question-là, on aura franchi un pas énorme pour la qualité de vie des riverains.

04.07 Benoît Hellings (Ecolo-Groen): Madame la ministre, à mon tour de me réjouir de votre présente annonce. La mise sur pied d'une autorité indépendante constitue une excellente nouvelle. Nous nous réjouissons d'avance de lire les textes à cet égard.

Ensuite, vous avez une occasion à saisir. Jusqu'à présent, aucun ministre de la Mobilité n'a eu en face de lui des associations unies – puisqu'elles se tiraient dans les pattes – dans la présentation d'un cahier de doléances.

S'agissant des solutions structurelles, je vous rappelle l'entrée en vigueur d'un règlement européen, qui va malheureusement vous compliquer la vie à partir de la mi-2016. Dès lors, il serait intéressant que vous veniez nous expliquer vos mesures structurelles, armée du soutien que vous recevrez des associations - si vous abondez dans leur sens. Je vous conseille donc d'agir avant la mi-2016, sinon vous risquez d'être confrontée aux difficultés que ce nouveau règlement européen vous imposera.

Enfin, la nuit environnementale et, partant, la diminution des vols de nuit à certaines heures peuvent être mises en œuvre, moyennant un aménagement de l'activité économique à l'aéroport. Il faut savoir ce que l'on veut. Or l'intérêt général réclame cette nuit environnementale et cet aménagement.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

05 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "aftellers op stations" (nr. 4658)

- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de invloed van een aftellende klok op de stiptheid van de treinen" (nr. 4780)

- de heer Veli Yüksel aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vertrekprocedure voor treinen" (nr. 4861)

05 **Questions jointes de**

- M. Wouter Raskin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "un système de compte à rebours dans les gares" (n° 4658)

- M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'influence d'un système de compte à rebours sur la ponctualité des trains" (n° 4780)

- M. Veli Yüksel à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la procédure de départ des trains" (n° 4861)

05.01 **David Geerts** (sp.a): Mevrouw de minister, een aantal jaren geleden hebben wij in deze commissie zeer veel over stiptheid en het effect van de vertrekprocedure op deze stiptheid gediscussieerd.

Nu hebben wij gezien dat onze Nederlandse burens een experiment met een aftellende klok hebben. Volgens hen worden reizigers zich op die manier beter bewust van het tijdstip waarop de trein vertrekt, zodat ze niet nog snel op de trein stappen, een van de elementen van veiligheid.

Volgens hun berekeningen zou dit ook goed zijn voor de stiptheid, namelijk 17 seconden per trein. Ook vanuit het oogpunt van de veiligheid voor de opstappende reizigers lijkt het ons interessant om te bekijken of dit ook in België kan worden geïmplementeerd.

Mevrouw de minister, kent u deze procedure? Heeft de NMBS hierover nagedacht, want ik heb dit niet in documenten teruggevonden? Er wordt wel al jaren over een nieuwe vertrekprocedure gepraat. Is die al werking getreden? Zo neen, wanneer zal dat gebeuren? Wat is de impact op de stiptheid?

05.02 Minister **Jacqueline Galant**: Infrabel noch de NMBS is van plan het systeem van de aftelklok te implementeren.

De NMBS werkt momenteel aan een nieuwe vertrekprocedure, waarbij de treinbegeleider op het Itristoestel de mededeling zal krijgen wanneer het sein mag worden voorbijgereden en of de vertrekprocedure mag worden voortgezet.

De NMBS plant de uitrol van de nieuwe vertrekprocedure vanaf het tweede kwartaal van 2017. De uitrol in heel België zal volgens de NMBS ongeveer zes maanden in beslag nemen. De NMBS moet al haar rollend materieel en de perrons aanpassen. Infrabel moet op zijn beurt de seinhuizen aanpassen.

De NMBS voorziet voor die vernieuwde vertrekprocedure in een pilootproject dat vanaf het voorjaar 2016 in het station van Dendermonde zal worden getest. De resultaten van dat pilootproject zullen worden gebruikt voor het veiligheidsdossier.

De NMBS laat mij weten dat de nieuwe vertrekprocedure geen invloed zal hebben op de stiptheid.

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

05.04 Veli Yüksel (CD&V): Mevrouw de minister, wij zullen de zaak uiteraard blijven volgen. Ik ben blij dat het pilootproject plaatsvindt in Dendermonde. Wij kijken uit naar de resultaten ervan.

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

La **présidente**: Chers collègues, cette commission fait preuve de souplesse. On peut y entrer et en sortir comme on veut. Toutefois, nous avons 80 questions à l'ordre du jour. Dès lors, je vous demanderais, à partir du moment où vous entrez dans la commission, d'y rester pour poser votre question afin d'éviter des allers-retours qui ne sont pas très sympathiques pour les collègues présents. La séance plénière n'est pas loin et nous sommes la seule commission qui prévient tout le monde. M. Vanden Burre était là. Il est parti. Tant pis pour lui. Sinon, nous n'allons pas nous en sortir, d'autant plus que nous sommes en fin d'année parlementaire et qu'il n'y aura plus de séance de questions-réponses. Nous serons donc un peu plus stricts cette fois-ci!

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

06 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de gegarandeerde dienstverlening bij Belgocontrol" (nr. 5158)
- mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de gegarandeerde dienstverlening bij Belgocontrol" (nr. 5241)
- de heer Eric Van Rompuy aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het eisenpakket van het platform van 12 associaties over de toekomst van de luchthaven van Zaventem" (nr. 5248)

06 Questions jointes de

- Mme Inez De Coninck à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le service garanti chez Belgocontrol" (n° 5158)
- Mme Inez De Coninck à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le service garanti chez Belgocontrol" (n° 5241)
- M. Eric Van Rompuy à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le cahier des revendications de la plateforme regroupant 12 associations au sujet de l'avenir de l'aéroport de Zaventem" (n° 5248)

06.01 Inez De Coninck (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, als we het hebben over de gegarandeerde dienstverlening denken we automatisch aan de NMBS en de gegarandeerde dienstverlening voor het spoorvervoer.

In het regeerakkoord is er echter ook sprake van een gegarandeerde dienstverlening bij Belgocontrol in geval van stakingen. Daarbij wordt er, net zoals bij de NMBS, voorrang gegeven aan de sociale dialoog en hopen we dat daar een voorstel uitkomt dat door de werknemers wordt gedragen.

De recente stroompanne bij Belgocontrol heeft aangetoond hoe cruciaal de luchtverkeersleiding is.

Daarom heb ik de volgende vragen.

Wanneer werden of worden de sociale onderhandelingen over een gegarandeerde dienstverlening bij Belgocontrol opgestart? Wat is de stand van zaken van die onderhandelingen? Wanneer verwacht u van de sociale partners hieromtrent een oplossing?

06.02 Eric Van Rompuy (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, mijn vraag werd daarnet al behandeld tijdens de vraag over het platform van 12 associaties over de toekomst van de luchthaven van Zaventem.

Dat platform wordt voorgesteld als zijnde een consensus tussen alle actiegroepen van Brussel, de Oostrand en de Noordrand. Dat is echter geen consensusplatform, want een aantal associaties, onder meer van de Oostrand, kunnen zich daarin absoluut niet terugvinden.

In dat eisenplatform staat ook dat de activiteiten van de luchthaven van Zaventem naar elders moeten worden verplaatst. U hebt een aantal weken geleden daarop terecht gereageerd dat het geen optie is om de luchthaven van Zaventem af te bouwen, maar dat men moet zoeken naar een spreidingsplan.

Ik richt mijn vraag aan u.

Ik heb dit dossier jarenlang gevolgd in het Vlaams Parlement. Ik heb de periodes Durant, Landuyt en Anciaux meegemaakt. Ik heb heel de lijdensweg van dat dossier meegemaakt.

Ten eerste, wat is de timing van dat spreidingsplan?

Ten tweede, ik wil u ook de raad geven om zo dicht mogelijk bij het plan-Schouppe te blijven. Indien u daarvan afwijkt, zult u verzeilen in discussies zoals ten tijde van het plan-Wathelet een paar maanden geleden. Ik ben daarvoor persoonlijk naar de Raad van State getrokken, maar uiteindelijk is dat in de mallemlen van de verkiezingen en van het overleg gesneuveld.

Als men echt denkt dat men met een nieuw spreidingsplan alle routes kan openen om een evenwicht te vinden, dan gaat men in tegen de historische routes en dan zal dit veel problemen opleveren.

Mevrouw de minister, mijn vraag is de volgende.

Ik zal deze commissie regelmatig volgen omdat ik de indruk heb dat de Brusselaars proberen om zo weinig mogelijk vluchten over hun hoofd te krijgen. Ik heb vandaag gelezen dat mevrouw Fonck vindt dat men niet langer de kanaalroute mag gebruiken. Dit wil zeggen dat men de vliegtuigen de andere kant van Brussel wil uitsturen, richting Leuven, Sterrebeek, Tervuren enzovoort. Daarvoor zult u ons op uw weg vinden, want wij hebben al zowat 40 % van alle nachtvluchten. Tijdens de weekends hebben tot 70 % van de dagvluchten. De laatste weken, met de werken die aan de gang zijn, beseffen de mensen dat dit voor de Oostrand een echte nachtmerrie zal worden als dit de toekomstige opstijgroutes worden.

Ik wou de aandacht vestigen op het feit dat het platform absoluut niet representatief is, onder meer voor de Oostrand van Brussel. Er kan bovendien geen sprake van zijn om de activiteiten van de luchthaven te verplaatsen. Ik hoop dat het spreidingsplan zo weinig mogelijk zal afwijken van het plan-Schouppe.

06.03 Minister **Jacqueline Galant**: Mevrouw de voorzitter, het waarborgen van een minimale dienstverlening vereist een sociale dialoog op het niveau van Belgocontrol, binnen het raamwerk van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige autonome overheidsbedrijven. Na een periode van voorbereiding werd de sociale dialoog opgestart op 11 mei 2015 en werd het punt vervolgens geagendeerd in een van de werkgroepen die afhangen van het paritair comité van Belgocontrol. Belgocontrol streeft ernaar om eind september af te ronden.

Wat betreft de vraag van de heer Van Rompuy.

Ik heb reeds duidelijk te kennen gegeven dat een delokalisatie van de luchthaven niet aan de orde is. Het is een zot idee.

Het punt met betrekking tot de nachtvluchten verdient een meer diepgaande analyse. Ik maak werk van een evenwichtige oplossing tussen het welzijn van de buurtbewoners en de ontwikkeling van een belangrijke speler binnen onze economie.

06.04 **Inez De Coninck** (N-VA): Mevrouw de minister, bedankt voor uw antwoord.

Ik ben blij te horen dat de gesprekken bij Belgocontrol zijn opgestart. Ook al zijn ze pas een maand geleden, in mei, opgestart, er wordt toch al een timing gegeven waarbij men in september wil afronden.

Wij kijken uit naar het resultaat van de werkgroep rond de gegarandeerde dienstverlening bij Belgocontrol.

06.05 **Eric Van Rompuy** (CD&V): Ik dank de minister voor haar antwoord en voor de garantie dat men niet werkt volgens de hypothese dat de luchthaven van Zaventem voor een stuk moet worden gesloten.

U staat voor een aartsmoeilijke taak, mevrouw de minister.

Verschillende van uw voorgangers hebben aan dat spreidingsplan gewerkt. Ik kan u alleen maar de raad geven om niet overal iedereen op dezelfde manier te doen spreiden. Dat leidt tot het tegengaan van de historische routes en tot verzet van alsmaar nieuwe mensen die zich in meer of mindere mate gestoord voelen. Dat doet denken aan wat men heeft meegemaakt in de periode Anciaux-Landuyt. Dat wens ik u niet toe.

Ik heb er vertrouwen in dat u dat op een objectieve en serene manier zal bekijken, rekening houdend met Belgocontrol en de verkeersleiders. Ik volg het dossier al vijftien jaar. Op de duur moet men al een cursus Verkeersleiding volgen om de discussies nog te snappen. Dat kan ook niet de bedoeling zijn.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

07 Questions jointes de

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

07 Samengevoegde vragen van

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

07.01 Catherine Fonck (cdH): Madame la ministre, comme de nombreux collègues, je vous ai interrogée, le jeudi 28 mai, à propos de la panne d'électricité chez Belgocontrol qui avait eu pour conséquence la fermeture de notre espace aérien pendant plus de cinq heures. Des centaines de vols ont été annulés ou retardés. Des dizaines de milliers de passagers sont restés en rade. Surtout, des risques majeurs ont été pris sur le plan de la sécurité. Nous avons eu de la chance que rien de grave ne se soit produit.

Force est de constater que vos premières réponses à la Chambre sur cet incident grave ont été particulièrement floues. Vous nous disiez avoir demandé un rapport, sans même préciser que celui-ci est réglementairement prévu. En effet, Belgocontrol a l'obligation de faire rapport à la BSA (Belgium Supervisory Authority) endéans les 72 heures après tout incident de sécurité. Il semble qu'un expert indépendant, auquel Belgocontrol a fait appel, aurait conclu ainsi dès le lendemain de l'incident: "Les équipements de Belgocontrol sont récents et bien entretenus, et leur concept ne peut pas être remis en question à ce stade". L'entreprise indique en outre que l'installation électrique qui date d'une dizaine d'années a fait l'objet d'une certification par un organisme agréé en juin 2014. Cette certification est effectuée tous les cinq ans. Bref,

tout irait bien dans le meilleur des mondes - et c'est la faute à "pas de chance".

Madame la ministre, qui est cet expert mandaté par Belgocontrol? Sur quelle base cette expertise a-t-elle été réalisée? Quel est l'organisme agréé qui a certifié les installations de Belgocontrol en juin 2014? Pouvons-nous disposer des documents transmis tant par l'expert que par l'organisme de certification? Quelles sont les conclusions du rapport établi endéans les 72 heures par Belgocontrol à la BSA? Pouvez-vous mettre ce rapport à disposition de la Chambre? Avez-vous demandé une enquête indépendante de Belgocontrol et de votre administration – car je rappelle que la BSA en fait partie -, qui doit non seulement porter sur Belgocontrol mais aussi sur la manière dont la BSA certifie et valide les systèmes et procédures de sécurité? Si oui, disposez-vous des conclusions de cette enquête?

Je vous remercie.

07.02 Veli Yüksel (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, ik zal de inleiding niet meer herhalen. Wij hebben daarover op 28 mei een debat gehad in de plenaire vergadering, u hebt toen geantwoord op de prangende vragen die op dat moment actueel waren.

Ondertussen hebt u een onderzoek aangekondigd. U hebt in die plenaire vergadering ook gezegd dat de elektrische installatie het voorwerp heeft uitgemaakt van een certificering door een erkende instelling en dat die certificering vijf jaar geldig is.

Het koninklijk besluit van 2 december 2011 betreffende de kritieke infrastructuur in de deelsector van het luchtvervoer voorziet in een kader voor het vrijwaren van vitale functies en het voorkomen van incidenten. De kritische infrastructuur worden door u geïdentificeerd en Belgocontrol wordt niet beschouwd als kritische infrastructuur.

Mevrouw de minister, ik heb de volgende vragen bij dit incident.

Ten eerste, wat is de geraamde economische weerslag? Wat is de impact in termen van reizigers en tonnage? Wat is de geraamde kostprijs voor de opvang van gestrande reizigers? Ik denk dat het in dit verhaal heel belangrijk is om stil te staan bij het leed van de passagiers in Zaventem of van passagiers die op weg naar Brussel waren. Wat is de geraamde omvang van schadeclaims van de luchtvaartmaatschappijen?

Ten tweede, is het ontbreken van de aarding te wijten aan een ontwerpfout of aan een fout tijdens de installatie van het systeem? Was de gunning conform het bestek?

Ten derde, welke acceptatietesten werden er uitgevoerd op de noodgeneratoren bij de oplevering? Werd de weerstand van de aarding toen uitgemeten?

Ten vierde, werden in het verleden problemen met noodgeneratoren vastgesteld en gesignaleerd? Daarvan was er immers sprake. Maakt het valideren en uittesten van de aarding deel uit van de vijfjaarlijkse certificeringen die werden uitgevoerd door een keuringsorgaan?

Ten vijfde, gebeuren de noodoefeningen steeds op drukke momenten overdag?

Ten zesde, welke criteria worden gehanteerd voor het bepalen van de kritische infrastructuur binnen het domein van de luchtvaart?

Tenslotte, hoe kunnen we zulke zaken in de toekomst vermijden? Wanneer zal het plan van aanpak klaar zijn? Kunt u ons vandaag al de grote lijnen van dat plan van aanpak meegeven?

Mijn tweede vraag gaat vooral over de schadeclaims en de afhandeling van die zaak.

In geval van aanzienlijke vertraging van een vlucht heeft de gedupeerde reiziger het recht op informatie en bijstand, het recht om te kiezen tussen een retourvlucht naar het oorspronkelijke vertrekpunt of de terugbetaling van het ticket. Indien de luchtvaartmaatschappij in staat is om te bewijzen dat de vertraging te wijten is aan uitzonderlijke omstandigheden geeft een dergelijke vertraging uiteraard geen recht op een schadevergoeding.

Vandaar volgende vragen.

Mevrouw de minister, welke houding neemt u aan met betrekking tot deze schadeclaims? Een aantal luchtvaartmaatschappijen heeft dat aangekondigd. Zijn er precedents in binnen- of buitenland van schadevergoedingen betaald door de luchtverkeersleidingen?

Ten tweede, welke partijen dienden reeds schadeclaims in bij Belgocontrol en voor welk totaalbedrag?

Ten derde, werden de passagiers correct ingelicht en begeleid tijdens en na de stroompanne door de betrokken luchtvaartmaatschappijen?

Ten vierde, hoeveel klachten ontving het directoraat-generaal Luchtvaart van de FOD Mobiliteit en Vervoer hieromtrent?

Tenslotte, hoeveel klachten ontving het directoraat-generaal met betrekking tot respectievelijk vertraging van een vlucht, verlies of beschadiging van bagage, instapweigering, overboeking, annulatie van een vlucht en personen met een beperkte mobiliteit in 2011, 2012, 2013 en 2014?

07.03 Gilles Vanden Burre (Ecolo-Groen): Madame la présidente, madame la ministre, le 28 mai dernier, je vous interrogeais en séance plénière au sujet de la panne électrique de Belgocontrol qui avait eu lieu la veille. Comme quelques questions sont restées sans réponse, je me permets de revenir vers vous aujourd'hui.

Madame la ministre, quel a été le coût total occasionné par la panne de Belgocontrol, ce 27 mai 2015, tant en termes d'impact économique que de dédommagements réclamés, notamment celui de la BTO regroupant les différentes agences de voyages?

Vous avez annoncé un plan d'action au lendemain de la panne de Belgocontrol. Quels en sont les objectifs? Pouvez-vous nous faire part des différents points qui font partie de ce plan d'action ainsi que du timing correspondant?

Enfin, il a été relayé dans la presse que l'ensemble des appareils étaient hors service au moment de la panne. Comment les équipes ont-elles dès lors fait pour repérer les avions encore dans le ciel, pour les guider et faire leur travail? Avec quels moyens ont-elles pu répondre à cette nécessité à ce moment-là?

07.04 Bert Wollants (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, ik meen dat het onderwerp al ruim is geschetst. Het gaat over veiligheid en economische schade. Het valt mij echter wel op dat over de economische schade van dit incident iets meer vragen worden gesteld dan bij syndicale acties, maar dit volledig ter zijde.

Het is een gevaarlijk precedent dat dit soort zaken zich voordoen in een van de meest complexe luchtruimen van Europa. Wij moeten dan ook naar de essentie gaan.

Ik heb een aantal heel gerichte vragen.

Kan u ons een gedetailleerd relaas van de feiten geven?

Heeft er een evacuatie van het luchtruim plaatsgevonden? Hoe werd deze georganiseerd? Kan u ons een zicht geven op het aantal vliegtuigen dat te evacueren was?

In de pers is ondertussen bevestigd dat er in de weken en maanden voorafgaand aan het incident al meldingen waren van zogenaamde *blank screens* bij de luchtverkeersleiders. Hierbij gaat het licht enkele seconden uit. Dit probleem werd aangepakt. Hoe werd dit concreet opgelost?

De oorzaak van de panne was een overbelasting via een niet-geaarde noodgenerator. Zijn daarvan keuringsverslagen? Werden hierover ooit opmerkingen geformuleerd?

Uw voorganger heeft mij in de vorige legislatuur geantwoord dat voor het CANAC 2-systeem een *safety case* is opgemaakt en dat er audits hebben plaatsgevonden van de Belgian Supervising Authority. Op welke manier zijn de uitgangspunten van deze *safety case* geschonden in het kader van deze problematiek? Dit

zou immers willen zeggen dat wij een aantal zaken opnieuw moeten bekijken.

Is er permanente schade aan het systeem? Hoe moeten wij daarmee omgaan in de volgende dagen, weken en maanden?

Klopt het dat er bij Belgocontrol geen telefooncommunicatie mogelijk was, met uitzondering van een supervisor-telefoon? Hoe werden de andere torens en ANSP's verwittigd? Zullen er in de toekomst opnieuw mobiele telefoons ter beschikking zijn met papieren telefoonlijsten voor noodgevallen? Ik begrijp immers dat ook dat een probleem was.

Tenslotte, klopt het dat Nederlandse luchtverkeersleiders bijvoorbeeld beschikken over reservesystemen op het vlak van radiocommunicatie. Dit zijn dan systemen met een oude technologie, maar die blijven wel werken als het echt misgaat. Op die manier kan men toch communiceren met de vliegtuigen in de lucht. Zullen deze systemen ook opnieuw bij ons worden geïnstalleerd?

Ik kijk uit naar uw uitgebreide antwoord.

07.05 Karine Lalieux (PS): Monsieur Yüksel, mes questions sont toujours très courtes.

Madame la ministre, pouvez-vous nous exposer les causes précises des pannes?

Des responsabilités ont-elles été identifiées?

Des mesures sont-elles prises afin d'assurer que le système de secours soit disponible à l'avenir? Quel processus mettez-vous en place afin de vous assurer que le nécessaire soit accompli?

En tant que ministre de tutelle, allez-vous demander la vérification de tous les systèmes de secours électriques dans les entreprises publiques comme celles du groupe SNCB?

07.06 Minister Jacqueline Galant: Chers collègues, de elektriciteitsvoorziening van het verkeersleidingcentrum van Belgocontrol werd op woensdag 27 mei om 09 u 15 onderbroken tijdens het maandelijks nazicht van de noodstroomvoorziening. De verkeerstorens werken op een ander systeem en waren niet geraakt.

De voorziene procedure in zulke omstandigheden werd onmiddellijk opgestart. De naderende vliegtuigen konden dus landen en vliegtuigen die zich in het door Belgocontrol beheerd luchtruim bevonden, konden snel worden afgeleid naar de buurlanden, in alle veiligheid.

Les distances de sécurité de neuf kilomètres à l'horizontale et de trois cents mètres à la verticale ont toujours été respectées pendant le déroutage des vols pour vider l'espace aérien.

La BSA a été formellement notifiée de l'incident dans les 72 heures, conformément à la réglementation. Cette notification vise à décrire l'incident et à présenter les premières actions correctives. L'Autorité de surveillance est ensuite restée constamment informée de l'évolution de la situation.

Un rapport préliminaire sur les causes de l'incident a été finalisé par un expert externe. La version définitive est encore attendue. Un deuxième expert externe a également été désigné.

Ensuite, en ce qui concerne le rétablissement des opérations.

Belgocontrol heeft onmiddellijk alles in het werk gesteld om de oorzaken van het probleem op te sporen, er een oplossing voor te vinden en de getroffen systemen opnieuw op te starten zodra de situatie het toeliet. Vanaf 14 u 00 konden de operationele systemen geleidelijk aan in dienst worden gesteld. Woensdagavond draaide het centrum op 75 % van zijn capaciteit.

Le centre de contrôle a à nouveau fonctionné à 100 % de sa capacité dès le dimanche 21 mai à 22 h 00.

En ce qui concerne les exercices d'urgence.

De maandelijksse nazichten van de noodstroomgroepen werden overdag gepland onder andere omdat er

's nachts minder activiteit is en dus minder elektriciteit nodig is. Door de testen overdag uit te voeren, simuleert Belgocontrol de meest veeleisende omstandigheden. Dat is niet ongebruikelijk in de sector, andere luchtverkeersleidingcentra testen ook overdag.

Après l'incident, Belgocontrol a mandaté Laborelec comme expert externe pour l'appuyer sur l'analyse technique du problème rencontré. Cette analyse technique a permis de rapidement identifier les causes de l'incident, soit une conjonction de trois facteurs: la vérification mensuelle des générateurs de secours, un défaut électrique du système de refroidissement et l'absence de mise à la terre du neutre des générateurs de secours. Ce problème de raccordement des générateurs de secours était vraisemblablement existant depuis l'installation électrique il y a une dizaine d'années. Il ne s'est manifesté que lorsque ces trois facteurs se sont combinés. L'installation électrique a été vérifiée et certifiée à plusieurs reprises depuis son installation. L'analyse technique en cours devra apporter plus de clarté sur les responsabilités des différents acteurs impliqués.

Les problèmes d'écran auxquels M. Wollants fait référence concernent des cartes graphiques défectueuses de quelques écrans de contrôle de la tour de contrôle de Bruxelles. Ces problèmes n'ont absolument rien à voir avec l'incident et ont depuis été résolus.

Un deuxième contre-expert a encore été désigné en ce qui concerne l'enquête indépendante. À côté de l'analyse des causes techniques par un expert externe, la cellule autonome d'enquête sur les accidents et incidents d'aviation (AAIL) a été chargée d'enquêter sur l'incident survenu chez Belgocontrol. Cette cellule est fonctionnellement indépendante de la Direction générale Transport aérien et de Belgocontrol, et en général de toute autre partie dont les intérêts pourraient entrer en conflit avec la mission qui lui a été confiée. L'objectif exclusif de cette cellule est de prévenir les futurs accidents ou incidents dans la navigation aérienne en déterminant les causes. Les schémas de conception des installations électriques, les rapports de certification et le rapport de l'expert externe seront mis à disposition de l'organisme d'enquête sur les accidents et incidents aériens par Belgocontrol.

Le rapport de l'AAIL sera rendu public mais aucun délai n'est cependant confirmé.

En ce qui concerne les dommages, le problème électrique survenu au centre de contrôle aérien de Belgocontrol a entraîné des conséquences économiques très importantes pour l'ensemble du secteur en plus des désagréments pour les passagers. Je le regrette amèrement. Différents montants sont avancés dans la presse mais je ne suis pas en mesure de les confirmer ou de les infirmer. Des interruptions de service de la navigation aérienne et de services aéroportuaires se sont déjà produits dans les pays voisins mais je n'ai pas connaissance d'un précédent en matière de paiement d'un dédommagement par le fournisseur de service de la navigation aérienne.

En ce qui concerne les indemnisations prévues par la réglementation européenne pour les retards ou annulations de vols, les obligations des transporteurs aériens devraient être limitées étant donné que ces retards et annulations sont dus à des circonstances extraordinaires qui n'auraient pas pu être évitées, même si toutes les mesures raisonnables avaient été prises par les transporteurs.

En ce qui concerne le plan d'action, j'ai demandé à Belgocontrol d'établir un plan d'action pour tirer les enseignements de cette crise, un conseil d'administration extraordinaire a eu l'occasion d'en débattre. À court terme, Belgocontrol est en train de revoir l'ensemble de son installation électrique pour s'assurer de l'absence d'autres dommages. Belgocontrol réalisera ensuite un audit externe de l'ensemble de ses systèmes critiques afin d'évaluer les risques et de prendre les mesures nécessaires.

Maintenant, madame la présidente, par rapport à vos questions concernant le groupe SNCB, Infrabel dispose d'une expertise de pointe unanimement reconnue dans le domaine de l'électricité, composante essentielle du réseau ferré belge depuis des décennies. Par ailleurs, la sécurité constitue la première priorité d'Infrabel, priorité déclinée à tous les niveaux d'entreprise et dans l'ensemble de ses activités, donc notamment pour la gestion des composantes de l'infrastructure belge liée à l'approvisionnement électrique.

Enfin, la récente problématique du délestage conduit Infrabel à renforcer son analyse des impacts de ce type d'incidents pour le réseau ferroviaire, ce qui renforce encore son expertise en la matière. Infrabel participe d'ailleurs à différents échanges avec les autorités belges sur ce thème et souhaite continuer à être impliqué à tous les niveaux au processus décisionnel sur le sujet. Infrabel met en tout cas tout en œuvre pour garantir l'absolue sécurité de l'ensemble de l'infrastructure ferroviaire belge, y compris pour ce qui

concerne les paramètres liés à l'approvisionnement et à la gestion de l'électricité.

07.07 Catherine Fonck (cdH): Merci, madame la ministre, pour votre réponse.

C'est quand même une histoire assez surréaliste à la fois concernant la manière dont cela s'est passé et bien évidemment concernant les conséquences qui sont connues, je ne vais pas répéter.

Le fait est, et vous le confirmez, que l'absence de mise en terre date évidemment du début de l'installation, je le répète, ce qui remet en question la manière dont les équipements de Belgocontrol ont été certifiés dès le début, mais aussi tout au long du parcours, puisque c'est un processus de certification en continu. Pourtant vous n'en avez pas parlé une seule fois, vous n'avez absolument pas répondu à cette question.

Vous vous focalisez sur une enquête et une analyse de Belgocontrol, certes, mais pour moi c'est insuffisant. Il faut aussi analyser et clairement enquêter sur la manière avec laquelle les certifications et les contrôles via la BSA se font, pour garantir que toutes les mesures sont prises successivement et que toutes les conditions de sécurité sont absolument respectées. Je vous l'avais déjà dit mais j'insiste à nouveau sur ce point, parce que clairement, il existe des manquements qui ne sont pas acceptables.

07.08 Veli Yüksel (CD&V): Ik dank de minister voor haar uitgebreide en heel gedetailleerde antwoord.

Uiteraard moeten er nog heel wat zaken uitgeklaard worden.

Ik wil namens mijn fractie nogmaals verduidelijken dat dit echt onaanvaardbaar is, mevrouw de minister. Het is echt slecht voor het imago van Brussel als Europese hoofdstad, van dit land en van de luchtvaartsector. We moeten er alles aan doen om dergelijke situaties in de toekomst te vermijden. Het is aan u om dat ook mee te begeleiden.

Ik heb nog twee concrete vragen.

Wanneer krijgen we dat definitieve rapport? U kunt daar nu nog niets over zeggen, maar het is noodzakelijk dat u daar een timing voor kunt geven.

Ten tweede, hebt u niets gezegd over het actieplan. Ik zou graag hebben dat u de druk bij Belgocontrol opvoert, zodat het met een actieplan naar buiten komt. Het is momenteel hoogseizoen, men heeft er alle belang bij om dat op punt te zetten.

De heer Wollants sprak daarnet over de economische schade. Dat is een heel belangrijk aspect, ook voor de reizigers. Het hoogseizoen is begonnen, gisteren en vandaag zijn 40.000 mensen op vakantie vertrokken. We moeten de luchtvaartsector in Brussel en Zaventem als een economische prioriteit behandelen.

U hebt in uw antwoord gezegd dat er cijfers over de schade circuleren. Als u klaar bent met het volledige rapport, is het belangrijk om een zicht te krijgen op de economische schade. Er is heel wat schade geweest voor de luchtvaartmaatschappijen en ook voor de klanten. U zegt dat dit onvermijdelijk was, het gaat hier over een buitengewone omstandigheid. Luchtvaartmaatschappijen en reizigers kunnen geen aanspraak maken op een schadevergoeding. Begrijp ik dat goed?

(...): (...)

07.09 Gilles Vanden Burre (Ecolo-Groen): Madame la ministre, je vous remercie pour votre réponse et pour les précisions sur le coût économique et le plan d'action.

J'ai la même demande que mon collègue en ce qui concerne le timing de disponibilité du rapport d'analyse. Je voudrais aussi savoir si le plan d'action discuté en conseil d'administration sera disponible pour les membres de la commission ou publié par d'autres voies. L'idéal serait que ce soit le cas d'ici la visite du 8 juillet. Il serait très utile si nous pouvions avoir le plan d'action et le rapport avant de faire cette visite.

07.10 Bert Wollants (N-VA): Ik zal het antwoord in detail nalezen, er zijn immers heel veel vragen gesteld.

Dit mag alleszins nooit meer gebeuren. Het feit dat het nog nooit op die schaal is gebeurd, maakt dat het de

eerste en de laatste keer moet zijn. Daar is iedereen van overtuigd, denk ik. Ik ben mij zeer bewust van de economische schade. Ik nodig iedereen uit om ons visiedocument over de luchtvaart eens te lezen.

Daarstraks deed ik een oproep aan alle collega's. Die was erop gericht om duidelijk te maken dat, wanneer het niet om een technische panne gaat maar om een actie met hetzelfde resultaat, dezelfde kosten en dezelfde gevolgen voor reizigers en bedrijven, we die minstens even scherp moeten veroordelen. Met deze verduidelijking weet iedereen in welke richting men die uitspraak moet situeren.

Mevrouw de minister, we volgen het sowieso verder op. Uit dit incident, wat nog zwak is uitgedrukt, moeten we elke les trekken die we eruit kunnen trekken. Tegelijk moeten we op zoek gaan naar alle mogelijke problemen die nog in het systeem zouden zitten.

Zaventem is de zetel van Fabec, de zetel van wat er in het hart van Europa gebeurt rond luchtvaart. We moeten het goede voorbeeld geven. We hebben de knowhow in huis, we hebben een technische school die misschien ooit eens zal renderen. Laat ons onze naam door dit soort incidenten niet te grabbel gooien. We moeten er alles aan doen om alles terug op de rails te zetten, zoals het hoort.

07.11 Karine Lalieux (PS): Madame la ministre, comme l'ont dit mes collègues, on connaît les dommages pour les compagnies, sur la réputation et pour les clients des compagnies aériennes.

Chers collègues, comme demandé, des auditions auront lieu à cet égard dans le cadre de cette commission quand les audits seront terminés. Nous demanderons le plan d'action ainsi que tous les nouveaux *processes*. Effectivement, madame la ministre, j'estime qu'il faut mettre de nouveaux *processes* en place pour que cela ne se reproduise plus, que ce soit de cette manière ou d'une autre. Le mois de septembre sera déjà bien chargé pour notre commission. On programmera également Belgocontrol car on imagine que les audits seront de retour.

En tant que présidente, monsieur Vanden Burre, je puis vous dire que la visite de Belgocontrol est totalement dissociée de cette problématique. Les questions qui seront alors posées lors de notre visite du 8 juillet 2015 concerneront le fonctionnement de Belgocontrol de manière globale et non pas cette problématique-ci. Je serai présente lors de la visite et ne manquerai pas de le rappeler à l'ensemble des membres, puisque nous aurons au mois de septembre une séance avec l'administrateur délégué de Belgocontrol, avec la ministre, en fonction de ce qui sera organisé et, le cas échéant, avec le président du conseil d'administration de Belgocontrol. J'aimerais que l'on respecte ce qui a été dit à Belgocontrol et dans cette commission par rapport à l'ordre des travaux. En effet, pour ceux qui ne participent pas à cette visite, ce débat doit être public et ouvert.

07.12 Veli Yüksel (CD&V): Mevrouw de minister, hebt u enig zicht op de timing?

La **présidente:** (...)

07.13 Veli Yüksel (CD&V): Betekent dit dat wij eerst het rapport moeten afwachten vooraleer het actieplan er kan komen?

07.14 Jacqueline Galant, ministre: Je peux vous dire que je mets la pression sur Belgocontrol.

Après le groupe SNCB, Belgocontrol devra également faire l'objet d'une réorganisation. En effet, beaucoup d'erreurs y ont été constatées en matière de gestion.

On se rend compte aujourd'hui que le système est défaillant depuis son installation. Si des responsabilités sont réellement mises en cause, sachez que des décisions seront prises.

Pour ce qui concerne le plan d'action, il faut que Belgocontrol puisse disposer de tous les rapports d'experts, de tous les audits afin de pouvoir travailler sereinement.

07.15 Gilles Vanden Burre (Ecolo-Groen): J'entends bien que ce n'est pas le but de la visite, mais on ne peut pas dissocier le fonctionnement global d'une entreprise d'un incident comme celui dont question.

La **présidente:** Monsieur Vanden Burre, il n'est pas question de faire un débat sur le sujet. La commission a

décidé à l'unanimité de procéder à une dissociation des deux sujets. Il n'est donc pas question d'avoir un débat sur cet incident parce que ce débat ne sera pas public alors qu'il doit l'être. En outre, nous ne disposons pas des documents nécessaires. Suis-je claire?

07.16 Gilles Vanden Burre (Ecolo-Groen): C'est très clair.

La **présidente**: J'attire ici l'attention sur le fait que ce n'est pas la majorité qui s'exprime ici mais la commission et que j'aime à ce que soit respecté ce que cette dernière a décidé, notamment pour ce qui concerne nos entreprises publiques. Sinon une visite ne serait pas reprogrammée.

07.17 Gilles Vanden Burre (Ecolo-Groen): Je tenais simplement à signaler qu'il ne faut pas être aveugle et bien prendre en considération ce qui s'est passé.

La **présidente**: Nous verrons comment les choses se passent!

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

La question n° 4696 de M. Burton, qui n'arrive pas, est transformée en question écrite. La question n° 4721 de Mme Matz est retirée.

08 Samengevoegde vragen van

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

08 Questions jointes de

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

08.01 Daphné Dumery (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, deze vraag gaat over de opvolging van controles op onverzekerde voertuigen. Uit het jaarverslag van de groepering van erkende ondernemingen voor autokeuring en rijbewijzen blijkt dat er een daling optreedt van het aantal onverzekerde voertuigen en dat is goed. In 2013 werden er nog 8 345 voertuigen aangetroffen zonder geldig verzekeringsbewijs aan boord en in 2014 is dat aantal gedaald tot een klein vijfduizendtal. Die daling is natuurlijk positief, terwijl wij toch moeten erkennen dat 2 % van de bestuurders rijdt zonder voldoende verzekering.

In het jaarverslag merken wij echter ook dat de lijst van voertuigen die onverzekerd rijden, voor de nodige opvolging wordt overgemaakt aan de FOD Mobiliteit en Vervoer en aan het Belgisch Gemeenschappelijk Waarborgfonds. Wij vragen ons af hoe die opvolging gebeurt. Het is namelijk belangrijk om overtreders ertoe aan te zetten hun verzekering op orde te brengen en ervoor te zorgen dat wij in een ideale wereld leven waarin iedereen verzekerd rondrijdt.

Mevrouw de minister, wat houdt dat opvolgingssysteem precies in?

De lijsten worden u op regelmatige basis bezorgd. Hoe moeten wij dat interpreteren?

08.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, ik sluit mij uiteraard aan bij de vragen van collega Dumery.

Ik verwijs ook naar de cijfers die onlangs werden gegeven in antwoord op een schriftelijke vraag van collega Yüksel, en waaruit blijkt dat het aantal onverzekerde voertuigen dat voorgereden wordt bij de keuring, op

één jaar tijd zou zijn gedaald van 8 345 voertuigen naar 5 000 voertuigen in november 2014.

Uit het jaarverslag van het Belgisch Gemeenschappelijk Waarborgfonds blijkt evenwel dat dagelijks dertien Belgen geconfronteerd worden met een aanrijding met een onverzekerd voertuig. Mogelijk, of wellicht zelfs, zijn die voertuigen dan ook niet in orde met de keuring. Het aantal onverzekerde wagens daalt volgens de medewerkers van het Belgisch Gemeenschappelijk Waarborgfonds niet, in tegenstelling tot de cijfers die wel een daling lijken aan te geven.

Mevrouw de minister, er zijn dus nog wel wat pijnpunten en er is nog werk aan de winkel om de problematiek verder aan te pakken en vandaar heb ik de volgende vragen.

Hoe schat u het probleem van het onverzekerd rijden in? Is er al dan niet een verbetering merkbaar?

Hoe evalueert u het actieplan, zoals daarnet al werd aangehaald? Ik doel op de controle van het verzekeringsbewijs van de keuring, een maatregel die enkele jaren geleden werd ingevoerd.

Meent u dat er veel onverzekerde auto's rondrijden die evenmin naar de keuring gaan? Worden die data aan elkaar gelinkt via het koppelen van bepaalde databanken?

Wat is uw toekomstvisie in verband met onverzekerd rijden? Zijn er bijkomende maatregelen nodig en zo ja, welke?

Tot slot, wat vindt u van het idee om veroordeelde overtreeders een bijdrage te laten storten aan het Belgisch Gemeenschappelijk Waarborgfonds in plaats van aan het Fonds tot hulp aan slachtoffers van opzettelijke gewelddaden en aan de occasionele redders, bij de FOD Justitie?

08.03 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, ik sluit mij aan bij wat al werd gezegd en wil daaraan nog het volgende toevoegen.

Op 1 november 2013, bijna twee jaar geleden, werd de maatregel ingevoerd om bij de technische keuring na te gaan of een voertuig geldig verzekerd is.

In een schriftelijk antwoord van u op een schriftelijke vraag, begin december 2014, gaf u mee dat in de periode van november 2013 tot september 2014 81 498 keer geen geldige groene verzekeringskaart kon worden voorgelegd. Een paar weken geleden verscheen in de media een recenter cijfer, met name 92 553 inbreuken in de periode van november 2013 tot november 2014.

Wat gebeurt er als men bij de keuring geen geldige groene kaart vaststelt? Dan wordt dat op het keuringsbewijs vermeld en wordt het Belgisch Gemeenschappelijk Waarborgfonds ingelicht. Natuurlijk is het altijd mogelijk dat men wel degelijk verzekerd is, maar dat door een fout of nalatigheid van de bestuurder of de verzekeringsmakelaar het bewijs niet onmiddellijk kan worden voorgelegd.

U hebt gezegd dat, om de effectiviteit van de maatregel die op 1 november 2013 in werking trad te kunnen beoordelen, een administratieve werkgroep deze maatregel opvolgt en dat, afhankelijk van de resultaten daarvan, zou worden beslist om al dan niet bij te sturen. In december 2014 hebt u gezegd dat die evaluatie zou worden uitgevoerd op basis van de statistieken, één jaar na de inwerkingtreding van deze maatregel. Zo zou u een advies ontvangen over het al dan niet behouden of aanpassen van deze maatregel.

Mevrouw de minister, ik heb de volgende concrete vragen.

Ten eerste, zijn in de door mij geciteerde cijfers alle categorieën opgenomen? Kunt u ons eventueel een opsplitsing per categorie bezorgen?

Ten tweede, wordt er gewerkt aan een gegevensbestand, opdat men in real time kan nagaan of een voertuig wel degelijk verzekerd is?

Ten derde, is de evaluatie van de maatregel intussen klaar? Zo ja, wat is het resultaat ervan?

08.04 Minister Jacqueline Galant: Mevrouw de voorzitter, mevrouw Lahaye-Battheu, de resultaten van het actieplan voor de naleving van de verzekerings- en keuringsplicht mogen niet worden bekeken op basis van

het aantal onverzekerde voertuigen. Zoals ik verder zal toelichten, is er, enerzijds, tijd nodig om alle maatregelen te kunnen implementeren. Anderzijds, zal het effect van zulke maatregelen pas op termijn zichtbaar worden in de statistieken.

Het actieplan is een zeer nuttig beleidsdocument omdat het alle betrokken actoren heeft verzameld. Dit duurt nog voort, zodat er een gezamenlijke en coherente strijd wordt gevoerd. Behalve de maatregelen, afgesproken in het actieplan, hebben verschillende actoren intern ook bijkomende maatregelen genomen. Daardoor is bijvoorbeeld de kwaliteit van de gegevens van de verzekeringssector en de hogere efficiëntie van de controle aanzienlijk gestegen.

Het actieplan bevat verschillende efficiënte maatregelen. Zo werden belangrijke verbeteringen doorgevoerd op het vlak van gegevensuitwisseling tussen de verschillende diensten. De controles zijn uitgebreid tot automatisch werkende toestellen waarvan de uitrol nog lopende is. Sinds november 2013 controleren de stations voor technische keuring het geldig verzekeringsattest. Ik zal u een kopie geven van het totaal aantal voertuigen waarvoor geen geldige groene verzekeringskaart bestaat.

Door deze controle in de keuringsstations heeft het Belgisch Gemeenschappelijk Waarborgfonds een bijkomend kanaal om niet-verzekerde voertuigen op te sporen. Dit leidt er dus toe dat het gegevensbestand dat wordt doorgegeven aan de politiediensten verruimd wordt. Personen die in de keuring geen geldig contract kunnen voorleggen, zullen zich wellicht onmiddellijk nadien in orde stellen om te vermijden dat zij in het gegevensbestand terechtkomen. Bovendien heeft de maatregel een ontradend effect omdat de chauffeurs controle ervaren. Die controle maakt het grote belang van de verzekeringsplicht tegenover de bevolking duidelijk.

Op basis van de inbreuken die de politie vaststelt, kunnen wij besluiten dat ongeveer 36 % van de voertuigen zonder geldig verzekeringsbewijs eveneens geen goedkeuringsbewijs bezit.

De manieren waarop verzekeringscontracten tot stand worden gebracht, laat een dergelijk realtimegegevensbestand niet toe. De procedure kan als dusdanig niet worden gewijzigd. In die zin valt het trouwens onder de bevoegdheid van de minister van Economie.

Het actieplan is inderdaad nog niet volledig uitgewerkt. Ik heb aan mijn administratie dan ook de opdracht gegeven om de werkzaamheden voort te zetten. Zo wordt er verder werk gemaakt van een verbetering van de kwaliteit van de gegevens. Bovendien is nog een grootschalige informatiecampagne door het BIVV gepland. Het verheugt mij dat de Gewesten hun medewerking verlenen, zodat ook de naleving van de keuringsplicht verder wordt opgevolgd en in dezelfde informatiecampagne wordt geïntegreerd.

Ik wijs er ook op dat door de uitbreiding van de inschrijvingsplicht naar bromfietsen betere controles voor die voertuigcategorie mogelijk zijn.

Tenslotte, blijkt dat de verzekeringsplicht ook door de sector van het professioneel vervoer niet altijd correct wordt nageleefd. Daarom zal de dienst Controle van het Wegvervoer van mijn administratie meer controles uitvoeren.

08.05 Daphné Dumery (N-VA): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw zeer volledige antwoord.

Ik ben vooral aangenaam verrast te horen dat u niet alleen het actieplan maar ook de bijhorende maatregelen zult voortzetten en dat u zult aansturen op een informatiecampagne, waarbij u de Gewesten wil betrekken gelet op de bevoegdheidsverdeling ter zake. Ik meen dat zij zeker bereid zullen zijn u te steunen om deze campagne voort te zetten.

08.06 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de minister, ook ik dank u voor uw antwoord.

Wij zullen dit zeker opvolgen, want het onverzekerd rijden moeten wij proberen uit te roeien. Als er een goede link is tussen de voertuigen en de databanken van de verzekeringen en de keuringen moet dat haalbaar zijn.

08.07 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mevrouw de minister, ik dank u voor de gedetailleerde cijfers die wij mochten ontvangen.

Het viel mij op dat het aantal vrachtwagens en trekkers waarvoor geen geldige kaart kon worden voorgelegd, gestegen is ten opzichte van 2013-2014. Toen waren er ongeveer 2 700, nu zijn er al 3 200. Het is ongelooflijk dat voor dergelijke zware voertuigen het verzekeringsbewijs niet altijd in orde is.

Het werk is dus nog niet af, maar stap na stap komen wij er wel.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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

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

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

09.01 Hans Bonte (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, ik wil even ingaan op een bijzonder actueel thema.

Ik heb kennis genomen van wat er vandaag in *Le Soir* staat. Mevrouw Fonck pleit daarin voor het vrijmaken van de kanaalroute voor de nachtvluchten. Ik heb de indruk dat bepaalde mensen anderen aan het opjagen zijn en dat politieke concurrenten mekaar in een wurggreep trachten te houden.

Mevrouw de minister, feit is dat er werken aan de gang zijn op de landingsbaan en dat dit een effect heeft op de manier waarop vliegtuigen landen en opstijgen. Vliegtuigen worden meer afgeleid naar de Noord- en de Oostrand. Dit oude, moeilijke dossier duikt opnieuw op en het heeft nog nooit zo gemakkelijk geleid tot het unisono aanklagen van een te grote concentratie van vliegtuiglawaai, 's nachts en overdag, door de gemeenten uit de Noordrand.

09.02 Eric Van Rompuy (CD&V): Hetzelfde geldt voor de Oostrand.

09.03 Hans Bonte (sp.a): In die optiek zitten wij deze keer in hetzelfde schuitje.

Ik heb een paar duidelijke vragen, mevrouw de minister.

Bent u van plan om tegemoet te komen aan de verzuchtingen van de diverse burgemeesters van alle politieke strekkingen voor een eerlijke spreiding tijdens de werken? Welke maatregelen wenst u hiervoor te nemen?

Acht u het mogelijk om tijdens de werken opnieuw gebruik te maken van de kanaalroute en de bocht naar links uit het voormalige plan-Wathelet? Kunt u een stand van zaken geven betreffende uw inspanningen om tot een definitieve en structurele oplossing te komen?

Ik meen dat andere partijen een wijs voorstel hebben gedaan om tot een vliegwet te komen. Ik hoop dat u kunt aankondigen dat die wet op komst is.

09.04 Minister **Jacqueline Galant**: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Bonte, de werken aan baan 25L/07R van de luchthaven van Brussel-Nationaal, die noodzakelijk zijn omwille van de veiligheid, verlopen in verschillende fases. Tijdens de eerste fase, die aan de gang is, wordt in vergelijking met de gewone toestand meer gebruikgemaakt van baan 19 voor het opstijgen en van baan 25R voor het landen. Tijdens de tweede en de derde fase zal baan 25R meer worden gebruikt zowel om op te stijgen als om te landen. Die wijzigingen ten opzichte van het gewoon vliegschema zullen een impact hebben voor varieerbare zones, naargelang de verschillende fases. Er kan bijgevolg niet worden gesproken van een concentratie op een enkele zone.

Tijdens de werken zullen de vliegroutes niet worden gewijzigd. Echter, als gevolg van het moratorium is de

kanaalroute naar het zuidoosten en de route met brede bocht naar links uit het plan-Wathelet niet meer bestaand.

Inzake de structurele oplossing kan ik u meegeven dat ik er werk van maak, onder meer door de initiatie van verschillende studies, teneinde over alle objectieve elementen te beschikken.

09.05 Hans Bonte (sp.a): Mevrouw de minister, mocht ik daartoe de tijd krijgen, dan zou ik uitgebreid kunnen reageren op wat u antwoordt.

De ontgoocheling overheerst, vooral op mijn laatste vraag naar een structurele oplossing en structurele aanpassing. Het is trouwens een partij uit de meerderheid die sterk aandringt op een snel wetgevend initiatief om de principes van het spreidingsplan vast te leggen en naar mijn mening is dat een verstandige suggestie waaraan wij ook vanuit de oppositie graag zouden meewerken.

U zegt in uw antwoord dat de kanaalroute en de bocht naar links als route niet meer bestaan, dus dat ze niet meer worden gebruikt. Mijn vraag was precies om die routes opnieuw te gebruiken naar aanleiding van de werken. Eigenlijk zegt u dat men die routes niet wilt gebruiken. Dat zal ongetwijfeld de gemoederen niet kalmeren in de Oostrand, noch in de Noordrand, veronderstel ik.

Mijn politieke analyse is dat u wenst tegemoet te komen aan de kritiek van mevrouw Fonck, die blijkbaar opnieuw de strijd voor de kiezer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest aangaat, zij het op kap van de leefbaarheid van een regio die moet waken over een evenwicht tussen de economische kracht van de luchthaven en de leefmilieuproblematiek, teneinde de pleidooien om de luchthaven te verhuizen, niet te versterken.

Mevrouw de minister, ik zal zeker nog op het dossier terugkomen.

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

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

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

10.01 Paul-Olivier Delannois (PS): Madame la présidente, madame la ministre, je vous avais posé une question il y a quelques semaines concernant la possibilité ou non d'utiliser la ligne à grande vitesse pour relier Tournai à Bruxelles en train. Suite à votre réponse, je souhaiterais apporter quelques précisions et corrections.

Tout d'abord, permettez-moi de vous dire que l'étude issue d'un groupe de travail concernant l'utilisation de la ligne grande vitesse (LGV) pour les liaisons Tournai-Bruxelles n'a pas "débouché sur une conclusion négative". En effet, certains éléments sont à nuancer. Premièrement, la question de la capacité sur la LGV1 n'est pas un problème majeur. En effet, l'insertion d'un sillon IC sur cette ligne nécessiterait d'utiliser 1,5 à 2 sillons de train grande vitesse.

Hormis le prix de ce sillon, la SNCB a indiqué que l'insertion d'un tel sillon sur la LGV n'était pas particulièrement problématique au vu du trafic actuel. De plus, le nombre de relations grande vitesse sur la ligne ne pourra pas augmenter drastiquement à moyen voire à long terme étant donné la saturation de la jonction Nord-Midi. Les réserves de capacité existantes vont donc persister.

Deuxièmement, la SNCB dispose actuellement de matériel roulant capable de rouler à 200km/h: il s'agit du matériel roulant type 18. Ce matériel est actuellement utilisé pour les relations reliant respectivement Eupen à Ostende et Welkenraedt à Kortrijk, lesquelles empruntent la ligne à grande vitesse entre Liège et Bruxelles. On peut donc supposer qu'en termes de vitesse, ce matériel serait également apte à rouler sur notre ligne. En revanche, ces trains ne sont pas équipés de la signalisation adéquate.

Après ce que je viens d'avancer comme arguments, je m'étonne que l'étude relative au projet de ligne à grande vitesse entre Tournai et Bruxelles ait mené à une "conclusion négative". Je trouve qu'il s'agit là d'une réelle opportunité pour améliorer la vie de nombreux usagers qui voient leur temps de parcours pour aller au travail augmenter d'année en année.

Madame la ministre, que répondez-vous aux affirmations que je viens d'évoquer? N'est-il réellement pas possible d'envisager l'utilisation d'une ligne à grande vitesse pour relier Tournai à Bruxelles?

10.02 Jacqueline Galant, ministre: Cher collègue, je ne peux que confirmer la réponse que je vous ai donnée le 6 mai. Faire rouler un train ici à 200 km/h sur la ligne à grande vitesse occupe davantage de capacité qu'un train à grande vitesse à 300 km/h. Cela hypothèque la capacité pour d'éventuels trains à grande vitesse supplémentaires. En outre, la SNCB ne dispose pas de suffisamment de voitures I11 à affecter à un plus grand nombre de trains.

Étant donné la conclusion négative de l'étude, la SNCB ne souhaite pas mettre en place des relations IC entre Tournai et Bruxelles via la ligne à grande vitesse.

10.03 Paul-Olivier Delannois (PS): Madame la ministre, je prends bonne note de votre réponse même si je n'en suis pas nécessairement heureux. Je tiens aussi à vous remercier pour le travail concret que vous avez fait sur le terrain de la gare en termes de propreté.

Merci beaucoup, madame la ministre.

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

10.04 David Geerts (sp.a): Mevrouw de voorzitter, ik verzoek u om mijn vraag nr. 4781 om te zetten in een schriftelijke vraag aangezien het een heel technische vraag betreft en collega Cassart toch niet aanwezig is.

11 Question de M. Marcel Cheron à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'indemnisation des retards des trains de la SNCB" (n° 4796)
11 Vraag van de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vergoedingen voor de treinvertragingen bij de NMBS" (nr. 4796)

11.01 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Madame la ministre, il y a quelques semaines, nous apprenions via les médias libres de notre pays que votre projet de modification du système de compensation des retards des trains était en débat. Le système annoncé semblait prévoir la suppression des indemnisations pour les voyageurs dont le train avait entre 15 minutes et 30 minutes de retard.

Avec l'application du nouveau système de compensation, le nombre de trains pouvant ouvrir un droit à compensation était réduit de manière drastique. Sous couvert de simplification, c'était une atteinte aux droits des voyageurs.

Madame la ministre, nous apprenons à nouveau via la presse que vous seriez revenue sur cette décision pour rétablir le seuil des 15 minutes. Si c'est le cas, c'est une bonne nouvelle, mais vous comprendrez que je ne me satisfais pas de ce que je lis, j'aimerais savoir ce qu'il en est réellement.

Face à ces informations contradictoires concernant le seuil de retard ouvrant droit à une indemnisation, qu'en est-il réellement aujourd'hui? Le Conseil des ministres en a-t-il délibéré? Concrètement, quelles sont les pistes étudiées à l'heure actuelle par la SNCB pour optimiser et faciliter l'octroi de la compensation à laquelle le voyageur lésé a légitimement droit, ainsi que pour réduire le coût administratif de l'octroi des indemnisations? C'est un élément du débat qui est souvent répété par M. Cornu. Quelles sont les pistes étudiées pour limiter le recours à la fraude? Un autre article de presse signalait que c'était devenu une forme de sport national d'utiliser ce système à des fins peu honorables.

11.02 Jacqueline Galant, ministre: Un groupe de travail évalue actuellement les alternatives envisageables et leur impact éventuel.

11.03 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Je vous remercie pour cette précision, madame la ministre.

Je reviendrai à la charge, peut-être à l'occasion de la préparation du contrat de gestion.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

12.01 Gilles Foret (MR): Madame la présidente, madame la ministre, aujourd'hui seuls les vélos pliables souvent utilisés par les navetteurs pour se rendre sur leur lieu de travail sont autorisés gratuitement dans les trains. On ne peut que s'en réjouir. Par contre, ce n'est pas le cas pour les vélos traditionnels utilisés par exemple par des randonneurs. En effet, comme repris dans la politique tarifaire de la SNCB, on leur demande de s'acquitter d'un billet spécifique dont le prix, surtout si l'on souhaite se déplacer en groupe ou en famille, pousse plutôt à l'utilisation de la voiture. Pourtant, je pense qu'une offre attractive pourrait inciter les cyclistes amateurs à utiliser le train pour se déplacer dans des zones rurales pour s'adonner aux joies de la course. Cela permettrait également d'attirer plus de voyageurs sur des lignes peu fréquentées surtout le week-end et pendant les vacances scolaires.

Madame la ministre, ne serait-il pas opportun, afin que plus de cyclistes amateurs se décident à opter pour le train, de proposer une formule plus attrayante accompagnée d'un cadre permettant de limiter les éventuels effets négatifs dans le chef de la SNCB?

12.02 Jacqueline Galant, ministre: Chers collègues, la SNCB propose en effet différentes formules avantageuses pour l'embarquement de vélos à bord du train: la gratuité pour les vélos pliants, 5 euros pour l'embarquement d'un vélo ordinaire sur un trajet simple avec une carte vélo et 8 euros pour l'embarquement d'un vélo ordinaire toute la journée, à savoir le libre parcours pour un jour.

La SNCB ne juge pas opportun de réduire davantage le tarif d'embarquement d'un vélo ordinaire ou de le rendre gratuit, notamment pour les raisons suivantes. La mise en service de nouveau matériel et la rénovation du matériel existant permettent systématiquement un gain d'espace destiné aux vélos à bord des trains. Néanmoins, la capacité varie encore d'une ligne à l'autre et selon la période. De ce fait, une promotion généralisée pour l'embarquement de vélos dans le train ne me paraît pas souhaitable.

L'une des priorités absolues de la SNCB consiste à améliorer la ponctualité. Le chargement de vélos dans le train donne lieu, par définition, à des opérations supplémentaires. Plus il y a d'opérations supplémentaires, plus le risque de nuire à la ponctualité augmente.

Différentes alternatives attrayantes pour l'embarquement des vélos à bord du train sont en outre proposées. La SNCB propose des vélos partagés dans les gares en collaboration avec Blue-mobility. Le produit B-excursion train + vélo de location permet à la SNCB de proposer une formule combinée comprenant le voyage en train aller-retour et la location d'un vélo touristique dans un des points de location de vélos, concept en collaboration avec différents points vélo et deux loueurs privés de *mountain bikes*. Tous ces points de location sont établis dans nos gares ou à proximité.

12.03 Gilles Foret (MR): Madame la ministre, je vous remercie et ne manquerai pas de revenir avec différentes hypothèses pour montrer à la SNCB qu'il est possible d'encourager, sur certaines lignes, ce type de formule.

Je me doute bien que pour celles qui se dirigent vers la mer du Nord, de telles opérations sont impossibles dans la mesure où elles allongent le temps d'embarquement et de débarquement. En tout cas, on peut combiner de telles possibilités sur les lignes rurales, par exemple avec le réseau de Ravel qui longe les voies ferrées en Wallonie.

Je reviendrai donc vers vous pour vous aider à convaincre la SNCB de trouver les formules gagnantes.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

13 Questions jointes de

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

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

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

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

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

13 Samengevoegde vragen van

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

- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het verlies van 2 700 banen bij de NMBS" (nr. 4907)

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

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

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

13.01 Laurent Devin (PS): Madame la ministre, en réaction à l'étude de *benchmarking* du directeur général de la SNCB, Jo Cornu, la CGSP Cheminots a fait part de ses inquiétudes concernant le maintien de l'emploi au sein de cette entreprise publique. Selon le syndicat, les conclusions de la dernière analyse similaire réalisée en 2003 avaient mené à une réduction massive du nombre de travailleurs à 32 000 employés. Avec cette nouvelle étude, la CGSP craint une perte de 2 700 emplois supplémentaires.

Parallèlement, et assez étonnamment d'ailleurs, la SNCB rappelle ses accompagnateurs de train récemment pensionnés afin de leur proposer de travailler durant trois mois supplémentaires à mi-temps. Selon l'entreprise ferroviaire, cette mesure exceptionnelle viserait à faire face à un manque de personnel d'accompagnement.

Existe-il un risque massif de perte d'emplois au sein de la SNCB? Confirmez-vous les chiffres avancés par la CGSP à propos de la perte de 2 700 emplois?

Selon le projet d'accord social, le nombre de l'effectif minimum de la SNCB est fixé à 37 000 équivalents temps plein. Qu'en est-il aujourd'hui? Selon les syndicats, l'entreprise serait déjà passée à un chiffre inférieur de 34 700. Confirmez-vous ces chiffres? Qu'en est-il d'une suppression éventuelle du plafond minimum?

La SNCB aurait-elle l'intention de procéder à des licenciements, alors même qu'elle rappelle ses jeunes pensionnés pour pallier un manque d'effectifs, notamment pour le personnel d'accompagnement? Madame la ministre, quelle est votre position à ce sujet?

13.02 David Geerts (sp.a): Mevrouw de minister, de jongste tijd verschenen tal van artikels over de benchmark. Volgens wat ik heb gelezen, zou er eventueel 100 miljoen euro aan efficiëntiewinst te boeken zijn. De cijfers over het teveel aan spoor mannen werden reeds aangehaald.

Kunt u de benchmark toelichten in het Parlement? We hebben in de pers al wel een deel gelezen, maar weten natuurlijk niet of een en ander klopt.

Welke maatregelen zullen er op korte termijn worden uitgevoerd? Men sprak over onder andere een verhoging van de ticketprijs en een verlaging van de rijpadvergoeding, evenals over een verhoging van abonnementsformules.

Wat zijn de gevolgen voor het personeel en voor de reizigers? Wat is de budgettaire impact van maatregelen die op korte termijn kunnen worden genomen?

13.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Er werd al veel inleiding gegeven.

Er beweegt een en ander bij de NMBS, bij Infrabel en u als minister bent volop aan het werk aan een moderniseringsplan. De vraag is hoe we dat allemaal op elkaar afgestemd krijgen. Vandaag worden immers al maatregelen naar voren geschoven, zonder dat die in een groter plan passen en dat wringt toch wat. De presentatie van de benchmarkstudie fietste zowat door de presentatie van de audits van de dochterondernemingen.

Mevrouw de minister, kunt u doel en opzet van de benchmarkstudie toelichten? Gebruikt u de benchmarkstudie zelf ook voor de opmaak van het moderniseringsplan?

Wat zal de NMBS effectief doen met de resultaten? Wat is de meerwaarde van de studie ten opzichte van een eerdere in 2003, toen uitgevoerd op initiatief van de heer Vinck? De resultaten zijn zeer gelijklopend.

Over het moderniseringsplan hebben we vanmorgen reeds gesproken.

13.04 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mevrouw de minister, ongeveer een maand geleden maakte de heer Cornu de resultaten bekend van een vergelijkende benchmarkstudie van McKinsey tussen de NMBS en andere vergelijkbare Europese treinoperators.

Enkele opvallende cijfers kwamen in de media aan bod. Per afgelegde kilometer zou er door de NMBS 8 % meer kosten worden gemaakt. De inkomsten uit ticketverkoop liggen gemiddeld 52 % lager. Dezelfde kilometers worden met 21 % meer bestuurders en 24 % meer begeleiders afgelegd. Er zijn ook 13 % minder reizigers per station. De treinen zouden ook trager rijden dan in het buitenland.

Mevrouw de minister, kunt u een toelichting geven bij de benchmarkstudie? Welke lessen kunnen op korte termijn uit de studie worden getrokken? Hoe zult u een en ander in uw plan verwerken?

13.05 Jacqueline Galant, ministre: Madame la présidente, la SNCB a effectivement fait réaliser une comparaison internationale avec des opérateurs similaires afin de cerner sa structure des charges et revenus. Le but de cette étude est de permettre à la SNCB de disposer d'un référentiel avant de se lancer dans une vaste opération d'amélioration de ses performances financières.

Selon la SNCB, le consultant McKinsey a réalisé cette étude de *benchmarking*. Le choix d'un tiers était, selon la SNCB, indispensable, car la confidentialité et l'anonymat des données communiquées par les opérateurs qui pourraient devenir des concurrents dans le cadre de la libéralisation devaient absolument être garantis.

L'étude est basée sur le principe de livre ouvert et analyse les données confidentielles. Pour maintenir la confidentialité de ces données dans le cadre du droit de la concurrence, l'identité des opérateurs n'est pas communiquée et les données sont traitées de façon anonyme.

Lors d'une conférence de presse tenue le 28 mai et dans un communiqué de presse, la SNCB a indiqué les principaux résultats. Le rapport de synthèse contenant les principaux résultats de cette étude ne sera pas publié.

Les mesures que la SNCB mettra effectivement en œuvre sont en cours d'élaboration. Il est plus que vraisemblable qu'il s'agira d'un vaste ensemble de mesures sur lesquelles il est prématuré de s'étendre aujourd'hui, notamment dans le domaine du personnel. En tout état de cause, la SNCB n'a pas l'intention de procéder à des licenciements.

Wanneer de heer Geerts verwijst naar 100 miljoen euro efficiëntiewinst, dan betekent het niet alleen dat de

NMBS hogere kosten maakt ten opzichte van het gemiddelde van de ons omringende landen. Het is ook het bedrag dat moet gehaald worden uit de kosten om amper tot het gemiddelde van de bovendien gelijkaardige spooroperatoren in de benchmark te komen.

De resultaten van de uitgevoerde benchmark liggen inderdaad in de lijn met eerder uitgevoerde benchmarks. Sinds 2003 hebben de NMBS en de andere spoorwegoperatoren een evolutie doorgemaakt. Het is dan ook nuttig om regelmatig – twaalf jaar is niet overdreven – na te gaan waar het bedrijf staat op het vlak van inkomsten- en kostenstructuur ten opzichte van andere ons omringende spoorwegoperatoren.

Je peux vous confirmer que HR Rail rencontre les mêmes difficultés que les autres employeurs pour combler les emplois en pénurie, surtout en ce qui concerne les métiers techniques. Le problème que rencontre HR Rail pour combler les postes vacants d'accompagnateurs de train est nouveau.

La diminution du pourcentage de réussite peut s'expliquer par diverses raisons: les candidats pour ce métier doivent disposer d'une connaissance suffisante de la deuxième langue nationale et d'une solide motivation. En effet, ils devront produire les efforts nécessaires pendant plus de quatre mois pour mener à bien la réussite de la formation, ainsi que faire face aux déplacements parfois lourds vers le siège de travail et aux horaires irréguliers.

Il est souvent constaté, chez certains jeunes, un manque de maturité dont ils doivent pourtant disposer afin d'exercer leur métier correctement et en toute sécurité ce, dès le premier jour. Ainsi, des mesures à court terme ont-elles été prises pour combler les besoins nécessaires. Il s'agit entre autres de l'intervention, de l'encadrement des accompagnateurs de train dans le service de train, de l'adaptation de certaines prestations existantes et de la répartition de la formation permanente au cours du temps.

L'offre de contrat contractuel à des accompagnateurs de train pensionnés cadre aussi dans ces mesures. Ces accompagnateurs travailleront pendant une période déterminée et ce, quelques jours par semaine.

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

Vous dites qu'il n'y aura donc pas de licenciement massif. J'évoquais le chiffre de 2 700 licenciements. Si nous ne sommes pas dans cette fourchette, pouvez-vous me dire au-delà de quel chiffre le licenciement massif est envisageable?

13.07 Jacqueline Galant, ministre: Il n'y en aura pas!

13.08 Laurent Devin (PS): Très clairement, il n'y en aura pas!

Quant à l'effectif minimum de la SNCB qui est fixé à 37 000 équivalents temps plein, avez-vous une information actualisée en la matière? Non? Dès lors, je reviendrai ultérieurement sur ce sujet.

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

We kunnen alleen maar proberen de documenten te krijgen, zodat wij beter kunnen debatteren in plaats van louter op krantenartikels afgaan.

Indien er 100 miljoen euro aan efficiëntiewinst kan worden geboekt, rijst de vraag waar in het hele besparingsplan de andere miljoenen euro zullen worden gevonden. Er wordt over honderd miljoen euro gesproken en u zegt dat er geen naakte ontslagen zullen vallen. Ik kan daar alleen maar uit afleiden dat elke bijkomende inspanning wel een impact heeft op het personeel, op kwaliteit, aanbod en diensten aan de reizigers.

Daarom is dat bedrag voor mij een belangrijk getal. Het is goed dat op regelmatige tijdstippen via benchmarking wordt vergeleken. Ik vrees dat de bijkomende besparingen, die u in het regeerakkoord hebt aangekondigd, voor een catastrofe zullen zorgen.

13.10 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Waarnaar de heer Geerts verwijst, is voer voor een debat dat wij zullen moeten voeren op het moment dat

alles op tafel ligt. Wij kijken natuurlijk uit naar het moment waarop een en ander op tafel komt en wij dat debat kunnen voeren.

Het is inderdaad goed dat regelmatig een benchmark wordt gemaakt.

Ik heb deze vraag niet schriftelijk ingediend, maar ondergaat Infrabel ook dergelijke benchmarks? Het zou immers interessant zijn om ook van Infrabel het bedrag aan efficiëntiewinsten dat het bedrijf kan realiseren, te kennen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

14 Questions jointes de

- M. Benoît Hellings à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le respect du *quota count* maximal de quatre avions sur la route du canal" (n° 4868)

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

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

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

14 Samengevoegde vragen van

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

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

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

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

14.01 Catherine Fonck (cdH): Madame la ministre, dans le cadre de la mise en œuvre du moratoire, vous avez procédé, à la demande de Belgocontrol, à une révision de la liste des avions dont le *quota count* est inférieur ou égal à 4, permettant de répartir les vols de nuit pendant la semaine sur balise de Chièvres entre les routes du ring et les routes du canal. Vous avez agi comme l'accord de gouvernement le prévoyait et comme l'ordonnance du 31 juillet vous l'imposait.

Alors que nous attendions que vous veniez nous proposer une solution structurelle au problème des nuisances sonores liées à l'aéroport comme le prévoit l'accord de gouvernement, quelle ne fut pas notre surprise lorsque nous avons appris que vous étiez en train de remodifier cette fameuse liste quelques mois après l'avoir modifiée. Manifestement, vous remodifiez cette fameuse liste parce que selon les riverains du Noordrand et selon les partis flamands de votre coalition, le résultat de l'application de cette liste ne correspond pas à leur conception du moratoire, c'est-à-dire un retour à la situation qui prévalait le 5 février 2014 et qui leur était plus favorable.

Entre-temps, un NOTAM a été publié et est entré en vigueur le 19 juin 2014 et force est de constater que sur la base des relevés des immatriculations des avions, avant la publication de ce NOTAM, pour les vols de nuit en semaine sur balise de Chièvres, neuf avions sur dix allaient sur le ring et un avion sur dix sur le canal. À l'inverse, après le NOTAM du 19 juin 2014, neuf avions sur dix sont envoyés sur le canal alors qu'un avion sur dix est envoyé vers le ring. Ce sont des avions de nuit qui volent entre trois et cinq heures du matin, soit de DHL, soit de sous-traitants de DHL.

Ce que vous faites, c'est faire droit aux exigences unilatérales de la Flandre. Vous modifiez le moratoire dans un sens qui est favorable aux zones moins densément peuplées, comme le Noordrand, et défavorable

à la zone la plus densément peuplée qu'est la zone du canal. Vous faites donc exactement l'inverse de ce qui est prévu dans l'accord de gouvernement, celui-ci prônant le survol des zones moins densément peuplées.

À mes yeux, il y a plus grave encore, vous éloignez davantage la solution structurelle que vous êtes chargée de proposer. En donnant satisfaction au Noordrand en dehors de la solution structurelle, avant même le début de la négociation, vous vous privez d'un levier essentiel. Si les partis flamands ont obtenu satisfaction sur leurs revendications avant toute négociation, pensez-vous un seul instant qu'on va pouvoir encore négocier un accord structurel et que chacun sera capable de faire des concessions? Pour ma part, je n'ai aucun doute! Vous déplacez ainsi les nuisances du Noordrand vers le canal et dès lors, la solution structurelle à laquelle il faut pourtant arriver devient improbable et irréaliste.

La question de la révision de la liste n'est donc pas une question technique d'importance mineure, elle est primordiale. Si cette liste est maintenant revue dans le sens d'un transfert des nuisances du ring vers le canal, vous mettez à mal la capacité d'une solution structurelle au bénéfice des Bruxellois et le moratoire qui devait par définition être temporaire, deviendra définitif, ce qui est totalement inacceptable.

Madame la ministre, je suis en attente depuis le dépôt de ma question et j'attends vos explications.

14.02 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): Madame la présidente, madame la ministre, nous avons débattu le 6 mai dernier de la modification de la liste des avions autorisés sur le canal. Dans la foulée du moratoire sur le plan Wathelet, cette liste a été actualisée de façon à appliquer effectivement la limite du *quota count* maximal de 4, qui avait été décidée depuis la création de la route Onkelinx en 2003, mais mal appliquée par tous vos prédécesseurs, dont Mme Fonck et M. Wathelet.

Cette décision, positive pour Bruxelles, avait fait réagir les riverains et les représentants politiques du Noordrand, y compris au sein de cette commission, ce qui est tout à fait compréhensible. Ceux-ci étaient en effet survolés la nuit par 80 avions supplémentaires, avions qui volaient précédemment au-dessus du canal.

Vous m'avez répondu en commission le 6 mai que vous aviez chargé Belgocontrol et la Direction générale Transport aérien (DGTA) "de mettre cette liste à jour en tenant compte tout d'abord du respect du *quota count* et, ensuite, en y faisant figurer tous les types d'avions conformes qui opèrent à Bruxelles-National".

Le journal *L'Echo* annonçait le jour où j'ai rédigé la question, que cette modification demandée à Belgocontrol et à la DGTA aura pour effet d'augmenter à nouveau le nombre d'avions survolant la route du canal la nuit.

J'habite le centre-ville mais je suis solidaire du Noordrand. Je pense que leur réaction était légitime, mais le retour des gros porteurs sur le canal n'est pas une solution! Comme ce n'est pas non plus une solution de les renvoyer vers le Noordrand. C'est une aberration, tant sur le plan environnemental que sur le plan de la sécurité. Quelles seraient les conséquences en cas d'accident sur la route du canal, où se trouvent des entreprises Seveso? C'est l'ancien président du Port de Bruxelles qui vous le dit.

Je vous rappelle que la zone du canal est fortement peuplée. Selon l'étude de l'ULB, cette route survole 392 344 personnes dans un rayon de 20km! Logique, on y trouve les quartiers les plus densément peuplés de la capitale et du pays.

Il est temps de cesser de renvoyer les avions d'une zone à l'autre. La seule solution passe donc par l'application de la nuit environnementale, de 22 h 00 à 7 h 00 du matin, qui a fait l'objet d'une autre question.

Confirmez-vous les informations publiées par *L'Echo* à l'époque et *Le Soir* aujourd'hui? Pouvez-vous me garantir que la limite du *quota count* 4 sera bien respectée sur le canal à l'avenir?

Combien d'avions supplémentaires seront désormais autorisés à survoler le canal la nuit? Pouvez-vous me préciser leur catégorie (petits, moyens et gros porteurs)?

14.03 Bert Wollants (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, we hebben inderdaad op 6 mei al eens een discussie gehad over de correcte toepassing van het nachtelijk gebruik van de kanaalroute voor vliegtuigen met een QC kleiner of gelijk aan 4. In tegenstelling tot wat ik daarnet heb gehoord, gaat het niet

over een niet-correcte toepassing in het verleden. We hebben echter moeten vaststellen dat er bij de wijzigingen in de Aeronautical Information Publication (AIP) van 2 april toch een verschuiving heeft plaatsgevonden van toestellen die van de kanaal- naar de ringroute zijn gegaan zonder dat ze effectief aan de voorwaarden voldeden. Dat wil zeggen dat die een QC hadden dat effectief lager lag dan 4 en die onterecht naar de Ringroute zijn verschoven.

U hebt ons toen geantwoord dat Belgocontrol en DGLV inderdaad van de uitvoering van het moratorium gebruik hebben gemaakt om de lijst te actualiseren. Dat resulteerde in het gebruik van louter theoretische criteria en niet de praktijk van de vliegtuigen zoals ze zijn. Het ging over de maximaal mogelijke QC die ze per model zouden kunnen uitstoten ongeacht de motor die in het desbetreffende vliegtuig zat. Dat leidt tot weinig resultaten.

In die zin is het Luchthavenakkoord van 2010 correct uitgevoerd. Dat werd overigens door heel wat aanwezigen en vraagstellers via hun partij goedgekeurd, zijnde in de Vlaamse Regering als advies op het voorontwerp van wet dan wel het Luchthavenakkoord in de federale regering. Het is belangrijk dat we goed kijken wat er in dat akkoord staat en dat we dat zoveel mogelijk volgen. Die stabiliteit hebben we vandaag. In die zin sluit ik me aan bij de heer Van Rompuy.

Ik wil een aantal vragen stellen over wat er exact in het artikel van *L'Echo* staat. Ik heb de indruk dat u daarin vooral oproept om het akkoord te volgen en zoveel mogelijk uit te voeren omdat er voor dat akkoord over alle partijen heen een meerderheid te vinden was.

Kunt u bevestigen dat er wijzigingen werden aangebracht aan de geciteerde lijst van toestellen die 's nachts de kanaalroute mogen volgen?

Kunt u aangeven op welke manier de aanpassingen in de praktijk zijn omgezet en wat de gevolgen op het terrein zijn?

14.04 Karine Lalieux (PS): Je vais clôturer cette série de questions, madame la ministre.

Il est clair que *L'Echo* et *Le Soir* ont réveillé des questions. Ce n'est pas seulement parce que j'habite là, mais je suis juste sur la route du canal, et je parle donc au nom de nombreux Laekenois. Même s'ils ne se réunissent pas en comités très bruyants, ils subissent tout de même les avions.

Vous le savez, cette zone est très densément peuplée. On dit la zone du canal, mais c'est pour rire! Le canal n'est pas très large. Les habitations sont très nombreuses le long du canal. C'est l'une des zones les plus densément peuplées de Bruxelles.

Confirmez-vous les informations du *Soir* et de *L'Echo*? Avez-vous adressé vous-même une demande à Belgocontrol et à la DGTA afin de revoir cette liste pour les avions qui empruntent cette route du canal? Quelles sont les décisions définitives qui ont été prises dans ce dossier? Quelles sont les conséquences attendues en termes de nombre de vols, du *quota count* des avions, des horaires de passage des avions et du nombre de personnes survolées dans la zone du canal et, de l'autre côté, le long de la route du ring?

Vendredi, vous aviez indiqué qu'il n'était pas question d'imposer une charge sonore supérieure aux Bruxellois. Pouvez-vous nous expliquer ce que recouvre cet engagement de votre part? Avez-vous mené une concertation avec la Région bruxelloise et avec les associations de riverains?

14.05 Jacqueline Galant, ministre: Chers collègues, je ne confirme absolument pas les informations qui sont parues dans la presse.

De reglementering stelt dat de kanaalroute 's nachts gebruikt wordt door vliegtuigen met een *quota count* met een waarde lager of gelijk aan 4, overeenkomstig het ministerieel besluit van 3 mei 2004. Daartoe heeft men altijd beroep gedaan op een lijst van vliegtuigtypes die in de AIP (Aeronautical Information Publication) wordt gepubliceerd.

Sedert de eerste publicatie voor het plan-Wathelet onderging deze lijst evenwel een paar wijzigingen, waardoor die niet altijd tot de juiste resultaten leidde. Zo kon het gebeuren dat de luidruchtige vliegtuigen op de kanaalroute werden afgestuurd omdat de *quota count*-waarde van een welbepaald vliegtuigtype naargelang de motoraandrijving bijvoorbeeld beneden 4 of erboven kon liggen.

Avec l'introduction du moratoire le 2 avril, une liste a été mise à jour et publiée. Cette liste était trop restrictive et faisait en sorte que les conditions d'utilisation de la route du ring et du canal n'étaient plus respectées. J'ai donc décidé de rechercher strictement la manière d'appliquer les règles en vigueur ainsi que la loi.

La solution qui a été adoptée est la suivante. Pour déterminer le *quota count*, dorénavant, on n'utilise plus le type d'appareil mais bien l'immatriculation de l'avion, ce qui est une donnée objective. Ceci permet de lier à chaque appareil un certificat de bruit bien particulier et donc, un *quota count* correct. Cette solution a été prise pour être mise en application par le travail de coordination entre Belgocontrol, BAC et la DGTA et les modifications des systèmes d'attribution de routes automatiques de Belgocontrol.

Le NOTAM publié en date effective du 19 juin permet d'entériner cette nouvelle manière d'appliquer objectivement la réglementation existante. La publication à l'AIP suivra après puisque les publications à l'AIP se font à dates fixes. Il est donc important de signaler qu'il s'agit uniquement d'appliquer avec une plus grande précision encore la réglementation en vigueur (l'arrêté ministériel du 3 mai 2004) et non d'une nouvelle répartition des avions sur les différentes routes de nuit en direction de Chièvres, comme a pu le prétendre erronément Mme Fonck ce matin.

Avant, c'était l'anarchie. Pendant des années, de gros avions non autorisés sont passés par cette route du canal. Nous n'avons jamais eu de réaction. Aujourd'hui, nous appliquons strictement la loi. Nous ne faisons qu'appliquer une loi qui est en vigueur. Nous ne changeons donc rien au système. Nous évitons l'anarchie et on me reproche de respecter la loi.

Je puis vous donner des chiffres. La nuit du 20 juin, il y a eu un avion. La nuit du 22 juin, aucun avion. La nuit du 23 juin, cinq avions. Je peux vous donner les chiffres pour toutes les nuits. Je dispose de la liste établie par Belgocontrol.

En ce qui concerne les activités nocturnes à Bruxelles-National, l'accord de gouvernement prévoit qu'elles soient analysées. Je ne souhaite pas donner d'instruction sans avoir analysé tout ce qui recouvre la problématique et certainement pas sans concertation avec tous les acteurs.

Enfin, vous avez raison: la concertation est indispensable. Je poursuis depuis un bon mois des visites à rythme régulier des communes de Bruxelles afin de rencontrer les bourgmestres des communes survolées et privilégier au maximum l'écoute et la concertation avec les autorités locales dans le but de soulager les riverains.

14.06 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): Madame la ministre, je vous remercie pour vos réponses.

L'application du *quota count* qui, semble-t-il, était particulièrement stricte était, en tous cas avant les modifications que vous venez d'évoquer, une avancée incontestable pour le centre-ville de Bruxelles. Cela me fait réfléchir à deux choses. Premièrement, la solution est clairement structurelle, on en a parlé, c'est la nuit. Mais à force de voir l'effet drastique qu'a sur la nuit l'application stricte du *quota count* 4, ça vaudrait la peine de se demander si au final, il ne faudrait pas simplement ne permettre le survol de toutes les zones (Noordrand, Oostrand, centre-ville, Leuven, Brabant wallon) que d'avions au *quota count* 4, la nuit au moins, puisque ça semble avoir un effet concret.

Je rappelle que ce principe du *quota count* 4, en tout cas pour la zone du canal, parce que ça ne sert à rien de se renvoyer les avions d'une zone à l'autre, est une décision qui n'avait jamais été appliquée depuis 2003. Je trouve particulièrement gonflé de la part de Mme Fonck aujourd'hui de venir reprocher à Mme Galant d'appliquer une règle qu'elle aurait pu elle-même et son prédécesseur appliquer avant elle. Sur le fond, j'entends bien.

J'adorerais avoir la liste que vous avez présentée, comme mes collègues, je pense.

La **présidente**: On l'a demandée. Le secrétariat va la transférer aux membres qui ont posé une question.

14.07 Catherine Fonck (cdH): Merci, madame la ministre.

Cette règle que vous avez rappelée est évidemment une règle extrêmement importante. La réalité, c'est

qu'évidemment aujourd'hui par rapport aux décisions que vous avez prises, madame la ministre, vous tordez la règle pour justifier de votre décision.

Quand vous dites que vous ne confirmez pas les informations du journal *Le Soir*, qui a fait une publication du NOTAM qui en pratique amène beaucoup plus d'avions sur le canal? C'est évidemment vous. Qui a donné main libre à Belgocontrol parce qu'aujourd'hui la liste n'est pas complètement établie? C'est vous. Et cela mène à quoi? Il est évident que cette liste est problématique. Quand vous dites qu'il n'y a eu aucun avion, je peux vous donner toutes les nuits qui se sont déroulées la semaine en destination des balises de Chièvres, avec, je le disais tout à l'heure, tous ces avions entre 3 h 00 et 5 h 00 du matin, alors même que pendant toutes ces nuits, j'ai ici les dix derniers jours, il n'y a plus eu, en tout et pour tout, que quelques rarissimes avions qui ont été envoyés vers le ring. Tous les autres ont été envoyés vers le canal.

Vous avez donc pris une décision qui, en pratique, pénalise toute la région du canal à Bruxelles, alors qu'il s'agit des zones les plus densément peuplées, comme tous les collègues l'ont dit. Plus grave pour moi: vous vous privez d'un levier pour négocier un accord structurel. Ce dernier est le plus important et devait porter sur les nuits et sur le plafond mis au nombre de mouvements par an.

Vous parlez de concertation bruxelloise. J'ai pu obtenir l'information selon laquelle vous avez écrit à la ministre régionale de l'Environnement de Bruxelles au mois de mai. Dans cette lettre, vous annonciez vouloir revoir la liste des avions. Oserais-je vous dire que la ministre vous a aussi vite répondu que, si vous projetiez d'augmenter unilatéralement la charge sonore sur la route du canal, elle s'y opposait fermement? La réalité des faits aujourd'hui est que vous avez augmenté unilatéralement la charge sonore, la nuit sur Chièvres, et les jours de semaine sur le canal. C'est évidemment inacceptable. Je pense que vous devez revoir votre position de manière urgente, revenir à la liste qui permettait à la zone du canal de subir nettement d'avions, et surtout, vous devriez négocier enfin un accord structurel avec l'ensemble des parties prenantes.

14.08 Bert Wollants (N-VA): Mevrouw de minister, als ik u goed begrijp, dan is wat u doet exact wat in het luchthavenakkoord van 2010 staat. Als wij naar die tekst kijken, dan gaat het om het nachtelijk gebruik van de kanaalroute voor vliegtuigen met een QC kleiner of gelijk aan 4. Dat is volgens mij exact wat u doet. Daar ben ik blij om.

Mijns inziens was er in 2010 inderdaad een structureel akkoord met alle mogelijke elementen erin. Ik heb begrepen dat in de afgelopen jaren mensen plotseling getuigen van een slecht geheugen op dat vlak. Ik geef toe dat de heer Wathélet bepaalde zaken op een zeer vreemde manier uitgevoerd heeft, maar de basis lag wel in het luchthavenakkoord van 2010. Ik ben blij u dat u daaraan vasthoudt, want dat is volgens mij het enige akkoord dat vandaag nog in grote mate standhoudt en de basis moet zijn van het structurele overleg over wat er in de toekomst moet gebeuren.

Ik feliciteer u dat u het volledig doet zoals het moet. Ik heb daarbij zelf geen persoonlijke belangen. De mensen zullen mij in de ruime zin bij de Noordrand kunnen indelen, als men er 30 à 40 kilometer bij doet, maar volgens mijn aanvoelen moeten wij in dit dossier naar een billijke oplossing streven, die goed is voor iedereen en ervoor zorgt dat wij de nodige stabiliteit krijgen, zodat wij daarop onze vliegweg kunnen bouwen. Ik hoop dus dat op dit elan voortgegaan kan worden zodat wij op dat vlak resultaten boeken.

14.09 Karine Lalieux (PS): Madame la ministre, comme tout le monde le dit, l'important est de trouver une solution structurelle.

Il est clair que la nuit environnementale est une nécessité pour toute la population, peu importe où elle habite. Il faudra prendre une loi pour pouvoir l'appliquer.

Par ailleurs, le *quota count* en dessous de quatre est important à respecter pour la zone du canal. Toutefois, je voudrais rappeler que la densité de la population doit être prise en compte. Il y a une différence fondamentale entre le survol de dizaines de milliers de personnes et celui de mille personnes! On sait que la route du canal est une des routes les plus densément peuplées par rapport par exemple à la route du ring. Il n'y a pas photo! Il est fondamental de trouver des solutions structurelles qui prennent en compte la densité de la population.

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

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

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

15.01 **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen): Mevrouw de minister, langs de spoorlijn tussen het Weststation en metrostation Ossegem in Brussel ligt een langgerekt braakliggend terrein van 5 hectare dat grotendeels eigendom is van de NMBS. Het resterend deel is in handen van Infrabel.

Het Brussels Gewest beschouwt de zone als een prioritair te ontwikkelen zone, maar de onderhandelingen met de NMBS verlopen blijkbaar stroef. De NMBS zou op dit moment niet bereid zijn de terreinen te verkopen. Verhuren zou wel een mogelijkheid zijn. Het Brussels Gewest mikt voor de concrete veranderingen op het terrein op 2020. In de tussentijd worden de mogelijkheden voor een tijdelijke ontwikkeling bekeken door het Agentschap Territoriale Ontwikkeling. De zone zou hierdoor een tijdelijke groene zone kunnen vormen, waar scholen, jeugdwerkingen en ongeorganiseerde jongeren in de buurt naar snakken.

Voor de ontwikkeling van de wijk is het dan ook belangrijk dat de NMBS zich hierin voldoende flexibel opstelt. De NMBS heeft zich altijd weigerachtig opgesteld tegenover het ontwikkelen van de site, omdat er geen rechtszekerheid is zolang het richtschema van de Brusselse regering niet bekrachtigd is. Het is begrijpelijk dat de NMBS geen functies wil toestaan die de latere ontwikkeling kunnen hypothekeren, maar bij een goed georganiseerd tijdelijk gebruik hoeft dat niet het geval te zijn.

Ik heb de volgende concrete vragen, mevrouw de minister.

Zijn er, naast het ontbreken van een bekrachtigd richtschema, nog andere hindernissen voor de NMBS en Infrabel om de gronden beschikbaar te maken voor verdere ontwikkeling?

Staan de NMBS en Infrabel achter het idee van een tijdelijk gebruik van de site in afwachting van een permanente invulling? Zo ja, aan welke invulling denken zij? Zo neen, welke bezwaren hebben zij hiertegen?

Wat is de reden dat de site Park Spoor Oost in Antwerpen wel kan worden ontwikkeld, maar deze site niet?

15.02 Minister **Jacqueline Galant**: Mijnheer Van Hecke, een richtschema heeft op zich geen verordenende waarde, maar is wel een bevoorrecht middel voor de ontwikkeling van een hefboomgebied, zoals beschreven in het gewestelijke ontwikkelingsplan. Daarenboven zijn de eigendomsversnippering tussen Infrabel en de NMBS, de mogelijke bodemverontreiniging gezien het gebruik in het verleden en een lopende gerechtelijke procedure met betrekking tot het vrijmaken van het terrein te zien als bijkomende belemmeringen.

Infrabel en de NMBS staan open voor een tijdelijk gebruik van de site. Voor de invulling ervan staan ze open voor diverse initiatieven, voor zover deze de langetermijnplannen niet hypothekeren.

Zo is er voor Infrabel sprake van een verhoging van de capaciteit van lijn 28, dit eventueel door middel van de aanleg van een derde spoor ter hoogte van het Weststation.

Het gaat hier om totaal verschillende projecten, al was het maar dat het in Antwerpen ging om een spoor dat niet meer in gebruik was en dat de invulling wel in overeenstemming is met de plannen op langere termijn.

15.03 **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen): Mevrouw de minister, ik dank u voor het antwoord.

Ik noteer dat Infrabel en de NMBS openstaan voor een tijdelijk gebruik. Ik denk dat dit een positief verhaal is. Ik hoop dat er concrete gesprekken kunnen plaatsvinden en dat dit gebied een nuttige invulling kan krijgen, uiteraard zonder de toekomst te hypothekeren. Dat is evident.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

16.01 **Laurent Devin** (PS): Madame la présidente, madame la ministre, en 2014, la SNCB enregistrerait une perte nette de 512,3 millions d'euros. Par ailleurs, l'excédent brut d'exploitation (EBITDA) affiche un déficit de 8,7 millions d'euros, alors que les dirigeants de l'entreprise publique présentaient en mars dernier un EBITDA positif de 5,7 millions. Dans un communiqué de presse, la SNCB a réagi en expliquant que les chiffres avaient été mal interprétés et qu'il s'agissait donc d'informations faussées. La SNCB affirme également publier ses résultats en toute transparence.

Madame la ministre, la SNCB a démenti une perte de 512,3 millions en 2014. Pouvez-vous me dire ce qu'il en est dans les faits? Quelle est la situation financière réelle du Groupe? Quelles sont ses prévisions financières pour l'année 2015?

En raison d'un problème technique, une partie de l'enregistrement digital fait défaut. Pour la réponse à la question n° 4878, le compte rendu se base exceptionnellement sur le texte remis par la ministre.

Ingevolge een technisch mankement ontbreekt een deel van de digitale geluidsopname. Voor het antwoord op vraag nr. 4878 steunt het verslag uitzonderlijk op de tekst die de minister heeft overhandigd.

16.02 **Jacqueline Galant**, ministre: Au préalable, je voudrais signaler que la matière des normes comptables nationales et internationales est complexe et peut donc aisément prêter à confusion.

De manière générale, la SNCB rapporte en normes comptables internationales: les normes IFRS (normes internationales d'information financière – *International Financial Reporting Standards*). Cela est extrêmement logique dans la mesure où les agences de notation et les prêteurs internationaux se basent sur ces règles.

L'article auquel l'honorable membre fait référence mentionne la perte comptable de la SNCB pour 2014 de 512,3 millions d'euros en normes comptable belges (BGAAP). L'essentiel de cette perte comptable est dû à la réforme ferroviaire et concerne la période antérieure à 2014.

L'impact comptable de la réforme ferroviaire sur le résultat 2014 de la nouvelle SNCB est négatif à hauteur de 383,2 millions d'euros selon le référentiel comptable belge. Cela résulte principalement des éléments suivants:

- a) un excédent des pertes accumulées par l'ancienne SNCB sur la période 2005-2013 par rapport à la valeur de la participation de la SNCB Holding et un prêt subordonné octroyé par la SNCB Holding (impact négatif de 510,2 millions d'euros);
- b) un transfert d'actif net vers Infrabel (impact positif de 126,9 millions d'euros).

Pour faire court, l'EBITDA cash récurrent de 2014 est bien de + 5,7 millions d'euros en normes IFRS, comme communiqué par la SNCB, tandis que l'EBITDA cash total, c'est-à-dire récurrent plus non récurrent, est de 34,5 millions d'euros dans les mêmes normes, alors que l'EBITDA cash total en normes BGAAP est de moins 3,7 millions d'euros.

La différence entre l'EBITDA selon les normes BGAAP et l'EBITDA selon les normes IFRS provient principalement des cessions d'actifs immobilisés et de l'indemnité Fyra actés en IFRS sous EBITDA et en BGAAP sous résultats financiers exceptionnels.

Je vous remets une petite synthèse chiffrée, qui a été préparée par la SNCB et qui détaille la chose.

La SNCB ne communique pas des prévisions budgétaires, qui évoluent, par définition, en cours d'année, mais bien sur ses résultats une fois qu'ils ont été définitivement approuvés.

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

L'Histoire nous a appris qu'il fallait être prudent avec les chiffres. Je vous remercie pour ces informations sur Fyra, ABX, IFRS, EBITDA Cash.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

17.01 **Laurent Devin** (PS): Madame la présidente, la SNCB a récemment annoncé la rénovation en profondeur de certaines automotrices MR75. Il s'agit d'une véritable renaissance pour ces rames datant de 1975. Cette modernisation aurait pour objectif de permettre à ces véhicules de circuler 15 à 20 ans supplémentaires.

Au cours de cette rénovation, les véhicules recevront une livrée plus grande ainsi qu'un nouveau réseau de câbles, des nouvelles fenêtres, un nouveau système de portes et une nouvelle isolation dépourvue d'amiante. L'intérieur serait également totalement remis au goût du jour.

Madame la ministre, pouvez-vous nous dire le nombre de rames qui seront rénovées lors de ce projet de rénovation? Outre les quelques éléments cités ci-dessus, pouvez-vous nous détailler les autres types de rénovations prévues? Pouvez-vous estimer le coût de telles rénovations et le comparer à l'achat de nouvelles rames? Ces travaux de rénovation seront-ils réalisés au sein des ateliers internes de la SNCB ou est-ce un fournisseur externe qui procèdera aux travaux?

Savez-vous pour quelle date ces rames rénovées seront-elles utilisées? Sur quelles lignes peut-on attendre leur mise en service?

En raison d'un problème technique, une partie de l'enregistrement digital fait défaut. Pour la réponse à la question n° 4908, le compte rendu se base exceptionnellement sur le texte remis par la ministre.

Ingevolge een technisch mankement ontbreekt een deel van de digitale geluidsopname. Voor het antwoord op vraag nr. 4908 steunt het verslag uitzonderlijk op de tekst die de minister heeft overhandigd.

17.02 **Jacqueline Galant**, ministre: Outre les rénovations que l'honorable membre évoque dans sa question (nouvelle peinture, nouveau câblage, nouvelle isolation, nouvel intérieur, nouvelles fenêtres, ...), quelques modifications importantes sont également prévues:

- renouvellement du système de chauffage et d'aération (application de l'extraction forcée, c'est-à-dire que l'air "vicié/chaud" est évacué par des ventilateurs). Par rapport à une automotrice quadruple non modernisée, cette modification garantira des températures moins élevées en été et une meilleure ventilation/circulation de l'air.
- ajout d'un Système d'Information Voyageurs (SIV/RIS);
- nouveaux modules de toilettes avec système fermé, dont un WC adapté aux personnes à mobilité réduite;
- prises 220 volts;
- ajout d'un espace multifonctionnel avec porte intérieure automatique (pour les personnes à mobilité réduite, le transport de vélos, ...).

Le coût de la rénovation d'une automotrice quadruple type 75 (comprenant quatre voitures à un seul niveau et offrant au total 348 places assises) revient à 3,34 millions d'euros.

Pour une comparaison avec du matériel neuf, l'on peut prendre comme base l'acquisition du matériel de type Desiro. Il faut toutefois tenir compte du fait qu'il s'agit ici d'une automotrice triple offrant 280 places assises et que la taille du lot de la commande est de 305 automotrices. Pour la modernisation des AM75, il est en effet question d'une automotrice quadruple et la taille du lot est de 44 automotrices. Le coût pour l'acquisition d'une Desiro revient à 5 millions d'euros, la taille du lot jouant un rôle majeur dans celui-ci. Il faut dès lors faire preuve de la prudence nécessaire pour pouvoir procéder à une comparaison.

Les travaux de modernisation (démontage et montage, gros-œuvre, peinture, ...) dans le cadre de ce projet seront effectués par trois ateliers centraux différents de la SNCB, à savoir l'AC Malines, l'AC Salzinnes et

l'AC Gentbrugge. Seules les activités de désamiantage seront effectuées par une firme externe certifiée.

La première des 44 automotrices a déjà été modernisée et, après homologation, elle sera disponible pour l'exploitation, avec la 2^e automotrice de la série, à partir de fin 2015. Ces automotrices seront surtout utilisées sur les lignes Anvers-Turnhout et Turnhout-Bruxelles-Binche.

17.03 Laurent Devin (PS): Madame la ministre, je vous remercie pour cette réponse que j'ai bien comprise. Vous dites que ce n'est pas un fait exprès.

Je vous remercie par ailleurs pour ces bonnes nouvelles.

Je crois que vous êtes fort sollicitée sur l'état de cette ligne, en tout cas sur les lignes de la région du Centre jusque Bruxelles. On espérait Louvain-la-Neuve mais aujourd'hui, on nous emmène vers Turnhout. Je ne manquerai pas de revenir avec des demandes des bourgmestres. Vous n'avez malheureusement pu honorer notre invitation pour une très bonne raison (vous étiez en Conseil des ministres). Vous avez été remarquablement bien représentée à l'époque.

Nous reviendrons sur ce point. Je me réjouis que des investissements soient réalisés. Nos lignes en ont bien besoin.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

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

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

18.01 Isabelle Poncelet (cdH): Madame la ministre, vous avez annoncé à plusieurs reprises la création d'une *task force* dès la mi-2015. Celle-ci est destinée à évaluer les problèmes structurels découlant de l'application du nouveau plan de transport et à préparer bien en amont le plan de transport 2017. Cette *task force* devrait rassembler toutes les Régions et les organes de concertation.

Je vous avais interrogée le 1^{er} avril dernier à ce sujet. Vous m'aviez répondu qu'il était trop tôt pour apporter une réponse précise à mes questions et qu'il fallait attendre mi-2015. Nous y sommes. Qu'en est-il?

Madame la ministre, où en êtes-vous dans la mise en place de cette *task force*? De quelle manière sera-t-elle composée? Des représentants de la société civile y seront-ils conviés? Comment fonctionnera-t-elle? À qui devront être transmis les avis qu'elle aura rendus? La *task force* qui sera mise en place viendra-t-elle remplacer le Comité consultatif des usagers qui est actuellement en *stand by* et dont les membres doivent être renouvelés?

18.02 Jacqueline Galant, ministre: Madame Poncelet, cette *task force* doit aborder divers sujets transversaux avec les Régions, parmi lesquels le prochain plan de transport à la lumière de l'évaluation des avantages et des limites de l'actuel.

Des réunions avec les représentants des Régions, la SNCB et Infrabel ont déjà eu lieu, comme annoncé depuis mi-mai, en particulier dans le cadre du développement de l'offre suburbaine et à la suite des décisions du Comité de concertation.

Il s'agit de travailler à la définition d'une stratégie globale pour différents dossiers et de présenter l'état d'avancement de certains projets. Cela reste à un niveau politique, qu'accompagnent plusieurs experts des entreprises publiques autonomes et, éventuellement, des administrations. Il est évident qu'en parallèle, je continuerai à rencontrer tous les acteurs de la société civile.

En outre, sur le plan opérationnel, la SNCB a déjà prévu quatre réunions avec chaque Région et les sociétés de transport concernées ainsi qu'une autre avec le SPF Mobilité & Transport et les *stakeholders* CCVF, trains, trams, bus, navetteurs.be, etc.

Enfin, j'ai déjà eu l'occasion d'expliquer à quel point le CCVF devrait être renforcé et rendu autonome. C'est une ambition politique claire. Au demeurant, j'ai présenté ce matin le projet qui a été voté à l'unanimité par cette commission.

18.03 Isabelle Poncelet (cdH): Madame la ministre, les questions sont posées à l'avance et les projets arrivent. Si je comprends bien, le Comité consultatif remplace la *task force*.

18.04 Jacqueline Galant, ministre: Il doit être consulté!

18.05 Isabelle Poncelet (cdH): Je ne veux pas vous énerver, madame la ministre. Je tenais simplement à avoir cette précision.

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

19 Samengevoegde vragen van

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

19 Questions jointes de

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

19.01 David Geerts (sp.a): Dit is eigenlijk een opvolgingsvraag in het kader van de toegankelijkheid van de ticketautomaten.

In mijn schriftelijke neerslag heb ik al gesteld dat die automaten soms een probleem vormen voor personen met een fysieke of een mentale beperking. Wij hebben dat in onze commissie al besproken. U antwoordde toen dat de NMBS bereid was om, in samenspraak met de FOD Mobiliteit, te overwegen een uitzondering op de toepassing van het boordtarief toe te staan voor wie over een specifieke of voor dat doel uitgegeven kaart van de FOD Sociale Zekerheid beschikt. Tot nu toe is de NMBS gehouden aan de actuele mogelijkheden van haar beheerscontract. Alleen blindenkaarten en kaarten voor een begeleider zijn daar momenteel in opgenomen.

Vanochtend, toen ik actie voerde tegen de sluiting van loketten, stelde ik vast dat sommige reizigers toch problemen hadden om de ticketautomaten te gebruiken. Vandaar nogmaals mijn pleidooi opdat het tarief van zeven euro niet van toepassing zou zijn op personen met beperkingen.

Wat is de stand van zaken? Heeft de NMBS contact opgenomen met de FOD Mobiliteit? Is er een uitzondering? Moeten we wachten op een nieuwe beheersovereenkomst?

Is er overleg geweest tussen de FOD Mobiliteit en de FOD Sociale Zekerheid om een andere kaart te ontwikkelen?

Hoeveel keer heeft men sinds de invoering van het boordtarief in februari 2015 een afwijking toegestaan voor personen die fysiek of mentaal niet in staat zijn om een ticket te kopen via een automaat?

19.02 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Mevrouw de voorzitter, op mijn vraag nr. 5051 over het boordtarief in geval van defecte automaten heb ik al schriftelijk antwoord gekregen. Ik zal enkel mijn vraag nr. 5041 stellen.

Mevrouw de minister, personen met een definitieve invaliditeit van het gezichtsvermogen van ten minste 90 % reizen gratis met de trein. Ook een begeleider kan gratis mee. Voor personen die matig slechtziend zijn, tussen 70 en 90 % invaliditeit, doet de NMBS geen bijkomende inspanning. Nochtans is het voor hen en voor andere groepen met een andere beperking soms heel moeilijk of onmogelijk om een treinticket aan te kopen via de automaten. In dat geval zijn die reizigers aangewezen op de aankoop van een ticket op de trein, wat hen automatisch zeven euro extra kost. Er zijn bijgevolg onvoldoende mogelijkheden om een ticket te kunnen aankopen zonder te worden geconfronteerd met die toeslag.

Het werd al eerder opgeworpen dat die praktijk in strijd is met zowel het VN-Verdrag betreffende de rechten van personen met een handicap als met de Europese Verordening betreffende de rechten en plichten van treinreizigers. Die laatste vermeldt dat gehandicapte personen en personen met beperkte mobiliteit hun vervoerbewijs in de trein moeten kunnen kopen zonder extra kosten.

Mevrouw de minister, ten eerste, erkent u het probleem voor slechtzienden met betrekking tot de aankoop van een ticket aan de automaat?

Ten tweede, is de nieuwe regeling inzake het boordtarief in overeenstemming met de Europese Verordening en met het VN-Verdrag inzake de rechten en plichten van treinreizigers?

Ten derde, bent u van plan de NMBS te vragen een uitzondering te maken op het boordtarief voor personen met een beperkt zicht?

Ten vierde, welke andere mogelijkheden ziet u om die uitzondering te verkrijgen, als de NMBS niet ingaat op uw vraag?

19.03 Minister **Jacqueline Galant**: Mevrouw de voorzitter, collega's, voor blinden en slechtzienden is er geen probleem, want op vertoon van de nationale verminderingskaart voor blinden en slechtzienden reizen zij gratis in tweede klas op het NMBS-net. De kaart geldt als een vervoerbewijs en een bijkomende transactie is niet nodig. Voor andere personen met een handicap, onder andere personen met een matig visuele handicap en personen met beperkte mobiliteit, is er wel een probleem.

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

De NMBS past sinds 1 februari de toeslag aan boord systematisch toe en staat geen afwijking toe voor mensen die fysiek of mentaal niet in staat zijn een ticket te kopen aan een automaat. Een identificatiekaart voor mensen met een handicap als vervanging of aanvulling van de vandaag erkende kaarten voor blinden en slechtzienden en voor hun begeleiders zou een oplossing kunnen bieden. Ik heb collega Sleurs gevraagd dit dossier ter harte te nemen. Beide kabinetten hebben een werkgroep opgericht, die regelmatig met de nationale Hoge Raad voor Personen met een Handicap vergadert. Mijn kabinet heeft tevens een referentiepersoon Handicap aangesteld. Er worden binnenkort vergaderingen met de FOD Mobiliteit en Vervoer in het vooruitzicht gesteld.

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

U kunt er niets aan doen, want u hebt zelf de NMBS verzocht een oplossing te vinden. Ik betreur wel dat er in dezen geen flexibiliteit is gevonden. Eerstdaags wordt in de plenaire vergadering een resolutie besproken die uit deze commissie komt, omtrent het toegankelijk maken van openbaar vervoer voor mensen met een handicap. Als er nu één concreet geval is dat men vandaag zou kunnen oplossen met enige flexibiliteit en empathie, dan is het wel dit. De bureaucratische paraplu die men nu opent, lijkt mij niet goed voor een inclusief beleid waarbij men moet proberen om mensen met fysieke of mentale beperkingen autonoom de trein te laten nemen.

Ik betreur dan ook het standpunt van de NMBS.

19.05 **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen): Mevrouw de minister, u erkent het probleem. Het is wel jammer dat wij vandaag een beroep moeten doen op de flexibiliteit en de soepelheid van de treinbegeleiders. Eigenlijk ligt het toch wel moeilijk wat wij doen, zeggen dat zij daar soepel mee kunnen omgaan. Ik weet ook wel dat sommige treinbegeleiders soepel zijn, vooral als zij de reizigers kennen en weten dat die mensen

problemen hebben. Het is echter niet altijd gemakkelijk. Zij kunnen ook twijfelen. Als er geen objectief gegeven is, zoals bijvoorbeeld een specifieke kaart, is het zeer moeilijk. Wij mogen uiteindelijk die verantwoordelijkheid ook niet bij de treinbegeleiders leggen. Ik denk dat de NMBS hiervoor een structurele oplossing moet zoeken.

Het is goed dat u een werkgroep opricht, samen met staatssecretaris Sleurs. Ik denk echter dat wij op heel korte termijn een oplossing moeten kunnen vinden. Het is namelijk soms zeer pijnlijk om mensen aan een ticketautomaat te zien sukkelen omdat zij de tekst niet kunnen lezen, waardoor zij dan geconfronteerd kunnen worden met een toeslag van zeveneuro. Dat moet op korte termijn kunnen worden opgelost.

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

19.06 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de voorzitter, om het tempo op te voeren stel ik voor mijn vraag nr. 5043 om te zetten in een schriftelijke vraag.

De **voorzitter**: Wij komen nu aan vraag nr. 5048 van de heer Van Hecke.

19.07 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Mevrouw de minister, dit is een enigszins technische vraag die ik oorspronkelijk als schriftelijke vraag had ingediend, maar die ik in een mondelinge vraag heb moeten omzetten.

19.08 Minister Jacqueline Galant: (...)

19.09 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Zal ik die vraag opnieuw in een schriftelijke vraag omzetten? Strikt genomen, volgens het Reglement van de Kamer, mag dat niet.

De **voorzitter**: (...)

19.10 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Goed, ik zet die vraag terug in een schriftelijke vraag om.

De **voorzitter**: Mijnheer Van Hecke, wij komen nu tot uw vraag 5050 onder agendapunt 36.

19.11 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Mevrouw de voorzitter, als het antwoord op die vraag voorbereid is, dan zal ik die eveneens in een schriftelijke vraag omzetten.

La **présidente**: Mme Temmerman arrive, M. Maingain n'est pas là.

Mevrouw De Coninck, ik geef u het woord voor uw vraag nr. 5242 onder agendapunt 48.

19.12 Inez De Coninck (N-VA): Mevrouw de voorzitter, ook voor mij is een schriftelijk antwoord op die vraag voldoende.

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

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

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

20.01 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Mevrouw de minister, recent werd een nieuwe werffase in de aanleg van het derde en vierde spoor tussen Gent en Brugge aangekondigd. Er zullen deze zomer vier overwegen vervangen worden. Infrabel kiest ervoor deze werken te starten om het aantal ongevallen aan onbeveiligde overwegen te verminderen.

De voorbereidende werken zijn reeds gestart. De bouwkundige werken lopen van zomer 2015 tot 2017. Een overweg wordt niet vervangen door een brug of een tunnel maar wordt verbonden met een nabijgelegen tunnel. De nieuwe weg zal in de toekomst onderdeel uitmaken van het langeafstandsfietspad langs de spoorlijn. De toestand voor de fietsers zal echter pas echt verbeteren wanneer het volledige fietstraject wordt aangelegd. Het is onduidelijk wanneer dit volledige fietstraject naast de spoorlijn Brugge-Gent gerealiseerd zal worden.

De situatie in de stationsomgeving van Aalter is schrijnend. Ten gevolge van de nieuwe vervoersregeling stappen er meer reizigers op in het centrum van Aalter. De parkeergelegenheid in de stationsomgeving is echter te beperkt, zowel voor fietsen als voor personenwagens. Daarnaast zijn het station en de perrons niet integraal toegankelijk. Dagelijks stappen gemiddeld bijna 2 000 reizigers op in dit station.

De tijdshorizon van de werken aan het derde en het vierde spoor is verschoven van 2016 naar 2025. Uit de infovergadering is gebleken dat het zelfs niet zeker is dat alles tegen 2025 klaar zou zijn. De timing van de herinrichting van de stationsomgeving is al helemaal onduidelijk.

Ik kom tot mijn vragen.

Ten eerste, op basis van welke argumenten werden de huidige prioriteiten inzake de werken aan het derde en vierde spoor in Aalter vastgelegd?

Ten tweede, is de beslissing een aantal werken uit te stellen een gevolg van de aangekondigde besparingen, of welke andere reden geeft Infrabel hiervoor.

Ten derde, wordt voor deze prioriteiten ook gekeken naar de gevolgen voor alle vervoersmodi? Bijvoorbeeld: de werken aan de overwegen in Aalter leiden niet tot een betere verkeersveiligheid. Integendeel, voor fietsers zijn zij nefast omdat niet het gehele traject wordt gerealiseerd.

Ten vierde, waarom worden de dringende aanpassingen aan het stationsgebouw, aan het perrons en aan de omgeving niet voor de aanpassingen aan de overweg gedaan?

Ik kijk uit naar uw antwoord.

20.02 Minister **Jacqueline Galant**: Mijnheer Van Hecke, de betrokken werken zijn ingepland in het lopende meerjarenplan voor de investeringen 2013-2025.

Bij de uitwerking van de projecten wordt naar de gevolgen voor alle vervoersmodi gekeken.

Voor het betrokken project zal de toekomstige situatie identiek zijn aan de huidige. De veiligheid zal zelfs toenemen, aangezien de spoorlijn door middel van ongelijkgrondse kruisingen zal worden gekruist. Dit geldt ook voor de trage weggebruikers. Daarenboven zal tussen Beernem en Maria-Aalter een nieuwe trage verbinding worden gecreëerd waardoor het gebruik van de Sint-Jorisstraat kan worden vermeden.

Tussen Maria-Aalter en Aalter kunnen de fietsers nog steeds gebruikmaken van de bestaande trage verbindingen. De huidige fase van de werken is daarenboven compatibel met het mobiliteitsplan van de gemeente Aalter.

De overweg in Beernem zal worden vervangen door een fietstunnel en zal samen met een nieuwe langsverbinding voor het publiek worden opgesteld.

20.03 **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen): Mevrouw de minister, ik dank u voor het antwoord dat mij vrij volledig lijkt.

La **présidente**: (...)

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

21 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Stefaan Van Hecke** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale

Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de spoorlijn 73 tussen De Panne en Duinkerke" (nr. 5206)

- mevrouw Ann Vanheste aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de update van het dossier betreffende spoorlijn 73" (nr. 5358)

21 Questions jointes de

- M. Stefaan Van Hecke à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la ligne ferroviaire 73 entre La Panne et Dunkerque" (n° 5206)

- Mme Ann Vanheste à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la mise à jour du dossier relatif à la ligne ferroviaire 73" (n° 5358)

21.01 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Mevrouw de minister, sinds lange tijd is er een discussie aan de gang over de spoorverbinding tussen De Panne en Duinkerke, beter bekend als spoorlijn 73. Die wordt al meer dan 10 jaar niet meer gebruikt en de NMBS en Infrabel zijn de eerstkomende jaren ook niet van plan om die weer in gebruik te nemen.

Uit uw antwoorden op eerdere vragen kan ik afleiden dat u daarmee akkoord gaat en de vraag naar die verbinding, voor personen- en goederenverkeer, minimaliseert. Nochtans beweren andere parlementsleden, uit meerderheidspartijen nota bene, het tegenovergestelde.

Vorig jaar beloofde de NMBS nog zijn medewerking te verlenen aan een studie voor de heropening van het traject tussen Adinkerke en Duinkerke. U verklaarde begin dit jaar daarvan geen weet te hebben. Ook in Frankrijk zou er nog een studie besteld zijn over het eventueel heropenen van dat traject. Bovendien stellen de provincie West-Vlaanderen en het Département du Nord in hun grensoverschrijdende samenwerkingsstrategie dat "de gebieden beschikken over uitgebreide multimodale transportinfrastructuur, die echter nood heeft aan modernisering, met name het spoor". De grensoverschrijdende mobiliteit bevorderen wordt bovendien als operationele doelstelling naar voren geschoven. Tot slot, verklaarde u de historische akkoorden uit de 19^e eeuw die over deze lijn bestaan, op te zeggen, zonder overleg met het Parlement. Parlementsleden uit andere fracties deden daarover al hun beklag.

Die akkoorden lopen binnenkort af, vandaar de volgende vragen.

Ten eerste, op welke gegevens baseren u, de NMBS en Infrabel zich om te stellen dat er geen marktvraag is naar een treinverbinding tussen Duinkerke en De Panne? Geldt dat zowel voor personen- als goederenverkeer?

Ten tweede, hoe zit het met de haalbaarheidsstudie voor de lijn? Komt die er? Zo ja, hoever staat het ermee? Zo neen, wat bedoelde de NMBS dan in haar communicatie daarrond in juni 2014?

Ten derde, wat is het standpunt van de Franse nationale vervoersmaatschappij daarover? Wanneer hebt u met hen daarover het laatst contact gehad? Hebben zij reeds een studie laten uitvoeren naar de haalbaarheid van de heropening? Zo ja, wat is daaruit gebleken?

Ten vierde, wat de opzegging van de historische akkoorden betreft, wanneer worden die effectief beëindigd? Waarom hebt u daarvoor het Parlement niet geconsulteerd? Uiteindelijk zijn het namelijk de parlementen die bevoegd zijn voor het sluiten van de akkoorden, uiteraard niet voor de opzegging, maar het zou hoffelijkheidshalve goed zijn mocht die ook aan het Parlement worden meegedeeld.

21.02 Minister Jacqueline Galant: Zoals u weet, is het spoor tussen De Panne en Duinkerken sinds lange tijd buiten dienst gesteld. De laatste reizigerstrein reed in 1958. Later was er nog een sporadische toeristische trein. Sindsdien is er geen reizigersvervoer meer. De NMBS laat me weten dat de huidige busverbinding met DK'Bus lijn 2 Duinkerke–Adinkerke–De Panne Station in aansluiting op de hoogfrequente Kustram en de bussen van De Lijn alsook op de NMBS-treinen De Panne–Gent–Brussel aan de lokale vraag naar grensoverschrijdend openbaar personenvervoer beantwoordt. Initiatieven met betrekking tot de spoorlijninfrastructuur op lange termijn dienen door de overheden en de diverse aanbieders van openbaar vervoer samen te worden onderzocht.

Voorts verwijst ik het geachte lid naar de feitelijke gegevens waarvan sprake is in mijn antwoord op vraag nr. 14 van mevrouw Sabien Lahaye-Battheu van 23 oktober 2014. Indien er een haalbaarheidsstudie komt rond deze lijn, zullen NMBS en Infrabel hieraan meewerken, maar op dit moment heb ik geen weet van een

dergelijke studie.

Wat de standpunten van de Franse nationale vervoersmaatschappij betreft, kan ik u zeggen dat de NMBS met de SNCF hiervoor geen specifiek overleg heeft gehad.

Met betrekking tot de opzegging van de historische akkoorden kan ik u meedelen dat de beëindiging van deze akkoorden effectief is sinds 1 april 2015. Het Parlement werd niet geconsulteerd omwille van het feit dat volgens artikel 167 van de Grondwet de sluiting en de opzegging van internationale akkoorden onder de bevoegdheid van de uitvoerende machten ressorteert.

21.03 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Mevrouw de minister, het blijft verbazend dat u geen weet hebt van een studie die zou worden gemaakt, hoewel de NMBS destijds daarover heeft gecommuniceerd. Het was dus ofwel een fout van de NMBS ofwel is er ergens een probleem van interne communicatie tussen de NMBS en uzelf.

Ik noteer ook dat er geen overleg is met de Franse spoorwegmaatschappij, wat raar is omdat het over grensoverschrijdend vervoer gaat.

Ik neem er nota van dat op 1 april 2015 de historische akkoorden definitief zijn opgezegd. Ik weet dat strikt juridisch het Parlement daarvan niet op de hoogte moet worden gebracht. Wij bekrachtigen echter meestal de akkoorden. Communicatie zou dus aangewezen zijn geweest.

Ik betreur de gang van zaken in het dossier. Ik hoop dat er in de toekomst enige mogelijkheid zal zijn om in de betrokken regio opnieuw in grensoverschrijdend verkeer te investeren.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

22 Samengevoegde vragen van

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

- mevrouw Daphné Dumery aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de gepersonaliseerde nummerplaat" (nr. 5106)

22 Questions jointes de

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

- Mme Daphné Dumery à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la plaque minéralogique personnalisée" (n° 5106)

22.01 Karin Temmerman (sp.a): De ANPR-camera's die in het Vlaamse Gewest worden ingeschakeld voor de snelheidshandhaving hebben een probleem met de herkenning van de gepersonaliseerde nummerplaten. De 33 camera's op de autosnelwegen registreren ze wel maar herkennen ze niet, waardoor nadien een zeer tijdrovende handmatige afhandeling nodig is. De 250 camera's registreren noch herkennen de gepersonaliseerde nummerplaten waardoor er de facto een straffeloosheid is voor de eigenaars die met zulke nummerplaten rijden.

De Vlaamse minister van Mobiliteit heeft op 11 juni 2015 in de commissie voor de Openbare Werken van het Vlaams Parlement verklaard dat onder meer het Agentschap Wegen en Verkeer, de politie en Centrex al voor de invoering van de gepersonaliseerde nummerplaten hadden gewaarschuwd voor een probleem met de herkenning door de ANPR-camera's. Desondanks is men toch doorgegaan met de invoering ervan. Iedereen is het erover eens dat dit onaanvaardbaar is. Dat zou immers betekenen dat de eigenaars kunnen ontsnappen aan een aantal zaken. Ik hoop u ook niet te zeggen dat de verkeersveiligheid niet echt gediend is met het feit dat men deze mensen niet kan vervolgen.

De minister heeft u ook gevraagd om in afwachting van een oplossing de opschorting van de gepersonaliseerde nummerplaten te realiseren. Er waren blijkbaar waarschuwingen vooraf. Toch is uw voorganger hier niet op ingegaan. Kunt u uitleggen waarom?

Zult u ingaan op de vraag om de gepersonaliseerde nummerplaten tijdelijk op te schorten?

Zijn er oplossingen om de camera's de gepersonaliseerde nummerplaten wel te laten herkennen? Moet de regelgeving worden herzien?

22.02 Daphné Dumery (N-VA): Collega Temmerman heeft de schrijnende situatie terecht toegelicht.

Intussen zegt de DIV dat ze op voorhand heeft aangekondigd dat er problemen zouden zijn. Het is duidelijk dat uw tussenkomst nodig is om tot een oplossing te komen.

Hebt u met DIV al over deze problematiek overleg gepleegd. Zo ja, wat zijn de conclusies?

Wat is de stand van zaken in uw zoektocht naar een oplossing voor de herkenning van gepersonaliseerde nummerplaten door ANPR-camera's?

Zal de uitreiking van deze nummerplaten worden opgeschort in afwachting van een structurele oplossing?

Voorzitter: Sabien Lahaye-Battheu.

Présidente: Sabien Lahaye-Battheu.

22.03 Minister Jacqueline Galant: Collega's, eerst en vooral wil ik duidelijk zeggen dat het niet waar is dat camera's met automatische nummerplaatherkenning geen gepersonaliseerde nummerplaten herkennen. Met sommige camera's is er een probleem, maar de grote meerderheid van de gepersonaliseerde nummerplaten wordt wel degelijk herkend. Er is dan ook geen sprake van een algemene straffeloosheid.

Uit de praktijkervaring is gebleken dat sommige camera's nummerplaten van minder dan vier karakters niet kunnen lezen. Dit was nog niet bekend bij de invoering van het nieuwe systeem. Intussen werden 1 760 van zulke nummerplaten toegekend. Dit is 0,023 % van alle nummerplaten in ons land. Zelfs zij ontsnappen niet aan alle onbemande controles. De omvang van het probleem moet dus worden genuanceerd.

Ik ben het echter volledig met u eens dat zelfs een gedeeltelijke straffeloosheid onaanvaardbaar is. Op basis van een eerste analyse blijkt het immers in andere landen perfect mogelijk voor onbemande camera's om nummerplaten met een afwijkende combinatie te herkennen. De meest voor de hand liggende definitieve oplossing is dus om de software van de camera's aan te passen.

Het lijkt nog steeds nuttig en nodig te moeten herhalen dat we als politieke verantwoordelijken in de eerste plaats de boodschap moeten laten doordringen dat de naleving van de verkeersregels, inzonderheid de regels inzake de snelheidsbeperkingen, verplicht is.

22.04 Karin Temmerman (sp.a): Bedankt voor uw antwoord, mevrouw de minister.

Ik ben het helemaal met u eens. Het naleven van regels, daar moeten we allemaal voor instaan. U weet echter ook dat uiteindelijk, en zeker inzake verkeersovertredingen, controlehandhaving bijna absoluut noodzakelijk is. We zijn nog altijd de slechtste leerling van de klas wat verkeersveiligheid betreft. Voor naleving van de regels blijft controlehandhaving absoluut noodzakelijk.

Het is waar dat het maar een klein percentage is. U spreekt over 0,023 %. Het zou er heel veel mensen toe kunnen aanzetten om een gepersonaliseerde nummerplaat te hebben aangezien ze weten dat een aantal camera's ze niet herkennen. Ik heb hier toch de cijfers: 33 camera's registeren ze wel, maar ze kunnen ze niet linken. Dat wil zeggen dat er heel wat opzoekingswerk nodig is. Voorts registeren 250 camera's de nummerplaten niet en kunnen ze ook niet herkennen. Dat is niet min. U zegt dat men moet zoeken naar een aanpassing van de software. Ik ben het daar volledig mee eens.

De vraag van de Vlaamse minister was om de gepersonaliseerde nummerplaten *on hold* te zetten. Ik denk niet dat u daarop hebt geantwoord, tenzij ik het niet gehoord heb. Gaat u die al dan niet *on hold* zetten?

22.05 Jacqueline Galant, ministre: Le problème ne se situe pas au niveau fédéral. C'est le problème de la Région flamande et c'est elle qui doit trouver une solution. Ce n'est pas le fédéral qui doit s'adapter.

22.06 Karin Temmerman (sp.a): U zegt dat het niet waar is, maar voordat de gepersonaliseerde nummerplaten werden ingevoerd, heeft AWV, de politie en Centrex verwittigd dat deze nummerplaten niet herkend zouden worden. U zegt dat dit niet waar is.

In dat geval liegt de Vlaamse minister. Nogmaals, hij heeft verklaard dat het Vlaams Agentschap Wegen en Verkeer, de politie en Centrex gewaarschuwd hebben dat die gepersonaliseerde nummerplaten niet zouden herkend worden.

22.07 Daphné Dumery (N-VA): Mevrouw de minister, ik dank u voor het antwoord.

U hebt mij toch enigszins gerustgesteld, want blijkbaar is het geen probleem voor alle camera's. Sommige camera's zouden flitsen, andere niet. Het volstaat om de software te updaten.

Wie beweert dat auto-eigenaars een gepersonaliseerde nummerplaat zouden aanschaffen om niet te worden geflitst, gaat toch wel uit de bocht. Uit de soorten gepersonaliseerde nummerplaten kan men afleiden dat men die aanschaf om zijn identiteit te beklemtonen.

Hoe dan ook moet het probleem snel worden aangepakt en daarvoor moet u met de Gewesten overleggen.

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

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

Vraag nr. 5155 van de heer Van den Bergh wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

Vraag nr. 5181 van de heer Maingain is ingetrokken.

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

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

23.01 Olivier Maingain (FDF): Madame la ministre, je ne sais pas si vous êtes née sous une bonne étoile, ou sous une bonne aile d'avion, mais vous avez la chance d'avoir l'aide, peut-être inattendue, d'une fédération d'associations qui ont présenté le 12 juin dernier une plate-forme de revendications communes. C'est d'autant plus intéressant que ces associations ne proviennent pas uniquement d'une Région ou de l'autre. Elles sont représentatives des dix-neuf communes mais aussi, et c'est sans doute le fait majeur, de la périphérie est et de la périphérie nord. Pour la première fois dans l'histoire des conflits liés aux routes aériennes et au survol de Bruxelles et de sa périphérie, on assiste à l'entente des associations qui, de tout temps jusqu'à présent, s'affrontaient.

Ces associations ont établi une plate-forme commune de revendications. Les points principaux ont été portés à votre connaissance notamment par la presse, et je ne doute pas qu'elles vous aient également été communiquées par les associations elles-mêmes.

Faisant ce travail d'entente, elles facilitent la recherche d'une solution structurelle et durable. Aujourd'hui, vous n'avez plus l'argument de dire que les uns ne veulent pas de ce que demandent les autres. C'est fait: elles se sont mises d'accord sur un cahier de revendications communes. Ce cahier porte notamment une attention toute particulière à l'interdiction des vols de nuit. Cette revendication est partagée. Cette interdiction ne préjudicierait aucun quartier et aucune commune, puisque ceux qui en bénéficieraient sont autant au nord qu'à l'est, au centre ou au sud de l'agglomération bruxelloise.

Bien entendu, ils demandent également qu'il y ait une étude d'incidence environnementale et une consultation publique préalable avant la définition de nouvelles routes aériennes, que les opérations soient

interdites à l'aéroport de Zaventem pour les avions les plus bruyants, et ainsi de suite. Je ne vais pas reprendre tout leur cahier de revendications. C'est en tout cas un fait majeur, une première, et on ne peut que s'en réjouir.

C'est justement le sujet sur lequel je veux vous interroger. Comment recevez-vous ce cahier de revendications? En avez-vous fait l'analyse? Pouvez-vous dire aujourd'hui que vous y adhérez ou non, et pour quel motif?

C'est d'autant plus important – je dévoile ici des entretiens que j'ai eus avec vous dans le cadre de ma fonction de bourgmestre – que je sais que vous avez la volonté d'aller vers des solutions structurelles, si pas dans un bref délai, en tout cas pas si éloigné que cela. Nous pouvons espérer des avancées majeures d'ici la fin de l'année.

Vous avez raison de vouloir aller vers des avancées majeures et définitives dans ce dossier avant la fin de l'année, pour autant que vous rencontriez les attentes des populations concernées représentées par ces associations. Nous savons en effet que le 13 juin 2016 entrera en vigueur le règlement européen 598/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 relatif à l'établissement des règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union européenne dans le cadre d'une approche équilibrée. Ce règlement abroge une ancienne directive.

Il s'agit d'une dimension juridique importante, qui va lier le gouvernement fédéral et les gouvernements régionaux. Ils seront liés par ce règlement d'application directe et ne pourront plus de manière unilatérale limiter l'exploitation des aéroports. Si vous voulez donner satisfaction à ces associations fédérées, la date fatidique est donc connue. Vous avez une petite année pour aller de l'avant.

*Voorzitter: Karine Lalieux.
Présidente: Karine Lalieux.*

Je résume mes questions.

Comment accueillez-vous la création de la plate-forme de ces douze associations? Pouvez-vous y adhérer?

Ensuite, je ne doute pas que vos services ont déjà procédé à l'analyse juridique des conséquences liées à l'entrée en vigueur du règlement européen que je citais. Dès lors, ces conséquences étant évaluées, comment voyez-vous votre travail pour les mois qui viennent?

23.02 Jacqueline Galant, ministre: Monsieur Maingain, pour répondre à la première question, j'ai clairement indiqué qu'une délocalisation de l'aéroport n'était pas à l'ordre du jour.

En ce qui concerne les vols de nuit, je travaillerai, conformément à l'accord de gouvernement, à l'analyse des activités nocturnes de et vers Bruxelles-National. Je ne souhaite pas donner d'instruction sans avoir une vue d'ensemble sur tout ce que recouvrent les activités nocturnes à l'aéroport et certainement pas sans concertation avec tous les acteurs.

Le nombre de mouvements doit respecter une logique d'équilibre entre le développement économique de Brussels Airport Company (BAC) et la réduction des nuisances sonores à destination des habitants de Bruxelles. Je souhaite que le nombre de mouvements reflète cet équilibre.

En ce qui concerne votre deuxième question, je ne vous rejoins pas quand vous dites que l'accord de gouvernement ne fait aucune mention du règlement 598/2014, puisque y figurent une loi sur les procédures de vol, une étude d'impact et une consultation du public, et la création d'une autorité indépendante qui est, comme j'ai déjà pu le dire à un de vos collègues tout à l'heure, presque finalisée. Il y est même inscrit le respect de l'usage préférentiel de l'usage des pistes et des normes de vent.

Je regrette donc ces actions judiciaires qui ne font qu'amener un peu plus d'instabilité dans ce dossier, qui, vous le reconnaîtrez, est extrêmement complexe. Je sais quelles nuisances subissent les riverains, mais je ne peux malheureusement pas résoudre tous les problèmes en quelques mois. Je travaille sur tous les points et les riverains le savent puisque, par exemple, dans le cas de la piste 01, mon cabinet a expliqué tout le travail en cours à l'association. Comme vous, je me réjouis que toutes ces associations se sont mises ensemble. En effet, je suis une ardente défenderesse de la concertation.

23.03 Olivier Maingain (FDF): Madame la ministre, je vous remercie de prendre la mesure des conséquences du règlement.

Je n'argumenterai pas davantage. Vous connaissez les objectifs que nous défendons avec ces associations. L'attente est immense. Vous n'avez que quelques mois pour y répondre de manière positive et définitive. Soit vous inscrirez votre nom dans l'histoire de la politique aéroportuaire de ce pays et vous aurez peut-être même l'avantage d'avoir un avion dédié à votre nom, soit vous annoncerez les catastrophes moins agréables pour les habitants des régions concernées.

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

Moties

Motions

La **présidente**: En conclusion de cette discussion les motions suivantes ont été déposées.
Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.

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

“La Chambre,
ayant entendu l'interpellation de M. Olivier Maingain
et la réponse de la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges,
- considérant le règlement (UE) n° 598/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 relatif à l'établissement de règles et de procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union, dans le cadre d'une approche équilibrée, et abrogeant la directive 2002/30/CE, qui entrera en vigueur le 13 juin 2016;
- considérant qu'à partir de cette date, les restrictions d'exploitation ne seront pas appliquées en première intention, mais uniquement après examen des autres mesures de l'approche équilibrée;
- considérant les difficultés, résumées dans le rapport de l'ULB (*ULB & IGEAT, Analyse ex post des nouvelles procédures aériennes mises en service le 6 février 2014 dans la région métropolitaine bruxelloise, Étude pour le SPF Mobilité et Transports, rapport final, Bruxelles, 7 mai 2014, p. 9*), rendant épineuse la mise en œuvre des mesures préalablement recommandées par l'approche équilibrée telle que définie dans le règlement n° 598/2014;
- considérant que les restrictions d'exploitation liées au bruit mises en place avant le 13 juin 2016 resteront en vigueur jusqu'à ce que les autorités compétentes décident de les réviser conformément au règlement n° 598/2014;
- considérant que le droit à la santé et à l'environnement sain pour les riverains constitue un droit inaliénable, prescrit par l'article 23 de la Constitution, qui ne porte nullement préjudice au développement économique de l'aéroport de Bruxelles-National;
- considérant l'arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 27 mai 1999 relatif à la lutte contre le bruit généré par le trafic aérien;
- considérant que la Cour d'appel de Bruxelles dans son arrêt du 9 juin 2005, rendu suite à un recours introduit par la Région bruxelloise à l'encontre de l'État belge, avait effectivement précisé que l'arrêté du 27 mai 1999 du gouvernement bruxellois était parfaitement légal et que le respect de la législation environnementale n'avait pas pour effet d'entraîner la cessation de l'activité de l'aéroport;
- considérant que l'exécution de cette décision de justice, qui permet depuis le 15 octobre 2005 à la Région bruxelloise d'exiger de l'État belge le paiement d'astreintes pour chaque infraction constatée à l'arrêté anti-bruit, n'a jamais pu être appliquée;
- considérant que la correcte exécution des décisions de justice relève simplement d'un objectif légaliste de respect des décisions du pouvoir judiciaire, qui s'inspire du principe de loyauté fédérale, dans le souci d'assurer la sécurité juridique;
- considérant la déclaration gouvernementale fédérale du 9 octobre 2014 qui annonce l'élaboration d'“une solution structurelle (...), en particulier dans les zones à forte densité de population” (*Accord du gouvernement fédéral, 10 octobre 2014, p. 219*) et l'ancrage des accords aéroportuaires “dans une loi sur les procédures de vols” (*Idem*);
- considérant les plans successifs visant à enrayer la pollution sonore à court et moyen terme, dont le premier datait de septembre 1988;
- considérant l'ordonnance rendue par le tribunal de première instance de Bruxelles le 31 juillet 2014 ayant statué sur l'illégalité des modifications élaborées dans le cadre du Plan Wathélet;

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

- 1) toute route aérienne fasse l'objet d'une étude d'incidence environnementale et d'une consultation publique préalable;
- 2) tout survol nocturne au départ et à l'arrivée de l'aéroport de Bruxelles-National soit interdit entre 22 h 00 et 7 h 00;
- 3) les opérations soient interdites à l'aéroport de Zaventem, pour tous les avions les plus bruyants, selon les normes de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI);
- 4) le survol des zones densément peuplées soit interdit;
- 5) la route du canal qui impacte plus particulièrement des zones densément peuplées soit dans le cadre des mesures structurelles pour réduire les nuisances sonores causées par l'aéroport de Bruxelles-National;
- 6) une stratégie aéroportuaire soit mise en place au niveau du pays, exploitant les spécificités de chaque aéroport, Liège étant reconnu et adapté pour le fret;
- 7) les procédures aéronautiques soient contrôlées par une autorité indépendante, incluant des représentants régionaux;
- 8) Belgocontrol applique de manière transparente les normes de vent et les procédures;
- 9) Belgocontrol fasse appliquer l'instruction d'éviter la Région bruxelloise (Avoid EBP-01), en détournant les flux d'atterrissage;
- 10) la *noise abatement procedure* (NA) soit réintroduite avec montée rapide pour tous les décollages et descente continue pour tous les atterrissages;
- 11) la vitesse limite de la *noise abatement procedure* soit déterminée sur base d'une étude des conséquences et soit valable pour tout appareil opérant à l'aéroport national;
- 12) en cas d'infraction aux procédures aéronautiques publiées dans les A.I.P., des sanctions administratives soient dressées par la DGTA (*Conformément à l'art. 21, chapitre II "Dispositions pénales" et à l'art. 46, chapitre III "Amendes administratives", de la loi du 27 juin 1937 portant révision à la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne*);
- 13) la planification et la gestion foncière soient optimisées pour réduire les incidences sur les habitants;
- 14) la gestion du bruit passe par des moyens efficaces d'insonorisation ayant fait leurs preuves dans d'autres aéroports (à Liège par exemple)."

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

"De Kamer,

gehoord de interpellatie van de heer Olivier Maingain

en het antwoord van de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen, Energie, Leefmilieu en Duurzame Ontwikkeling,

- gelet op verordening (EU) nr. 598/2014 van het Europees Parlement en de Raad van 16 april 2014 inzake de vaststelling van regels en procedures voor de invoering van geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens in de Unie binnen het kader van een evenwichtige aanpak, en tot intrekking van richtlijn 2002/30/EG, die op 13 juni 2016 van kracht zal worden;

- overwegende dat vanaf die datum de exploitatiebeperkingen niet in eerste instantie zullen worden toegepast, maar slechts nadat de overige maatregelen van de evenwichtige aanpak in overweging zijn genomen;

- gelet op de in het rapport van de ULB (*ULB & IGEAT, Analyse ex post des nouvelles procédures aériennes mises en service le 6 février 2014 dans la région métropolitaine bruxelloise, Étude pour le SPF Mobilité et Transports, Rapport final, Brussel, 7 mei 2014, blz. 9*) samengevatte problemen, die de uitvoering van de vooraf te nemen maatregelen overeenkomstig de aanbeveling inzake de evenwichtige aanpak zoals omschreven in verordening nr. 598/2014, bemoeilijken;

- overwegende dat geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen die werden ingevoerd vóór 13 juni 2016 geldig blijven totdat de bevoegde instanties besluiten deze overeenkomstig verordening nr. 598/2014 te herzien;

- overwegende dat het recht op gezondheid en op een gezonde omgeving voor de buurtbewoners een onvervreemdbaar recht is, op grond van artikel 23 van de Grondwet, dat de economische ontwikkeling van Brussels Airport geenszins in het gedrang brengt;

- gelet op het besluit van de regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van 27 mei 1999 betreffende de bestrijding van geluidshinder voortgebracht door het luchtverkeer;

- overwegende dat het hof van beroep te Brussel in zijn arrest van 9 juni 2005 dat gewezen werd als gevolg van het door het Brussels Gewest tegen de Belgische Staat ingediende beroep, effectief preciseerde dat het

besluit van 27 mei 1999 van de Brusselse regering volkomen wettelijk was en dat de inachtneming van de milieuwetgeving niet de stopzetting van de luchthavenactiviteit tot gevolg had;

- overwegende dat die rechterlijke beslissing, op grond waarvan het Brussels Gewest sinds 15 oktober 2005 van de Belgische Staat de betaling van dwangsommen kan eisen voor elke inbreuk op het besluit betreffende de bestrijding van geluidshinder, nooit ten uitvoer kon worden gelegd;

- overwegende dat de correcte uitvoering van de rechterlijke beslissingen kadert in de legalistische doelstelling de beslissingen van de gerechtelijke macht in acht te nemen, die haar grondslag heeft in het beginsel van federale loyaliteit, met het oog op het waarborgen van de rechtszekerheid;

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

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

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

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

vraagt de regering dat:

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

2) elke nachtvlucht met vertrek van of aankomst op Brussels Airport tussen 22 u 00 en 7 u 00 wordt verboden;

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

4) het overvliegen van dichtbevolkte gebieden wordt verboden;

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

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

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

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

9) Belgocontrol de onderrichting om het Brussels Gewest te vermijden (Avoid EBP-01) doet toepassen, door de landingsroutes te verleggen;

10) de *noise abatement procedure* (NA) opnieuw zou worden ingevoerd, waarbij de vliegtuigen snel opstijgen en een continue daling maken bij de landing;

11) de snelheidsbegrenzing in het kader van die procedure wordt bepaald op grond van een effectenstudie en geldt voor elk toestel dat gebruikmaakt van de nationale luchthaven;

12) in geval van inbreuk op de in de AIP gepubliceerde luchtvaartprocedures, administratieve sancties worden opgelegd door het DGLV (*Overeenkomstig art. 21, hoofdstuk II "Strafbepalingen" en art. 46, hoofdstuk III "Administratieve geldboeten" van de wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 november 1919, betreffende de regeling der Luchtvaart*);

13) de planning en het grondbeheer geoptimaliseerd worden om de hinder voor de omwonenden in te perken;

14) voor het beheer van de geluidshinder gebruik wordt gemaakt van efficiënte geluiddempende middelen die op andere luchthavens (bijvoorbeeld in Luik) hun nut hebben bewezen."

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

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

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

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

24 Questions jointes de

- Mme Gwenaëlle Grovonius à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la fermeture de cinq guichets de gare dans la province de Namur" (n° 5243)

- M. Paul-Olivier Delannois à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les fermetures de guichets dans certaines gares" (n° 5244)

- Mme Sabien Lahaye-Battheu à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'évolution à la suite de l'annonce, le 28 mai, de la fermeture progressive de 33 guichets" (n° 5551)

24 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het sluiten van vijf stationsloketten in de provincie Namen" (nr. 5243)

- de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het sluiten van loketten in bepaalde stations" (nr. 5244)

- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de evolutie na de op 28 mei aangekondigde geleidelijke sluiting van 33 loketten" (nr. 5551)

24.01 **Gwenaëlle Grovonius** (PS): Madame la ministre, en dix ans, dix guichets de gare ont été supprimés en province de Namur. Cinq guichets supplémentaires seront fermés pour fin 2015, début 2016.

Après les guichets des gares de Couvin, Auvelais, Godinne, Moustier-sur-Sambre, Namèche, Assesse, Houyet, Naninne, Philippeville et Gedinne, c'est au tour des guichets des gares de Walcourt, Beauraing, Jemeppe-sur-Sambre, Yvoir et Mariembourg de passer à la trappe. Encore une fois, ceux qui habitent près des petites gares seront lésés. Cette situation est également décriée par l'Assemblée générale des étudiants de Louvain (AGL), qui rappelle que le train reste le premier moyen de transport des étudiants.

Madame la ministre, j'aurais souhaité vous entendre sur ce que vous pouvez répondre aux usagers qui passent quotidiennement par ces gares quant à leur crainte de ne plus avoir de personnel à qui s'adresser pour un renseignement ou en cas de perturbation.

Que répondez-vous aux milliers d'étudiants pour qui le train reste le premier moyen de transport? Pouvez-vous nous garantir que la fermeture des guichets n'est pas une première étape pour justifier la fermeture définitive de ces gares?

24.02 **Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): Mevrouw de minister, op 28 mei laatstleden was er een persbericht van de NMBS waarbij de geleidelijke sluiting van 33 weinig bezochte loketten werd aangekondigd per 1 juli, vandaag dus. Mijn provincie, West-Vlaanderen, werd hierdoor hard getroffen. De loketten van Koksijde en Wervik zouden vandaag al sluiten. Poperinge, waar u begin mei nog op bezoek bent geweest, zou sluiten in de loop van 2016, wanneer de noodzakelijke nu nog door het NMBS-personeel uit te voeren veiligheidstaken zouden wegvallen ten gevolge van de technische evolutie.

We hebben hierover uitvoerig gedebatteerd in de commissievergadering van 10 juni. U hebt toen als minister gezegd dat het in de toekomst niet meer kon dat de NMBS zonder voorafgaand overleg of communicatie met de lokale besturen dergelijk nieuws via een persbericht zou verspreiden. U beloofde toen ook de NMBS te vragen per gesloten loket de cijfers van de inactiviteitsgraad op te vragen.

Vorige week werd plots in de pers het bericht verspreid dat één van die 33 loketten, dat van Poperinge meer bepaald, toch nog drie jaar open zou blijven. In de ene versie van het verhaal wijzigt de NMBS haar beslissing voor Poperinge, in een andere luidt het dat er een foute communicatie is geweest. Het persbericht zou foutief hebben vermeld dat dit voor de loop van 2016 was, maar zo lang er geen nieuw materieel wordt ingezet op de spoorlijn, moeten de veiligheidstaken worden uitgevoerd door het personeel dat ook wordt ingezet aan de loketten. Nieuw materieel waarvoor er niet langer personeel nodig is, zou de eerstvolgende jaren nog niet mogelijk zijn. Voor Koksijde zou intussen uitstel van sluiting zijn verleend tot na het toeristisch seizoen.

Mevrouw de minister, ten eerste, hebt u intussen de cijfers gekregen per te sluiten of gesloten loket? Zo ja,

kunt u die geven?

Ten tweede, is er voor het loket van Poperinge intussen een beslissing gewijzigd of niet? Blijft het zoals aanvankelijk gepland?

Ten derde, het stationsgebouw van Wervik is eigendom van de NMBS. Zal dit worden verkocht? Wat zijn de plannen daarmee?

Ten vierde, hoe lang blijft Koksijde open? Het stationsgebouw daar is het eigendom van de gemeente Koksijde. Welke strategie zal de NMBS hanteren in de onderhandelingen met Koksijde?

Tot slot, er wordt gezocht naar mogelijkheden in de getroffen gemeenten om de dienstverlening te vervangen. Naar analogie van bpost kan eventueel worden gewerkt met NMBS-punten. Kan het bijvoorbeeld een piste zijn om de verkoop van vervoerbewijzen aan zelfstandigen uit te besteden?

24.03 Jacqueline Galant, ministre: Madame la présidente, mesdames, au fil des ans, la SNCB constate une diminution de la vente des titres de transport aux guichets au profit d'autres canaux de distribution, tels que les automates, l'impression via domicile ou encore les applications mobiles. En effet, comme je l'ai déjà expliqué, selon la SNCB, la part des automates dans les différents canaux de vente a quadruplé en moins de deux ans pour atteindre 35 %. Durant la même période, la part des guichets dans les ventes a diminué pour passer de 72 % à 57 %.

Aussi, des investissements ont été consentis dans ces nouveaux canaux de vente et bénéficient tant aux clients résidant en ville qu'aux clients en zone rurale. Ce changement d'habitudes du client dans son mode d'achat des titres de transport induit une augmentation du temps moyen d'inactivité des préposés au guichet, allant parfois jusqu'à plus de 80 %. Dès lors, dans un souci d'efficacité, la SNCB a choisi d'affecter les moyens humains là où ils s'avèrent les plus utiles, et a décidé, par le biais de son conseil d'administration, où sont d'ailleurs représentés la plupart des partis politiques, de procéder à la fermeture progressive de 33 guichets peu fréquentés.

Dans le cadre de son plan d'économies 2011, le conseil d'administration de la SNCB, réuni le 15 juillet 2011, avait déjà pris la décision de fermer 38 guichets. La fermeture de ces guichets n'affectera en rien l'offre ferroviaire. En effet, la suppression de la vente au guichet n'implique en aucun cas la suppression des trains. C'est un élément important.

Les nouveaux automates sont équipés d'un service d'assistance et sont facilement utilisables, notamment par les seniors. Le client peut, en cas de problème, être guidé dans l'achat de son billet jusqu'au moment du paiement. Ce service supplémentaire peut être utilisé autant de fois que nécessaire. De plus, les automates sont accessibles 24 h sur 24 dans toutes les gares, a fortiori dans celles touchées par la fermeture de leurs guichets.

Les étudiants, bien plus que d'autres segments de la population, sont familiers des applications digitales modernes comme celle de la SNCB.

Quant au personnel directement concerné par la fermeture des guichets, il sera affecté à des fonctions similaires dans une gare proche afin de conseiller les clients où le besoin est plus important. Il ne sera donc pas question de licenciement.

À propos de la possibilité d'obtenir les informations en cas de retard ou d'annulation de train, il faut savoir que de plus en plus de gares sont équipées du système d'annonce automatique EMMA. Ce système de gestion d'informations intelligent, qui s'adapte en temps réel à la situation du trafic sur le rail, sera implanté progressivement dans toutes les gares et points d'arrêt du réseau ferroviaire belge. Il permettra aussi d'informer au mieux le voyageur, même en cas de perturbation du trafic.

Sur le plan de la sécurité, le personnel des guichets n'a pas pour vocation de protéger les bâtiments. Pour cette mission de sécurité, la SNCB dispose d'autres moyens. C'est ainsi que les gares de Lessines, Péruwelz, Leuze et Enghien sont équipées de systèmes de détection d'intrusion ainsi que de caméras de surveillance. Ces gares sont également reprises dans le schéma de patrouilles Securail. Une convention de collaboration avec les autorités existe déjà pour la gare de Leuze. Une discussion est en cours pour les gares de Lessines, Péruwelz et Enghien. De plus, un numéro d'appel gratuit vers le centre de surveillance

0800 30 230 est mis à disposition.

Je suis consciente qu'une présence humaine en gare permet d'assurer une fonction de contrôle social. Aussi, la SNCB a pris contact avec les communes concernées en vue de conclure en priorité avec chacune d'entre elles une convention de partenariat visant à conserver une forme de vie sociale et d'accueil dans ces gares.

Mevrouw Lahaye-Battheu, voor elk dossier dat de goedkeuring moet krijgen van de raad van bestuur van de NMBS, is de NMBS verplicht deze beslissing af te wachten alvorens dit te mogen communiceren. In het desbetreffende geval heeft de raad van bestuur zijn akkoord gegeven, maar onder voorbehoud van een aantal aan te brengen wijzigingen. Volgens de NMBS werden deze in de daaropvolgende uren aangebracht en daags nadien werden de betrokken gemeenten op de hoogte gebracht van de genomen beslissing. Ondertussen zijn reeds een tiental overlegvergaderingen achter de rug en nog andere zijn gepland.

Ik heb een lijst met de inactiviteitspercentages per loket die ik u schriftelijk zal bezorgen.

Het vertrek van IC-trein AM96 en een paar P-treinen te Poperinge vereist de aanwezigheid van stationspersoneel, deels benut aan het loket. De inzet van nieuw materieel op deze treinen is op korte termijn niet aan de orde. Pas wanneer dat gebeurt en wanneer ten gevolge daarvan het stationspersoneel andere taken toegewezen zou krijgen, zal de NMBS op dat moment analyseren of het verantwoord is om deze dienstverlening voort te zetten met specifiek loketpersoneel en dit volgens de normen die werden toegepast bij de recente analyse.

De NMBS zal het stationsgebouw van Wervik niet meer onderhouden. Er zijn reeds vruchtbare contacten geweest met de gemeente om een nieuwe bestemming voor dit gebouw te vinden.

Het klopt dat Koksijde minstens tot 1 oktober 2015 open zal worden gehouden. Het stationsgebouw van Koksijde is eigendom van de gemeente Koksijde. De NMBS gaat met de gemeente onderhandelen over het einde van de overeenkomst en zal in dit kader een oplossing zoeken om een maximale dienstverlening aan de reizigers te geven binnen de haar beschikbare middelen. De klanten kunnen gebruik maken van de alternatieve verkoopkanalen zoals de biljetautomaten ter plaatse of de verkoop online via de site of de mobiele app.

24.04 Gwenaëlle Grovonius (PS): Madame la ministre, je vous remercie pour votre réponse complète cette fois ainsi que pour les éléments qui sont de nature à nous rassurer sur la non-fermeture de ces gares malgré la fermeture des guichets.

24.05 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mevrouw de minister, ik dank u voor het uitvoerige antwoord en voor de cijfers over de activiteitsgraad.

24.06 Minister Jacqueline Galant: (...)

24.07 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Wat Poperinge betreft, stel ik vast dat er eigenlijk foutief werd gecommuniceerd dat het station in 2016 zou kunnen worden gesloten. U zegt dat het maar gesloten kan worden als er nieuw materieel geïnstalleerd kan worden waarvoor het personeel niet meer nodig is.

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

25 Questions jointes de

- **M. Georges Dallemagne à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les mesures à mettre en œuvre dans le cadre du survol de Bruxelles" (n° 5370)**

- **M. Stéphane Crusnière à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la mise en œuvre des mesures visant à réduire les nuisances sonores lors du survol du Brabant wallon" (n° 5427)**

- **Mme Karine Lalieux à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les solutions structurelles pour lutter contre les nuisances sonores autour de l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 5544)**

25 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Georges Dallemagne aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de te nemen maatregelen met betrekking tot de vluchten boven Brussel" (nr. 5370)

- de heer Stéphane Crusnière aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de implementatie van de maatregelen ter beperking van de geluidsoverlast bij het overvliegen van Waals-Brabant" (nr. 5427)

- mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de structurele oplossingen om de geluidshinder rond Brussels Airport tegen te gaan" (nr. 5544)

25.01 Stéphane Crusnière (PS): Madame la présidente, madame la ministre, en date du 22 avril dernier, je vous avais interrogée suite à la publication dans la presse qui annonçait la prise en compte de deux mesures dont l'objectif était de réduire les nuisances sonores lors du survol du Brabant wallon. Pour rappel, il s'agit des deux mesures suivantes à savoir: la fin des descentes par paliers et la mise en place de la procédure NADP1.

Dans votre réponse, vous m'aviez indiqué que ces deux mesures devraient être entrées en vigueur le 25 juin.

Madame la ministre, je me permets de revenir vers vous afin de vous demander si ces deux mesures ont été effectivement mises en œuvre à la date prévue. Je voudrais également savoir si vous avez déjà reçu un retour de Belgocontrol sur la bonne application par les contrôleurs aériens et les pilotes des améliorations précitées?

25.02 Karine Lalieux (PS): Madame la ministre, une question prospective en rapport avec l'annonce du gouvernement fédéral de sa volonté de trouver une solution structurelle à la problématique du survol de Bruxelles, de la Région flamande et de la Région wallonne.

Quelles concertations avez-vous menées afin d'identifier les solutions structurelles qui permettront de réduire les nuisances sonores au bénéfice de l'ensemble des populations survolées? Avez-vous listé et évalué ces mesures potentielles afin de préparer les décisions futures du gouvernement fédéral dans ce dossier? Avez-vous proposé des mesures à vos partenaires du gouvernement fédéral? Des intercabinets ont-ils déjà eu lieu?

Êtes-vous favorable à une modification partielle des routes aériennes afin d'éviter les zones les plus densément peuplées? Si oui, quelles sont vos propositions?

Êtes-vous favorable à l'instauration de la nuit environnementale, à savoir une extension de la nuit entre 22 h 00 et 7 h 00 du matin?

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

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

Hier, je me suis rendue chez le bourgmestre de Wezembeek-Oppem, où nous avons pu vérifier que les nouvelles procédures étaient bien appliquées.

Des procédures NADP ont été ajoutées aux AIP du 25 juin 2015 et correspondent à celles qui étaient en vigueur jusqu'au 19 septembre 2013, à la différence que les compagnies aériennes peuvent, à l'avenir, proposer des procédures spécifiques soumises à l'approbation de la DGTA.

En ce qui concerne la bonne application par les contrôleurs aériens et les pilotes des améliorations précitées, il est encore trop tôt pour avoir un retour, mais je puis vous dire que j'entretiens un contact permanent avec Belgocontrol et les compagnies aériennes afin que ces règles, mais aussi toutes les autres,

soient correctement appliquées.

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

En ce qui concerne la question de Mme Lalieux, après avoir reçu toutes les associations plusieurs fois, j'ai entamé, depuis un bon mois, des visites à rythme régulier de toutes les communes de Bruxelles afin de rencontrer les bourgmestres des communes survolées et privilégier au maximum l'écoute et la concertation avec les autorités locales dans le but de soulager les riverains. Ces rencontres sont très enrichissantes et me permettent de lister leurs demandes.

Entre-temps, la *Vliegwet* est en préparation conformément à l'accord de gouvernement et permettra d'assurer la stabilité juridique nécessaire dans ce dossier. Je souhaite déterminer de manière légale un cadre procédural et les règles pour l'adoption des procédures de vol et les restrictions d'exploitation à l'aéroport de Bruxelles-National et cela, en toute transparence.

Les futures mesures structurelles s'inscriront alors dans un cadre légal, précis, incontestable et connu à l'avance de tous pour une meilleure sécurité juridique.

Le gouvernement veillera à la création d'une autorité indépendante de contrôle des nuisances sonores afin de lutter de manière transparente et coordonnée contre les nuisances générées par le transport aérien autour de l'aéroport de Bruxelles-National. Je peux vous assurer, madame Lalieux, que tout se passe en parfaite concertation avec les partenaires du gouvernement.

25.04 Stéphane Crusnière (PS): Madame la ministre, je vous remercie pour vos réponses.

25.05 Karine Lalieux (PS): Madame la ministre, je vous remercie également pour vos réponses.

Pour éviter tous ces allers-retours et ces discussions sur les pistes, le changement de liste, les survols, etc. il est temps d'avoir un projet de loi qui stabilise cette matière et, je l'espère (car vous ne m'avez pas répondu sur ce point), qui soulagera les zones densément peuplées de citoyens, qu'ils soient bruxellois, flamands ou wallons.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

26 Questions jointes de

- M. Laurent Devin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'utilisation de l'alcolock en Belgique" (n° 5236)

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

26 Samengevoegde vragen van

- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het gebruik van het alcoholslot in België" (nr. 5236)

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

26.01 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mevrouw de minister, deze vraag gaat over het alcoholslot.

Gezien het gevorderde uur zal ik mijn vraag wat inkorten.

Sinds 1 oktober 2010 kunnen onze rechters een alcoholslot opleggen aan autobestuurders die een alcoholconcentratie van minimum 0,5 gram en maximum 0,8 gram per liter in hun bloed aangeven. Tot op heden wordt er evenwel weinig gebruik gemaakt van dit alcoholslot. In de maand februari antwoordde u mij in deze commissie dat er zich nog maar 21 personen bij het BIVV hebben aangemeld voor het volgen van een omkaderingsprogramma. Daarvan waren er toen twee afgerond, 14 programma's liepen nog en vier zouden op korte termijn starten.

Verschillende oorzaken voor die gebrekkige toepassing zijn mogelijk. Rechters zouden het verkiezen een rijverbod op te leggen, er zouden praktische problemen zijn, er is de hoge kostprijs enzovoort. In uw

antwoord verwees u in februari onder andere naar Nederland waar er een administratief systeem bestaat dat de overtreder vanaf 1,3 promille automatisch een alcoholslot voor twee jaar oplegt. U zei eraan te denken om ook in ons land over te gaan tot een automatisch verval van het recht op sturen. U verwees naar de preventieve effecten van een alcoholslot. In Frankrijk zouden schoolbussen een alcoholslot hebben. Uw eigen gemeente zou de enige Belgische gemeente zijn met een alcoholslot op de bussen voor het personenvervoer in het algemeen.

Ik heb enkele opvolgingsvragen.

Ten eerste, hoeveel personen besloten sinds 1 oktober 2010 om tijdens de periode van beperkte geldigheid van het rijbewijs niet te rijden zodat het omkaderingsprogramma niet moest worden gevolgd?

Ten tweede, wat is de stand van zaken van de studie om het Nederlands systeem eventueel ook hier ingang te doen vinden?

Ten derde, welke initiatieven overweegt u om het alcoholslot ook meer preventief in te zetten?

26.02 Jacqueline Galant, ministre: Madame la présidente, la meilleure prévention pour lutter contre l'alcool au volant est de rappeler que lorsqu'on conduit, on ne boit pas! Malgré la régionalisation des campagnes, je crois toujours que le concept de Bob, couplé à des contrôles réguliers et à une politique de sanctions crédible, jouera encore un rôle important en matière de prévention.

Met betrekking tot het alcoholslot moet worden herhaald dat het slot pas wordt geïnstalleerd als de betrokken persoon reeds werd veroordeeld. Het is daarbij van essentieel belang dat de overtreder actief en vrijwillig aan het omkaderingsprogramma wil meewerken. Anders zou het aanwenden van een dergelijke uitrusting zijn effect missen.

Naast de hoge kostprijs van meer dan 3 000 euro per jaar voor de installatie en de huur van een alcoholslot en voor het omkaderingsprogramma ligt de verklaring voor de niet-automatische oplegging van de sanctie door de rechter dus in het feit dat de overtreder met het plaatsen van een dergelijk systeem moet instemmen. De overtreder mag immers eveneens de keuze maken om niet te rijden tijdens de uren van zijn veroordeling.

Aux Pays-Bas, un système administratif de 1,3 à 1,8/1 000 a été adopté. Ce système impose automatiquement au contrevenant un éthylotest anti-démarrage pour une période de deux ans, auquel il faut ajouter la condamnation pénale et l'amende. La seule alternative à l'éthylotest anti-démarrage consiste en une déclaration de déchéance de cinq années.

Cette réglementation a pour effet qu'aux Pays-Bas, environ 4 000 éthylotests anti-démarrage sont installés. Environ autant de personnes sont déchues du droit de conduire pour une durée de cinq ans, principalement parce qu'elles ne peuvent se permettre un éthylotest anti-démarrage.

Op 4 maart 2015 heeft de Nederlandse tegenhanger van de Raad van State de wettelijke bepaling met betrekking tot het alcoholslot nietig verklaard wegens tegenstrijdigheid met het proportionaliteitsbeginsel, onder andere wegens het ontbreken van een individuele evaluatiemogelijkheid. Daarnaast wijst de Nederlandse Hoge Raad op de niet-naleving van het principe *non bis in idem*, in die zin dat bovenop de administratieve sanctie een strafrechtelijke sanctie wordt opgelegd voor dezelfde inbreuk.

Ces développements récents ont pour conséquence qu'actuellement, aux Pays-Bas, aucun nouvel éthylotest anti-démarrage ne peut être installé jusqu'à l'élaboration d'une nouvelle réglementation.

26.03 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mevrouw de voorzitter, ik dank de minister voor haar antwoord.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

27 Questions jointes de

- Mme Catherine Fonck à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les mesures prises à la suite des manquements graves de gestion

dans deux filiales de la SNCB" (n° 5288)

- Mme Inez De Coninck à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les irrégularités chez Eurostation" (n° 5291)

- M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "Eurostation et le conseil d'administration du 19 juin 2015" (n° 5367)

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

27 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Catherine Fonck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de maatregelen om het mismanagement bij twee dochterondernemingen van de NMBS te bestrijden" (nr. 5288)

- mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de wanpraktijken bij Eurostation" (nr. 5291)

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

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

27.01 **Catherine Fonck** (cdH): Madame la présidente, madame la ministre, beaucoup d'eau a coulé sous les ponts depuis le premier dépôt de ma question le 19 juin dernier.

Le conseil d'administration qui s'était penché sur les manquements graves de gestion dans deux filiales de la SCNB, Eurostation et Euro Immo Star, a décidé de transmettre au parquet les résultats des audits.

Cependant, après cette première étape, il est essentiel de savoir si le président du conseil d'administration est toujours en mesure d'assumer sa fonction, compte tenu des éléments en présence et de la suite potentielle des événements. Sa présidence du conseil d'administration pourrait être mise en cause, les rapports d'audit ayant révélé qu'il était directement impliqué dans l'affaire.

27.02 **Inez De Coninck** (N-VA): Ik zal het kort houden.

Collega Fonck heeft de situatie al gekaderd, bovendien is mijn vraag wat achterhaald vermits de raad van bestuur al een beslissing heeft genomen.

Uit de audits zijn vele wanpraktijken naar boven gekomen. Op vrijdag 19 juni 2015 heeft de raad van bestuur van de NMBS dat besproken. Zij heeft beslist om het dossier van Eurostation en Euro Immo Star aan het parket over te maken.

In de commissie van 10 juni 2015 hebt u gezegd dat voor ieder gebruik dat afwijkt van het in de basisopdracht bepaalde gebruik de instemming van Ernst & Young vereist is.

Wat is het juridische advies van het advocatenkantoor DLA Piper? Zijn er juridisch vervolgbare feiten ontdekt? Is er al meer nieuws?

Welke gevolgen geeft de NMBS aan de audit? Wacht zij de beslissing van het parket af?

Welke personen hebben vervolgbare feiten gepleegd? Kunt u dit toelichten?

Is de goedkeuring van Ernst & Young nodig om de audit te overhandigen aan het gerecht? Zo ja, werd die goedkeuring aangevraagd?

27.03 **David Geerts** (sp.a): Ik zal de vragen van de collega's niet herhalen.

Wij hebben altijd gezegd dat er moreel verwerpelijke zaken gebeuren en dat er juridische gevolgen zouden zijn. Dat is een taak van het gerecht.

Mij interesseert het om te kijken naar het filiaal zelf; het financiële resultaat en de financiële impact op de

NMBS. Zo weten we over welke bedragen we spreken. Een hotelovernachting van zoveel duizenden euro's is een mooie krantenkop. Er zijn al staatssecretarissen voor minder opgestapt.

Wat was de financiële impact van Eurostation op de NMBS in de jaren 2012, 2013 en 2014? Wat was het nettoresultaat?

Ik heb dit de vorige keer ook gevraagd maar toen kreeg ik geen antwoord. Ik geloof dat mijn twee vragen heel duidelijk zijn en dat ze deze keer kunnen worden beantwoord.

Mijn collega's hebben al naar de uitkomst van de raad van bestuur gevraagd.

27.04 Minister **Jacqueline Galant**: Mevrouw de voorzitter, de raad van bestuur van de NMBS heeft op vrijdag 19 juni 2015 de analyse van de externe audits van haar drie dochterondernemingen, Eurogare, Eurostation en Euro Immo Star voortgezet.

Je rappelle que c'est à ma demande que ces audits ont été réalisés et que mes prédécesseurs auraient pu les demander. Les différents rapports d'Ernst & Young contiennent principalement des recommandations d'amélioration de gouvernance interne. Le conseil d'administration avait déjà, lors de sa séance du 28 mai 2015, pris les mesures afin de renforcer les règles de gouvernance de ses filiales. Le conseil d'administration suivra de près et régulièrement la mise en œuvre de ces mesures et les adaptera si nécessaire.

Na afloop van de analyse en op basis van de conclusies van externe juridische adviezen is de raad van bestuur van oordeel dat het verslag dat specifiek betrekking heeft op de twee dochterondernemingen, Eurostation en Euro Immo Star, elementen bevat waarvan de raad niet kan oordelen over de gerechtelijke kwalificatie. De raad acht het nuttig het rapport ter kennis van het parket te brengen.

En revanche, le conseil estime que le rapport relatif à Eurogare ne contient pas d'éléments nécessitant une action complémentaire. Le dossier étant remis à la justice, nous la laisserons accomplir son travail. Nous ne communiquerons, dès lors, pas d'autre élément d'information.

In antwoord op de vraag van de heer Geerts, kan ik mededelen dat in de bijgevoegde tabel een overzicht kan worden gevonden van de nettoresultaten van Eurostation voor 2012, 2013 en 2014. Het gecumuleerde bedrag van de dividenden die de NMBS heeft ontvangen voor de boekjaren 2012, 2013 en 2014 bedraagt 14 995 000 euro.

27.05 **Catherine Fonck** (cdH): Madame la ministre, je vous remercie, mais vous n'avez pas répondu à la question que je vous ai posée.

Franchement, ce qui s'est passé et ce qui se passe est totalement inacceptable.

27.06 **Jacqueline Galant** ministre: Cela ne date pas d'aujourd'hui.

27.07 **Catherine Fonck** (cdH): Cela ne date pas d'aujourd'hui mais les audits sont sur la table aujourd'hui.

27.08 **Jacqueline Galant**, ministre: Ils sont là parce que je les ai demandés.

27.09 **Catherine Fonck** (cdH): C'est votre responsabilité. Depuis que vous êtes là, faut-il rappeler qu'il y a quelques mois, c'était en mars, je pense, le CEO de la SNCB avait pointé le président de la SNCB en l'accusant de magouilles dans l'attribution d'études et de corruption éventuelle dans une transaction immobilière en Inde. En avril, il était de nouveau pointé dans la presse puisqu'on ciblait le cabinet spécial du président qui coûtait un million d'euros. Aujourd'hui, nous avons des audits où le même président de la SNCB est directement impliqué par rapport à des pratiques qui, en tous cas, je le dis, paraissent totalement inacceptables, et dans des dossiers qui sont maintenant transmis au parquet.

La question qui se pose, c'est de savoir si avec cette succession de faits, depuis que vous êtes ministre – je ne reviens pas sur d'anciens éléments, mais bien sur ceux survenus sous votre mandat –, il est encore en mesure d'assumer ses fonctions de président de conseil d'administration. Pour moi, la SNCB mérite mieux que des titres répétés dans ce sens et, surtout, les navetteurs méritent mieux et attendent plus de la SNCB

que cela. Je pense que cela nécessite des décisions en termes tant de gestion que de pratiques au sein de la SNCB. J'espère que vous prendrez vos responsabilités par rapport à cela.

Je vous remercie.

27.10 Inez De Coninck (N-VA): Mevrouw de voorzitter, ik wil even repliceren op wat collega Fonck zegt.

Volgens haar wacht de minister te lang wacht om daar iets aan te doen. Iedereen komt hier precies uit de lucht gevallen. Er is in 2012 door het Rekenhof een audit uitgevoerd. Ik was hier toen nog niet, maar andere collega's waren hier toen wel al aanwezig. In die audit stonden gelijkaardige conclusies als die in de rapporten van Ernst & Young.

(...): (...)

27.11 Inez De Coninck (N-VA): Het is mij ook een vraag waarom het zo lang duurt eer er iets aan wordt gedaan. De N-VA is dan ook blij dat er eindelijk wordt mee doorgegaan, want dergelijke zaken kunnen niet. Een hotelovernachting van 2 000 euro is misschien niet strafbaar, maar het is alleszins in de publieke opinie niet aanvaardbaar voor een spoorwegbedrijf waar waarschijnlijk vele arbeiders een hele maand moeten werken voor misschien nog minder dan 2 000 euro netto.

Wat volgens mij degelijk moet worden onderzocht is of er opdrachten zijn gegund zonder de wetgeving op overheidsopdrachten te respecteren. Daar wil ik het fijne van weten. Aan welke bedrijven zijn de opdrachten dan gegund en waarom werden de procedures niet toegepast.

Ik hoop dat die zaken eindelijk naar boven komen en dat wij de gepaste maatregelen kunnen nemen om van de NMBS een gezond bedrijf te maken, dat zich focust op zijn kerntaken, namelijk een veilig en stipt spoorvervoer voor de reizigers. Bij megalomane prestigeprojecten in binnen- of buitenland heeft de reiziger niet veel baat.

27.12 David Geerts (sp.a): Mevrouw de minister, als ik in 2012, 2013 of 2014 had geweten wat ik vandaag weet, dan zou ik daar zwaarder op ingegaan zijn. Ik wil gerust toegeven dat wij die de zaak van nabij hebben gevolgd, onze controletaak beter hadden moeten uitvoeren.

Die hotelovernachting van 2 000 euro vind ik absoluut moreel verwerpelijk. Ik heb echter specifiek gevraagd naar de financiële resultaten en de impact op de dividenden, want wij moeten oppassen dat wij niet enkel de focus leggen op de krantenkop over de 2 000 euro per overnachting. De gecumuleerde dividenden bedroegen 15 miljoen euro voor de NMBS en het nettoresultaat van 8,5 miljoen euro was netto positief met 2,4 miljoen. Wij mogen het kind dus niet met het badwater weggooien. Men moet nakijken wat er effectief is gebeurd. Buitenlandse bedrijven gaan nu misschien doen wat in België werd gedaan, los van het feit dat er malversaties waren die niet door de beugel kunnen.

De regering moet echter goed nadenken of, in welke vorm dan ook, bepaalde activiteiten die werden uitgevoerd door de vennootschappen, geen financiële meerwaarde kunnen bieden. Als men het zonder meer wil schrappen wegens de malversaties, dan zal men die 15 miljoen elders moeten zoeken. Daar ben ik bang voor.

Vandaar dat ik hoop dat er een analyse ten gronde wordt gemaakt want anders dreigt de reiziger of de belastingbetaler tweemaal de dupe te worden.

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

La **présidente**: Chers collègues, nous arrivons au bout de notre après-midi.

Les questions qui n'ont pas été traitées sont transformées en questions écrites. Toutes les questions que vous déposez à partir de maintenant doivent être des questions écrites, car il n'y aura plus de séance de question/réponse d'ici le 21 juillet.

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.38 uur.
La réunion publique de commission est levée à 18.38 heures.*