

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 13 APRIL 2016

Namiddag

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

du

MERCREDI 13 AVRIL 2016

Après-midi

La réunion publique de commission est ouverte à 14.25 heures et présidée par Mme Karine Lalieux.
De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.25 uur en voorgezeten door mevrouw Karine Lalieux.

01 Questions jointes de

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

01 Samengevoegde vragen van

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

01.01 **Marco Van Hees** (PTB-GO!): Madame la présidente, madame la ministre, ma question, qui concerne aussi bien la province du Luxembourg que le reste de la Belgique, fait écho à une question posée précédemment concernant le Limbourg et à laquelle vous aviez répondu pour cette province spécifiquement. J'espère donc que votre réponse d'aujourd'hui concernera à la fois la province du Luxembourg et le reste de la Belgique.

Ma question porte sur les menaces qui visent les gares et lignes de chemins de fer. Comme d'autres, la province du Luxembourg est, depuis longtemps, fortement touchée par la destruction des services publics. Nous ne reviendrons pas sur l'histoire ferroviaire de cette province, mais dans les années 80 déjà, une ligne entière avait été fermée. Par ailleurs, la ville de Bastogne ne possède plus de train depuis 25 ans.

Le nouveau plan de transport 2014 a eu également des conséquences très lourdes pour les habitants de la province. Les temps de parcours ont ainsi été rallongés, les correspondances sont moins bonnes. On dit d'ailleurs qu'il était plus rapide de rejoindre Arlon depuis Bruxelles à l'époque du train à vapeur!

Le plan de transport a mobilisé de nombreux acteurs de la province à l'occasion d'un "train de la colère" en février 2015. De nombreuses gares ont été fermées, devenant de simples arrêts. Depuis lors, les guichets sont fermés, les bâtiments sont le plus souvent inaccessibles au public. Dans ce cadre, une manifestation a eu lieu à Virton regroupant riverains et syndicats. Elle a regroupé 250 personnes et visait à obtenir l'ouverture permanente de la gare en journée.

Madame la ministre, ainsi, à travers l'exemple du Luxembourg, mes questions visent l'ensemble du pays. Quelles lignes, gares et points d'arrêt envisage-t-on de supprimer et quelles gares envisage-t-on de transformer en points d'arrêt d'ici la fin de la législature?

Cette politique de destruction systématique des gares et lignes de chemins de fer, que vous n'avez pas initiée mais que vous poursuivez, ne pose-t-elle pas, selon vous, des problèmes d'accès à un prix démocratique aux moyens de transport, d'amélioration de la mobilité au vu de la congestion routière que nous connaissons, ainsi que par rapport aux objectifs fixés en matière de climat?

01.02 Jacqueline Galant, ministre: Madame la présidente, monsieur Van Hees, l'obligation de desserte des lignes, gares et points d'arrêt est définie par le contrat de gestion liant la SNCB à l'État fédéral. D'après ce contrat de gestion, la SNCB n'envisage pas de supprimer la desserte de lignes, de gares ou encore de points d'arrêt ou bien de transformer des gares en points d'arrêt.

Des 33 gares pour lesquelles la fermeture du guichet a été décidée par le conseil d'administration de la SNCB mi-2015 en subsistent encore cinq où la fermeture n'est pas encore réalisée: Mariembourg, Bertrix, Bouvy, Rivage et Poperinge. Ces fermetures interviendront dès que les besoins opérationnels liés à la gestion du trafic auront été automatisés.

01.03 Marco Van Hees (PTB-GO!): Madame la ministre, parlez-vous de la province du Luxembourg ou de l'ensemble de la Belgique?

01.04 Jacqueline Galant, ministre: Je parle de la province du Luxembourg.

La **présidente**: Votre question portait sur la province du Luxembourg.

01.05 Marco Van Hees (PTB-GO!): Soit!

La **présidente**: Il s'agissait de votre question. Mais il est exact qu'elle concernait tant la province du Luxembourg que l'ensemble du pays.

Si vous voulez parler de toute la Belgique, je vous propose de déposer une question la semaine prochaine.

01.06 Marco Van Hees(PTB-GO!): C'est entendu, ce ne sera que la troisième. Il ne faudra pas vous plaindre du nombre de questions qui sont déposées.

Je trouve qu'il s'agit de mauvaises décisions que de fermer toutes ces gares, y compris les cinq encore menacées en province du Luxembourg. Je voulais poser cette question pour l'ensemble du pays.

En entendant votre réponse et en essayant de la transposer à l'ensemble du pays, vous m'affirmez que tenant compte de tout ce qui a été décidé à la mi-2015, il n'y aura aucune autre suppression d'ici la fin de la législature?

01.07 Jacqueline Galant, ministre: Selon la SNCB.

La **présidente**: Monsieur Van Hees, je propose que vous déposiez une autre question pour l'ensemble de la Belgique.

01.08 Marco Van Hees (PTB-GO!): D'accord, mais je trouvais qu'il était plus frappant de partir de l'exemple d'une province.

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

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

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

02.01 Daphné Dumery (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, u hebt het ook gelezen: de Franse autoriteiten denken eraan om een virtueel rijbewijs in te voeren voor buitenlanders die zich op de

Franse wegen begeven. Er zouden reeds wetsvoorstellen daaromtrent klaarliggen. Het systeem zou bestaan uit 12 punten, waarbij een buitenlandse bestuurder het verbod zou kunnen krijgen om Frankrijk binnen te rijden, maar waarbij ook zou worden voorzien in de mogelijkheid van inbeslagname van het voertuig.

Onlangs hebben wij de bilaterale overeenkomsten besproken. Het staat volgens mij vanmiddag op de agenda van de plenaire vergadering. Daardoor kunnen gegevens uitgewisseld worden tussen Frankrijk en België betreffende overtreeders die bijvoorbeeld in België wonen.

Is die berichtgeving juist? Hebt u contact gehad met uw Franse collega hieromtrent? Kunt u hierover wat meer informatie verschaffen?

Als de berichtgeving juist is, hoe beïnvloedt deze dan de bilaterale overeenkomsten die gesloten zijn? Lijkt dit een goed systeem of niet, dat misschien ook ingevoerd kan worden in ons land?

Voorzitter: Isabelle Poncelet.

Présidente: Isabelle Poncelet.

02.02 Minister **Jacqueline Galant**: Mevrouw de voorzitter, beste collega, de Fransen willen een virtueel rijbewijs met punten invoeren voor buitenlanders. Net zoals een Fransman, zal een buitenlander virtueel 12 punten krijgen. Als hij deze 12 punten verliest, geldt er een rijverbod in Frankrijk. Op dit ogenblik is nog niet duidelijk hoelang dit rijverbod zal duren en wat de sanctie zal zijn als men dit rijverbod overtreedt.

Ik heb geen officiële informatie van de bevoegde Franse autoriteiten gekregen. Het voornemen van de Fransen om een virtueel rijbewijs voor buitenlanders in te voeren, staat los van het bilateraal akkoord tussen België en Frankrijk en van de toepassing van de Cross Border Enforcement-richtlijn, waarbij de gegevens betreffende de nummerplaat en de identiteit van de overtreeders worden uitgewisseld. Daarbij wordt slechts een geldboete naar de overtreder gestuurd. Het virtueel rijbewijs met punten is volgens mij slechts toepasbaar als de bestuurder zelf werd geïdentificeerd wanneer hij in Frankrijk staande werd gehouden.

Het is de bedoeling van de Franse regering dat buitenlanders op gelijke voet worden behandeld met de Fransen. Op dit ogenblik volstaat het dat een buitenlandse overtreder telkens zijn boete betaalt. In de toekomst zal door de analoge toepassing van het rijbewijs met punten ook een rijverbod kunnen gelden.

Ik hoef mij er niet over uit te spreken of het in Frankrijk een goed of slecht systeem is.

Kan het bij ons worden toegepast? Ik denk niet dat het als dusdanig kan, omdat ik, zoals u weet, samen met mijn collega's van Binnenlandse Zaken en Justitie werk maak van een verstrenging van de bestaande instrumenten en wetgeving, zoals de implementatie van de kruispuntbank van de rijbewijzen of van de Cross Borderrichtlijn, om de recidive beter te kunnen bestrijden.

02.03 **Daphné Dumery** (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, als ik het goed begrijp, gaat het nog altijd maar over een voorstel en is het nog niet in een wet omgezet. Wij zullen op dit ogenblik of in de komende vakantieperiode niet worden geconfronteerd met Belgische chauffeurs die in Frankrijk een rijverbod krijgen opgelegd.

Ik meen dat wij dit goed moeten opvolgen. België is nog niet officieel op de hoogte gesteld van dit eventuele Franse voornemen. Het gaat louter over berichten. Het voorstel moet nog de parlementaire molen doorlopen. Vooral op het vlak van de communicatie moet dit wel worden opgevolgd, want er zijn heel wat Belgen die in Frankrijk met de auto rijden. Zij moeten toch weten wat hen te wachten staat op de Franse wegen.

Ik dank u voor uw antwoord.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

03 **Samengevoegde vragen van**

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

- mevrouw **Katrin Jadin** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale

Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de installatie van alcolocks" (nr. 10644)

03 Questions jointes de

- Mme Daphné Dumery à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'alcolock" (n° 9901)

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

03.01 Daphné Dumery (N-VA): Mevrouw de minister, deze vraag gaat over het alcoholslot en de manier waarop wij dat toepassen en wat er in Nederland momenteel gebeurt. Het BIVV stuurt al lang aan op een administratieve vereenvoudiging voor de toepassing van het alcoholslot omdat het hier niet zo succesvol lijkt te zijn. In Nederland keert men blijkbaar op zijn stappen terug inzake de administratieve oplegging, wat een vereenvoudiging zou kunnen zijn. Daar vindt men nu dat het via een gerechtelijke uitspraak moet.

In hoeverre beïnvloedt dit element de zaken waarmee wij hier bezig zijn? Ik kijk nu naar u, mevrouw de minister. U bent zelf voorstander van het verplicht plaatsen van een alcoholslot in schoolbussen en autocars. Welke stappen zullen wij zetten om het alcoholslot te gebruiken, een heel goed instrument voor chauffeurs met een alcoholprobleem? Hoe kan de wetgeving in Nederland daarop invloed uitoefenen? Waar staat u met de wijziging daaromtrent?

03.02 Katrin Jadin (MR): Madame la ministre, depuis l'entrée en vigueur de l'arrêté royal autorisant l'installation des éthylotests embarqués, qui permettent de conditionner le démarrage du véhicule à un éthylotest négatif, seuls 25 véhicules auraient été effectivement équipés de ce système.

Les experts du secteur justifient les causes du non-succès de ces appareils notamment par une procédure judiciaire préalable trop lourde: une condamnation est nécessaire en Belgique, alors que certains pays voisins appliquent ce système par simple décision administrative. En outre, le coût de prise en charge élevé, allant jusqu'à 3 500 euros sur trois ans, demeure entièrement à charge du condamné.

L'Institut belge pour la sécurité routière plaide désormais pour une simplification des conditions d'imposition de l'éthylotest embarqué et une généralisation de cette mesure, à la fois préventive et punitive, à l'ensemble des conducteurs contrôlés avec un certain niveau d'alcool dans le sang.

Madame la ministre, confirmez-vous les statistiques selon lesquelles seuls 25 véhicules auraient été effectivement équipés d'un système d'éthylotest embarqué depuis six ans? D'autres pistes justifiant ce chiffre peu élevé ont-elles été relevées par votre administration?

Votre département a marqué son intention d'analyser la possibilité d'élargir son application aux infractions graves et répétées au taux d'alcoolémie, ainsi que pour prévenir les accidents dans le transport de personnes. Des mesures concrètes dans ce sens sont-elles déjà à l'étude au sein de vos services?

03.03 Jacqueline Galant, ministre: Chère collègue, effectivement, le programme d'éthylotest anti-démarrage, tel qu'il existait aux Pays-Bas, rencontrait jusqu'au début de l'année passée un véritable succès car il était appliqué comme mesure administrative à tous ceux qui répondaient à des critères déterminés. Depuis la jurisprudence du Conseil d'État néerlandais du 4 mars 2015, plus aucun éthylotest anti-démarrage ne peut être placé. Le programme d'éthylotest anti-démarrage était, selon le Conseil d'État, disproportionné car il n'était pas possible de tenir compte des effets de cette sanction en fonction des différentes personnes ou des situations particulières.

Il apparaît qu'aujourd'hui, il n'y a plus de programme éthylotest anti-démarrage 2.0 aux Pays-Bas.

Depuis l'entrée en vigueur de notre réglementation belge relative à l'éthylotest anti-démarrage, en octobre 2010, il n'y a pas 25 mais bien 35 véhicules équipés avec un éthylotest anti-démarrage.

Compte tenu du fait que le modèle d'éthylotest répressif n'a été approuvé qu'en novembre 2011 et que le centre de service n'a été reconnu qu'en août 2012, nous pouvons constater que sur trois ans et demi, 35 personnes ont rejoint le programme d'encadrement. Ce nombre est peut-être relativement bas (environ 10 par an), mais on remarque que des personnes continuent à rejoindre le programme d'encadrement et que ce dernier est majoritairement évalué positivement par les participants.

De pijnpunten die in Nederland worden aangehaald om af te stappen van het alcoholslot, bestaan bij ons

ook. Door de hoge kostprijs van het alcoholslot, zeker in verhouding tot de bestaande boetes voor deze overtredingen, zijn rechters niet geneigd om personen te veroordelen tot een alcoholslot.

Ik wil hierin verandering brengen door de boetes en/of de periodes van het verval substantieel op te trekken en door de rechters verplicht een alcoholslot te laten uitspreken voor alcoholrecidivisten, tenzij zij uitvoerig motiveren waarom zij dat niet doen.

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

De installatie van een alcoholslot in het personenvervoer behoort tot mijn objectieven teneinde een verhoogde veiligheid te verzekeren. Tijdens de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid van 15 december 2015 hebben de ministers hun steun gegeven aan dit systeem.

Mijn administratie bestudeert op dit ogenblik de manier waarop een reglementering kan worden uitgewerkt in samenwerking met de Gewesten en de federaties die geraadpleegd zullen worden van zodra dit mogelijk is. Deze maatregel wordt overwogen in het kader van het professioneel goederen- en personenvervoer. Dit project heeft niet tot doel de professionele vervoerders te stigmatiseren. Het alcoholslot zal namelijk preventief worden gebruikt en niet bestraffend. Een eerste onderzoek wordt op dit moment uitgevoerd om alle praktische en wettelijke aspecten in overweging te nemen. Dit onderzoek is nodig teneinde de kwaliteit en de toekomstige realisatie van dit project te garanderen, rekening houdend met de verschillende instanties en betrokken federaties.

03.04 Daphné Dumery (N-VA): Mevrouw de minister, het is zeer ambitieus, maar ik meen dat dit ook wel nodig is. Ik dank u alvast voor uw antwoord, zeker omdat het zo gedetailleerd is. Ik kan u hierin helemaal volgen. Alleen moeten we misschien een bedenking maken bij de hoge kostprijs die er nog altijd zal zijn als dit als preventieve maatregel wordt voorgesteld aan de professionele sector. Als we een file zien veroorzaakt door een chauffeur die onder invloed is, meen ik dat zo'n systeem zulke zaken voortaan kan verhinderen. Die hoge kostprijs blijft echter. Dat aspect zal moeten worden meegenomen in het volledig debat. Ik dank u echter en ik wens u heel veel succes met het uitrollen ervan.

03.05 Katrin Jadin (MR): Je tiens moi aussi à embrayer dans le même sens que ma collègue Dumery; je tiens à vous féliciter pour les efforts que vous déployez dans ce cadre. C'est vrai, 35 véhicules, c'est plus que 25, qui est le chiffre que j'avais mentionné dans ma question. C'est encore beaucoup trop peu.

Madame la ministre, les sanctions administratives en cas de dépassement ne pourraient-elles pas, si elles étaient encore plus sévères qu'elles ne le sont à ce jour, être aussi un moteur pour que le programme que vous avez mis en œuvre soit plus attrayant? J'espère que ces petites suggestions susciteront une réflexion au sein de vos départements. Je vous remercie.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

La réunion publique de commission est suspendue de 14.44 heures à 14.52 heures.

De openbare commissievergadering wordt geschroost van 14.44 uur tot 14.52 uur.

Voorzitter: Peter Vanvelthoven.

Président: Peter Vanvelthoven.

De **voorzitter**: Welkom terug, mevrouw de minister. Dat ging snel.

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

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

04.01 Karin Jiroflée (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, een aantal weken geleden hebben enkele collega's een resolutie ingediend in de hoop de fietspunten te kunnen behouden.

De sp.a vindt het verdwijnen van een aantal fietspunten echt een heel grote vergissing, niet alleen omdat die maatregel in tegenspraak is met uw beleidsnota die het heeft over multimodale overstapplaatsen, maar vooral ook omwille van het afbouwen van de dienstverlening aan de reiziger en – niet te vergeten – omwille van het verdwijnen van een aantal sociale-economieprojecten. Minstens 75 banen in de sociale economie dreigen namelijk te verdwijnen.

Boven op het verdwijnen van die banen in de sociale economie komt trouwens nog het feit dat de lopende aanbesteding van de spoorwegen voor de uitbating van de te behouden fietspunten, een Europese aanbesteding is. Dat wil zeggen dat de sociale clausule niet meer wordt toegepast, wat bij de drie vorige oproepen wel het geval was. Met andere woorden: nu zullen ook commerciële bedrijven kunnen meedingen. Voor de grote centra betekent dit een bijkomende bedreiging van de sociale economie.

In mijn regio wordt onder andere Leuven, dat commercieel een van de meest interessante stations is, daardoor bedreigd. In een andere stad in mijn regio, Diest, zal het fietspunt wellicht blijven, maar wordt gevreesd dat de 24 000 euro dienstenvergoeding die men tot nu toe kreeg van de NMBS, wordt gehalveerd. Vijfentwintig procent van die vergoeding vloeide trouwens sowieso al terug naar de NMBS voor de huur en de nutsvoorzieningen.

Mevrouw de minister, niets is dus wat het lijkt in dezen. Fietspunten die niet verdwijnen, dreigen wel een van hun voornaamste troeven, namelijk de sociale economie, te verliezen. De anderen dreigen in financiële moeilijkheden te komen. Ik wil u dan ook de volgende concrete vragen stellen.

Hoeveel federale subsidies zal fietspunt Diest moeten inleveren? Op welke manier denkt u dat te compenseren, zodat het fietspunt zijn werking kan behouden?

Bent u het eens met de Europese aanbesteding, waardoor de sociale economie wordt bedreigd in een aantal fietspunten? Wat zult u ondernemen om moeilijkheden in dat verband te voorkomen? Wat zult u doen om de sociale economie te redden?

04.02 Minister **Jacqueline Galant**: Mijnheer de voorzitter, de NMBS kent door middel van een aanbesteding contracten toe aan de uitbaters van de fietspunten. Zij betaalt daarvoor een vergoeding, bijvoorbeeld voor het onderhoud van en het toezicht op fietsenstallingen en voor het weghalen van achtergelaten fietsen. De NMBS zal die opdrachten aan de beste kandidaten toekennen en past het gevraagde dienstenniveau aan op basis van de behoeften van het station.

Momenteel loopt de onderhandelingsprocedure voor het toekennen van die overheidsopdrachten. Het exacte bedrag dat de gegunde onderneming voor de opdrachten zal ontvangen, is pas bij de gunning gekend.

De aanbestedingsprocedure is een onderhandelingsprocedure met voorafgaande oproep tot kandidaturen voor één opdracht met verschillende loten in functie van de stations.

De grensbedragen voor een Europese publicatie worden bij die opdrachten overschreden.

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

04.03 **Karin Jiroflée** (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik heb niet het gevoel dat ik een antwoord op mijn vragen heb gekregen. Hoe een dergelijke aanbesteding verloopt, weet ik na al die jaren heus wel zelf. Op mijn concrete vragen hebt u echter absoluut niet geantwoord.

Ik mag dus concluderen dat de zaken blijven zoals ze zijn, dat de subsidies voor Diest zullen verkleinen en dat dus niets zal worden gedaan om die sociale economie te redden. Dat begrijp ik althans uit uw woorden. Ik veronderstel dat u dat anders wel zou hebben weerlegd.

Ik dank u in ieder geval voor uw deprimerend antwoord.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

05 **Samengevoegde vragen van**

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

05 **Questions jointes de**

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

05.01 **Peter Vanvelthoven** (sp.a): Mevrouw de minister, de NMBS wil een deel van de oude spoorwegbedding tussen Tongeren en Sint-Truiden verkopen aan een privépersoon. Dat vernemen wij althans. Het gaat om een gebied in Borgloon en Tongeren van niet minder dan 11 hectaren, dat vandaag beheerd wordt door Natuurpunt. Blijkbaar heeft de privépersoon er 550 000 euro voor geboden.

Als beheerder van het gebied heeft Natuurpunt een voorkeepsrecht, maar de geboden prijs van de privé-investeerder, 550 000 euro, is voor de natuurvereniging uiteraard niet haalbaar.

Het oude Fruitspoor, zoals het heet, tussen Tongeren en Sint-Truiden dateert uit de 19^e eeuw en herbergt als natuurgebied heel wat soorten die men normaal niet aantreft in Haspengouw. In deze regio is ook een fietsroutenetwerk uitgebouwd. Het heeft voor Vlaanderen een unieke erfgoed- en natuurwaarde, en is tevens een toeristische levensader voor de streek.

Ook voor de mobiliteit is deze spoorweg bijzonder waardevol. De spoorwegbedding vormt op tal van plaatsen een veilige toeristische fiets- en wandelverbinding.

Mevrouw de minister, graag verneem ik van u het volgende.

Ten eerste, kunt u bevestigen dat de verkoop van deze spoorwegbedding aan een privépersoon overwogen wordt?

Ten tweede, welke concrete reden is er voor de verkoop van deze spoorwegbedding?

Ten derde, blijkbaar is de provincie Limburg nooit geïnformeerd over de voorgenomen verkoop. Ook Natuurpunt is voorafgaandelijk niet geïnformeerd. De vereniging is pas geïnformeerd omdat dit wegens het voorkeepsrecht verplicht is. Waarom zijn niet alle betrokken partijen van bij het begin geïnformeerd over deze voorgenomen verkoop?

05.02 **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, de bedding van de voormalige spoorlijn 23 tussen Sint-Truiden en Borgloon wordt sinds 1993 gedeeltelijk verhuurd aan de provincie Limburg. De oude spoorwegberm is namelijk een prachtig stukje natuur met een unieke erfgoed- en natuurwaarde, die tevens een toeristische levensader is voor de streek. In diverse krantenberichten zijn er prachtige foto's gepubliceerd. Het is echt een prachtige route die daar ondertussen is aangelegd.

De spoorlijn werd vroeger gebruikt voor het transport van fruit en is daardoor ook een belangrijk element in het fruittoerisme van de streek. Ze heeft ook een belangrijke mobiliteitswaarde. Het is immers een druk gebruikte wandel- en fietsverbinding. Het beheer gebeurt door Natuurpunt, enkele lokale verenigingen en de betrokken gemeenten.

De NMBS zou dicht bij een verkoopovereenkomst staan voor de spoorwegberm. De provincie Limburg en de betrokken gemeenten en verenigingen zouden niet op de hoogte zijn geweest van de verkoopplannen.

Omwille van de hierboven geschetste redenen lijkt het niet opportuun dat de voormalige spoorlijn in privéhanden terechtkomt. Als dat gebeurt, rijst namelijk de vrees dat ook de toegankelijkheid van het gebied hieronder zal lijden, zodat dit mooie gebied niet langer publiek toegankelijk zal zijn als de eigenaar daarmee andere plannen heeft.

Ik heb dan ook een aantal heel concrete vragen.

Ten eerste, kan u bevestigen dat de NMBS de intentie heeft de spoorwegberm waarvan sprake te verkopen? Zo ja, wat is de stand van zaken in deze verkoop? Is er al een akkoord met een geïnteresseerde koper? Is er al een datum vastgelegd voor het verlijden van de verkoopakte?

Ten tweede, waarom werd het gebied te koop aangeboden?

Ten derde, klopt het dat de provincie, Natuurpunt en de gemeenten maar kort geleden op de hoogte werden gebracht van de verkoopplannen? Zo ja, hoe komt dit? Bent u van mening dat dit op een correcte manier is gebeurd?

Ten vierde, welke algemene principes hanteert de NMBS in haar grond- en pandenbeleid?

Tot slot, worden bij de mogelijke verkoop van dergelijke gronden het algemeen belang en de lopende maatschappelijk waardevolle projecten in rekening gebracht? Zo ja, op welke manier gebeurt dat?

05.03 Nele Lijnen (Open Vld): Mevrouw de minister, ik sluit mij aan bij de vragen die al gesteld zijn over dit onderwerp. Op 25 februari 2016 werd een resolutie van mijn collega Sabien Lahaye-Battheu aangaande het verbeteren van de fietsverbindingen van en naar stations aangenomen in de plenaire vergadering. Daarbij verwijs ik graag naar het derde punt van deze resolutie, dat erop aandringt dat de NMBS en Infrabel zich dienstbaar opstellen wanneer de wegbeheerder of de lokale of gewestelijke overheden de verlaten spoorwegbeddingen of terreinen naast spoorwegen willen gebruiken voor een betere fietsontsluiting.

Het Regionaal Landschap Haspengouw en Voeren toonde zich op haar vergadering van 7 maart bijzonder bezorgd over de mogelijke verkoop van deze bedding en benadrukte het belang van deze fietsverbinding voor recreatief en functioneel gebruik. Daarover heb ik een aantal vragen.

Welke plannen heeft de NMBS omtrent de bedding van de voormalige spoorlijn 23? Is er bij dit dossier een afweging gemaakt in het kader van de fietstoegang, zoals voorgesteld in resolutie nr. 54/1253? Welk afwegingskader gebruiken de NMBS en Infrabel bij de verkoop van verlaten spoorwegbeddingen en welke argumenten spelen er in dit specifiek dossier mee?

05.04 Minister Jacqueline Galant: De NMBS is eigenaar van het terrein van de voormalige spoorlijn 23 Borgloon – Tongeren. Volgens de NMBS werd deze spoorlijn in 1968 buiten dienst gesteld en opgebroken. Doorheen de jaren werden al verschillende gedeelten verkocht aan privépersonen en aan publieke overheden. Dat maakt dat deze spoorbedding niet langer continu is.

De NMBS heeft in 2013 alle resterende gronden van de spoorbedding te koop aangeboden aan de provincie Limburg. De provincie heeft begin 2014 echter laten weten dat ze deze gronden niet wenste aan te kopen. Dit aanbod van de NMBS paste binnen haar strategie om gronden te valoriseren die zij niet meer nodig heeft voor de uitvoering van haar opdrachten van openbare dienst.

Enige tijd geleden werd de NMBS gecontacteerd door een geïnteresseerde privépersoon om een resterend gedeelte te verkopen.

Op dit betrokken gedeelte werden nog geen fietspaden gerealiseerd. Omdat Natuurpunt thans instaat voor het onderhoud van dit gedeelte van de spoorbedding, werd haar de kans geboden een bod uit te brengen op het betrokken gedeelte. Volgens de regels van goed beheer zal de NMBS ook de markt consulteren. De NMBS houdt steeds rekening met wettelijk voorziene voorkeuren, zodra alle biedingen ontvangen werden.

05.05 Peter Vanvelthoven (sp.a): Dank u, mevrouw de minister. Lopen de biedingen nog of werden ze afgesloten?

05.06 **Minister Jacqueline Galant:** Werden. Normalement c'est fini.

05.07 **Peter Vanvelthoven** (sp.a): Y a-t-il une personne ou y en a-t-il plusieurs?

05.08 **Minister Jacqueline Galant:** Een privépersoon. Dat is de informatie van de NMBS.

05.09 **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen): Mevrouw de minister, veel wijzer worden wij hier niet van. Ik heb u uitdrukkelijk gevraagd naar de stand van zaken van de verkoop. Ik zou het heel jammer vinden als die op deze manier zou plaatsvinden, waarbij er geen garanties zijn dat de eventuele privé koper verplicht wordt die route open te houden. Het waardevolle aan het gebied is net die route met de mooie natuur, waarvan mensen gebruikmaken om te wandelen en te fietsen.

Ik heb u ook gevraagd wat het beleid ter zake precies is, en welke principes door de NMBS gehanteerd worden. Wat zijn de criteria om panden en gronden te verkopen? Daar hebben wij niet veel over gehoord. Ik ben dus redelijk ontgoocheld door uw antwoord.

05.10 **Nele Lijnen** (Open Vld): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Présidente: Karine Lalieux

Voorzitter: Karine Lalieux.

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

06 Questions jointes de

- Mme Gwenaëlle Grovonius à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les éventuelles mesures de rétorsion dans l'attente de la signature du protocole d'accord social à la SNCB" (n° 10225)

- M. Marco Van Hees à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le chantage et le blocage des salaires des permanents syndicaux à la SNCB" (n° 10227)

06 Samengevoegde vragen van

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

- de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de chantage en het blokkeren van de lonen van de vakbondsvrijgestelden bij de NMBS" (nr. 10227)

06.01 **Gwenaëlle Grovonius** (PS): Madame la présidente, madame la ministre, en mars dernier, nous apprenions que HR Rail venait d'informer les syndicats "qu'étant donné qu'à l'heure actuelle, aucun accord n'a pu être trouvé en ce qui concerne le projet d'un nouveau protocole d'accord social et le projet d'une nouvelle convention syndicale, le solde du décompte de la convention syndicale 2015 sera diminué du coût de la rémunération des délégués permanents et du coût des congés syndicaux à partir du 1^{er} janvier 2016."

En d'autres termes, les salaires de délégués permanents sont gelés jusqu'à la signature de l'accord social. Si cela se confirme, nous nous trouvons ainsi face à une mesure de rétorsion qui ne peut évidemment que s'assimiler à du chantage. Ce qui est inacceptable, qui plus est dans le chef d'une entreprise publique!

De plus, le Groupe SNCB agit de façon totalement irresponsable en pleine négociation avec les partenaires sociaux.

Madame la ministre, confirmez-vous le gel des salaires des délégués permanents? Dans l'affirmative, avez-vous rappelé à l'ordre la direction du Groupe SNCB et avez-vous pris les mesures nécessaires afin de mettre immédiatement un terme à cette situation inadmissible?

06.02 **Marco Van Hees** (PTB-GOI): Madame la présidente, madame la ministre, le Groupe SNCB a informé

les syndicats qu'il bloquait le versement des salaires des permanents syndicaux depuis le 1^{er} janvier. Ce blocage persistera tant que le protocole d'accord social ne sera pas signé, rapporte le journal *L'Echo*. Nous avons appris récemment qu'une organisation syndicale ne signait pas cet accord.

Cette forme de chantage de la part de la direction de HR Rail est inédite. Le protocole d'accord s'annonce mauvais pour les cheminots. Mais pour forcer un mauvais accord, la direction force la main des syndicats en leur coupant les vivres. C'est un chantage inacceptable qui met à mal toute concertation sociale.

Madame la ministre, confirmez-vous les faits? Maintenant que nous avons un peu de recul, pouvez-vous dire si cette menace a été appliquée? Quel est le montant en jeu? S'il y a eu une coupure de vivres, quelle est la période? Se maintient-elle? Plus fondamentalement, madame la ministre, vous qui dites vouloir privilégier la concertation sociale, allez-vous intervenir pour faire cesser cette situation de chantage telle qu'elle se présente aujourd'hui et pour l'avenir?

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

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

06.04 Gwenaëlle Grovonius (PS): Madame la présidente, je remercie Mme la ministre pour sa réponse. J'aurais apprécié qu'elle puisse au préalable, étant donné les menaces qui sont inédites, nous donner son avis et qu'elle puisse aussi, à un moment donné, jouer son rôle de ministre et peut-être taper du poing sur la table. En effet, cette situation de chantage est inacceptable. Dans ce cadre-là, vous devriez, en tant que ministre, indiquer de manière beaucoup plus ferme qu'on ne peut accepter une telle pratique de la part d'une entreprise qui se dit publique.

06.05 Marco Van Hees (PTB-GO!): Madame la ministre, en ce qui concerne les faits, si je comprends bien votre réponse, vous nous dites qu'au 1^{er} janvier cela n'a pas été appliqué par HR Rail.

06.06 Jacqueline Galant, ministre: (...)

La **présidente**: Monsieur Van Hees, vous avez la parole.

06.07 Marco Van Hees (PTB-GO!): Oui, mais j'essaie de percevoir la réponse de la ministre pour voir si je comprends bien sa réponse.

Sur le fond, puisque vous voulez vous contenter de répondre à la question, j'aurais aimé que vous y répondiez réellement. Ma question était: "Allez-vous intervenir pour faire cesser cette situation de chantage?". Vous n'avez pas répondu à cette question, madame la ministre. Comme vous n'avez pas répondu, cela veut dire...

06.08 Jacqueline Galant, ministre: (...)

La **présidente**: La ministre vous a répondu que ce n'est pas elle qui gère la concertation.

06.09 Marco Van Hees (PTB-GO!): Il y a donc moyen d'obtenir parfois des précisions. Nous progressons, madame la ministre, mais nous ne progressons pas sur le plan social car je pense que ce genre de chantage est vraiment indigne d'un pays démocratique dans lequel je pensais vivre. Votre passivité par rapport à cette politique me sidère.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

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

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

07.01 **Marco Van Hees** (PTB-GO!): Madame la ministre, le mercredi 9 mars, *Le Soir* titrait "2 200 cheminots en moins d'ici au 31 décembre 2018". Effectivement, cela figure dans le texte du protocole d'accord, qui n'a pas été signé ni approuvé par toutes les organisations syndicales. Il est à souligner qu'il s'agit d'une perte d'emplois massive. Le même journal *Le Soir* rappelait que le précédent protocole d'accord n'avait pas été respecté. Non seulement on a supprimé de nombreux agents comme prévu, mais on a même été au-delà. En théorie, il fallait maintenir 38 000 agents et ceux-ci ne sont plus que 34 000. C'est d'autant plus inquiétant que l'engagement n'est pas concret. Le protocole prévoit que les chiffres "pourraient être affinés en fonction de facteurs importants pouvant influencer le niveau de l'emploi et dont il est difficile de mesurer le poids tant que le plan d'entreprise et le contrat de gestion ne sont pas conclus au sein de chacune de ces entreprises". Autant dire que la direction ne s'engage pas à garantir les 31 765 emplois. La direction, finalement, s'engage juste à diminuer l'emploi, mais elle ne sait pas de combien.

Ce sont des chiffres alarmants. Je vous pose donc les questions suivantes. Confirmez-vous le nombre de 31 765 travailleurs? Confirmez-vous la possibilité de descendre encore plus bas sous ce seuil? Estimez-vous qu'une telle possibilité est admissible? Envisagez-vous d'intervenir pour fixer un seuil infranchissable en matière d'emploi, un plancher sous lequel on ne pourrait pas descendre? Pensez-vous qu'une telle diminution d'emplois est de nature à développer une SNCB moderne, capable de faire face aux défis de mobilité et aux défis environnementaux? Pouvez-vous vous engager à ne pas prendre des mesures, dans le contrat de gestion par exemple, qui pourraient influencer négativement le niveau d'emploi et léser les usagers?

07.02 **Jacqueline Galant**, ministre: Je peux vous confirmer ce chiffre mais je souhaite attirer votre attention sur le fait que ce nombre a été déterminé sur la base d'un certain nombre d'hypothèses. En effet, les négociations des contrats de gestion sont toujours en cours, et ce sont entre autres ces accords qui déterminent le nombre de membres du personnel nécessaires pour l'exécution des missions de service public, de même que la demande d'améliorer la productivité de 4 % dans chacune des deux entreprises. C'est aux entreprises de déterminer leurs besoins en personnel. Il va de soi que cet effectif fait partie des paramètres à gérer en vue d'une meilleure qualité et de meilleures performances au profit du voyageur et ceci dans le cadre budgétaire qui est demandé par le gouvernement.

07.03 **Marco Van Hees** (PTB-GO!): Madame la ministre, je vous remercie de répondre à ma question en reprenant le contenu de ma question. Toutes vos réponses sont du copier-coller, c'est la SNCB qui gère les choses. Il y a des imprécisions concernant les chiffres. Vous confirmez le chiffre de 31 765 travailleurs mais par ailleurs, vous ne le confirmez pas parce différentes hypothèses pourraient remettre ce chiffre en question. On commence à avoir l'habitude de ces non-réponses et on se demande finalement quelle est votre politique ferroviaire. On a l'impression qu'il y a une absence totale d'intérêt pour le développement du rail.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

08.01 **Marco Van Hees** (PTB-GO!): Madame la ministre, visiblement, vous aimez le cuir! Ma question concerne la première classe. Régulièrement, les usagers se plaignent des trains bondés et s'inquiètent moins de savoir s'ils auront des sièges en cuir que de savoir s'ils pourront s'asseoir. Les trains souffrent d'un manque chronique de places. J'ai eu l'occasion de lire des ouvrages sur les travailleurs flamands qui prenaient le train pour aller travailler en Wallonie au XIX^e siècle. Ils se plaignaient des conditions dans lesquelles ils devaient voyager. Ils se plaignaient d'être transportés comme du bétail. On a l'impression que les choses ont peu évolué aujourd'hui, même si les sièges sont un peu plus confortables qu'ils soient en cuir et en tissu. Il est quand même aberrant de devoir voyager debout au XXI^e siècle. Le fait que des premières

classes permettent de s'asseoir alors que ce n'est pas possible en deuxième rappelle les situations ségrégationnistes qu'ont connues les États-Unis ou l'Afrique du Sud. Vos récentes déclarations sur ces premières classes de luxe avec sièges en cuir auxquels n'auraient pas droit les deuxième classes ne font que rajouter à la colère des usagers.

Quelles justifications donnez-vous pour cette distinction entre usagers riches et usagers pauvres? Quel est le pourcentage d'usagers de la SNCB empruntant la première classe? Quelles sont les rentrées supplémentaires obtenues par la SNCB grâce à ce surclassement? Quels sont les coûts (main d'œuvre, fabrication et aménagement des voitures, etc.) engendrés par l'existence des deux classes? Les rentrées supplémentaires engendrées par le surclassement sont-elles supérieures aux coûts engendrés par l'existence de la première classe? Dans la commande des nouveaux véhicules M7 officialisée en décembre 2015, quel est le surcoût engendré par les voitures de première classe? À combien s'élève la facture pour les fameux sièges en cuir dont vous comptez équiper les M7 de première classe?

08.02 Jacqueline Galant, ministre: À l'heure actuelle, la présence de la première et de la deuxième classe n'est plus en rapport avec une quelconque ségrégation de la clientèle sur la base du revenu. La SNCB propose deux environnements distincts, avec chacun leur propre niveau de confort.

C'est un choix personnel du client. Le confort supplémentaire en première classe peut se manifester par un plus grand espace pour les jambes, un revêtement des sièges plus agréable, l'agencement des sièges 2 + 1 au lieu de 2 + 2, la présence de tapis de sol, des accoudoirs supplémentaires, des prises de courant, des sièges rabattables, une liseuse, etc. Toutes ces fonctionnalités ne se retrouvent évidemment pas dans chaque type de matériel. En outre, certaines catégories de personnes, notamment les enfants de moins de douze ans non accompagnés, peuvent voyager gratuitement en première ou deuxième classe. Pour les déplacements domicile/travail, l'employeur a l'obligation légale d'intervenir dans le prix de l'abonnement de train deuxième classe. Nombre d'entre eux prennent en charge la totalité du coût de celui-ci et, dans certains cas, le supplément première classe.

En 2015, 2,8 % des trajets ont été effectués en première classe en trafic intérieur. Les recettes générées en trafic intérieur pour la première classe sont de 5,8 %. Le coefficient appliqué sur l'ensemble des prix du surcoût entre la première et la deuxième classe s'élève à 1,54 au-delà de la redevance minimum fixe. Par conséquent, les recettes supplémentaires sont d'environ 1,7 % des recettes du trafic intérieur. Les voitures de première et deuxième classes sont soumises au même cycle de maintenance. Il n'y a aucune différence de coût pour leur entretien respectif.

Les coûts de construction des véhicules ne diffèrent pas. Par exemple, pour les M6, les prix des voitures A première classe et B deuxième classe étaient identiques. S'agissant des automotrices Desiro, la différenciation entre les places des première et deuxième classes est très limitée. Pour les M7, une voiture AB, c'est-à-dire mixte (1^{ère} et 2^e classes), coûte 1,9 % de plus qu'une voiture B entièrement de deuxième classe.

Pour évaluer correctement le surcoût lié à la première classe, il faut tenir compte du fait que le nombre de places peut varier selon le type de voiture. Dans le cas des M7, le surcoût global lié aux équipements et principalement à la réduction de capacité est de 1 190 euros par place assise. S'agissant des coûts d'investissement, il faut, bien entendu, les rapporter à la durée de vie du matériel.

Les recettes engrangées par le surclassement en première classe couvrent effectivement le surcoût d'une place assise de première classe. Quant au surcoût du revêtement en cuir, il s'élève à 301 euros par place assise, montant inclus dans le surcoût global de 1 190 euros déjà évoqué.

08.03 Marco Van Hees (PTB-GO!): Madame la ministre, je vous remercie pour ces précisions. Vous nous dites que le surcoût est marginal par rapport aux recettes engendrées par la première classe. Nous apprenons ainsi que le revêtement en cuir coûte 301 euros par place. Voilà pour l'aspect technique.

En revanche, s'agissant de votre réponse sur l'absence de ségrégation et sur l'expression d'un choix personnel, je ne peux évidemment pas vous rejoindre. Cela ne m'étonne certes pas, venant de quelqu'un qui partage une idéologie libérale fondée sur un choix personnel déterminant. J'ai l'impression d'entendre un argument du XIX^e siècle quand vous niez toute une partie de l'histoire sociale.

Nous revenons à une réelle ségrégation économique. Pour celui qui dispose d'un revenu modeste et qui doit

payer un surcoût de 100 ou 200 euros par mois, ce n'est pas un choix économique. Par contre, celui qui dispose de milliers d'euros et planque son argent au Panama, voyagera plus facilement en train même s'il dispose d'une voiture avec chauffeur.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

09.01 Karine Lalieux (PS): Madame la ministre, le troisième contrat de gestion de Belgocontrol prévoit que les prestations de contrôle aérien dites "terminales" effectuées pour les aéroports régionaux et pour *Brussels Airport* sont en totalité ou en partie facturées à l'État fédéral. C'est le cas des prestations à Bruxelles, Liège et Charleroi où ces prestations sont partiellement facturées à l'État fédéral, mais également à Anvers et Ostende pour lesquelles les prestations terminales sont facturées à l'État fédéral dans leur totalité, la Région flamande ou les aéroports flamands n'intervenant pas dans la prise en charge, à l'inverse de la Région wallonne.

Je vous ai déjà interrogée à plusieurs reprises sur ce sujet car je considère que la sécurité aérienne doit être une priorité et doit être financée correctement. Je me permets donc d'insister à nouveau.

Pouvez-vous communiquer, éventuellement par écrit, le montant total des prestations terminales effectuées par Belgocontrol en 2014 et en 2015 pour chacun des cinq aéroports belges dont elle assure le contrôle? Pouvez-vous, pour chacun des cinq aéroports, nous communiquer le montant total et la part facturée, d'une part, à l'État fédéral et, d'autre part, à des tiers?

Pouvez-vous nous confirmer que l'État a acquitté les factures qui lui ont été adressées par Belgocontrol jusqu'à ce jour concernant lesdites prestations?

Quel est l'état d'avancement de la renégociation avec les Régions de l'accord de coopération de 1989?

En l'absence de crédits prévus au budget initial 2016 en vue de couvrir les prestations de Belgocontrol, quels sont les montants qui ont été demandés et obtenus lors du contrôle budgétaire afin d'honorer les factures à venir?

La situation de Belgocontrol est difficile, cela n'a rien à voir avec la grève sauvage que nous subissons aujourd'hui, mais vous savez que ces tensions sont dues aussi à ces problèmes de financement, de recrutement, et à ce désinvestissement. Pour régler les situations, actuelle et future, il faut absolument prendre ce dossier à bras-le-corps, madame la ministre.

09.02 Jacqueline Galant, ministre: Chère collègue, jusqu'en 2014, les coûts des services de navigation aérienne aux cinq aéroports belges n'étaient pas facturés à l'État fédéral. Une partie des coûts étaient facturés aux Régions pour les aéroports régionaux et aux usagers pour l'aéroport de Bruxelles-National. Les coûts non facturés étaient supportés par Belgocontrol, qui présentait en conséquence un déficit structurel.

Pour résoudre ce problème, le troisième contrat de gestion adopté en 2014 a introduit un nouveau système de financement des prestations de services de Belgocontrol sur les aéroports belges. Depuis 2015, une partie des services est financée par les usagers, une partie par les Régions et une partie par l'État fédéral.

Les clés de répartition pour l'année 2015 ont été fixées par l'arrêté royal du 19 décembre 2014. La partie des coûts déterminés à charge de l'État fédéral a été fixée à 69 % pour l'aéroport de Charleroi, 35 % pour l'aéroport de Liège, 100 % pour les aéroports d'Anvers et d'Ostende et 25 % pour l'aéroport de Bruxelles-National. En 2015, les coûts déterminés des services de navigation aérienne prestés par Belgocontrol aux aéroports belges s'élevaient à 7,5 millions d'euros pour l'aéroport de Charleroi, 7,2 millions d'euros pour l'aéroport de Liège, 5,4 millions d'euros pour l'aéroport d'Anvers, 2,3 millions d'euros pour l'aéroport d'Ostende et 34 millions d'euros pour l'aéroport de Bruxelles-National.

Les factures des services de Belgocontrol prestés entre janvier 2015 et octobre 2015 ont été acquittées par l'État fédéral. La facture des services prestés en novembre a été partiellement acquittée et les factures subséquentes n'ont pas encore été acquittées.

En ce qui concerne la renégociation de l'accord de coopération de 1989, les négociations sont toujours en cours. Comme convenu lors du conclave budgétaire, la question du budget complémentaire de 25 millions d'euros sera débattue soit cette semaine, soit la semaine prochaine en Conseil des ministres, car cette semaine je dois participer au Conseil européen "Transports".

09.03 Karine Lalieux (PS): Madame la ministre, je pense qu'il est important d'accélérer ces négociations avec les Régions. Vous confirmez aujourd'hui que la Région flamande ne paie rien en la matière. Certes, il est question d'un partage, mais honore-t-elle le paiement de ses factures?

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

09.05 Karine Lalieux (PS): Au budget initial, dans le cadre de l'accord budgétaire conclu la semaine dernière par le premier ministre, avez-vous obtenu les 25 millions destinés à Belgocontrol?

09.06 Jacqueline Galant, ministre: Les négociations à ce sujet sont encore en cours.

09.07 Karine Lalieux (PS): Vous nous dites donc que cet accord budgétaire n'est pas vraiment un accord, puisque des négociations sont encore en cours concernant Belgocontrol.

09.08 Jacqueline Galant, ministre: Il est prévu d'aborder ce point spécifique à l'occasion d'un Conseil des ministres.

09.09 Karine Lalieux (PS): Je ne comprends pas la méthode budgétaire. Certes, nous condamnons cette grève sauvage, mais je pense que la concertation des négociations ainsi que le budget qui y est lié doivent être rapportés à Belgocontrol. En effet, cette manière de gérer la sécurité à l'aéroport de Bruxelles-National laisse à désirer.

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

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

10 Question de Mme Inez De Coninck à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les conséquences de l'absence d'un accord social" (n° 10276)

10.01 Inez De Coninck (N-VA): Ik heb nogmaals een vraag over het uitblijven van een sociaal akkoord en de gevolgen daarvan voor de vakbonden.

Op 7 maart kregen de vakbonden bij de NMBS een brief van de topman van HR Rail. Daarin meldt hij dat het saldo van de syndicale conventie van 2015 verminderd wordt van de bezoldiging van de permanente vertegenwoordigers en van het syndicaal verlof. De syndicale conventie is immers eind 2015 beëindigd en sinds januari bestaat er dus geen akkoord meer op basis waarvan de vakbonden recht hebben op een toelage. Het gaat om een enorme toelage die ongeveer 11 miljoen euro per jaar bedraagt.

De vakbonden spreken over chantage. De NMBS-directie had daarvoor nochtans gewaarschuwd in december 2015. Dat is een onverhoopt mooie besparing voor de NMBS, nu er weldra onderhandeld wordt over een nieuw sociaal akkoord. Mijn vraag is opgesteld in maart. Vandaag stellen we vast dat het sociaal akkoord wordt afgewezen. Het lijkt ons dringend nodig om het hele systeem kritisch te bekijken. Die uitgave draagt immers op geen enkele wijze bij tot de dienstverlening aan de reizigers. Ik herinner me, mevrouw de minister, dat u ook in vorige antwoorden kritisch was over de dotaties aan de vakbonden.

Volgens N-VA is het onlogisch dat die worden berekend op een hoger aantal personeelseffectieven of VTE's dan er in de praktijk zijn. Het wordt immers berekend op basis van 38 000 personeelsleden in plaats van de

34 000 die er nu zijn. Dat betekent dat de vakbonden meer geld krijgen dan waarop ze eigenlijk recht hebben om hun taak te volbrengen. In tijden van besparingen is dat frappant. Als het aantal personeelseffectieven in de komende jaren nog gaat dalen tot 31 765, lijkt het ons niet meer dan logisch dat ook die vakbondstoelage evenredig daalt. Bovendien wilt u ook in de tijdspanne van de komende syndicale conventie sociale verkiezingen organiseren.

Mevrouw de minister, ik heb de volgende vragen.

Bevestigt u dat er geen vakbondstoelage, met uitzondering van de syndicale premie, wordt uitbetaald voor de periode van januari tot nu?

Op hoeveel personeelseffectieven gaat men de syndicale conventie en de bijhorende vakbondstoelagen baseren? Wordt het aantal vrijgestelden afgebouwd? Dat zijn er meer dan zeventig.

Gaat men de vakbondstoelagen afhankelijk maken van de uitslagen van de sociale verkiezingen en wordt daarmee rekening gehouden in de syndicale conventie?

10.02 Minister **Jacqueline Galant**: In een aangetekende brief van 25 juni 2015 werden de conventies met de syndicale organisaties die werden afgesloten in 2009 en 2010, opgezegd tegen december 2015. De onderhandelingen met de organisaties voor het sluiten van een nieuw protocol van sociaal akkoord en een nieuwe syndicale conventie lopen.

De nieuwe syndicale conventie zal rekening houden met het aantal personeelsleden. Dat zal niet hoger zijn dan het aantal personeelsleden in dienst op 1 januari 2016. Het aantal vrijgestelden zal eveneens rekening houden met het aantal personeelsleden in dienst bij de Belgische spoorwegen.

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

10.03 **Inez De Coninck** (N-VA): Mevrouw de minister, het verheugt mij om te vernemen dat de NMBS in dit dossier een besparing kan realiseren zonder dat de reiziger daarvan enige hinder ondervindt. De besparing op personeel heeft ook tot gevolg dat het bedrijf kan besparen op de dotatie aan de vakbonden. Voor de juiste cijfers zal ik een schriftelijke vraag indienen.

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

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

11 **Question de Mme Inez De Coninck à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "'Central Park', le nouveau restaurant à Bruxelles-Central" (n° 10277)**

11.01 **Inez De Coninck** (N-VA): Mevrouw de minister, vorige jaren werden hier vragen gesteld over Midi Station, het restaurant aan Brussel-Zuid. In het voorjaar van vorig jaar werd dat overgedragen aan een private partner. Die keuze kwam er, omdat de NMBS zich niet bezig hoeft te houden met activiteiten die eigenlijk niet bijdragen tot het reizigersvervoer. De zaak Midi Station was jarenlang verlieslatend en ging failliet. Een overheidsbedrijf, dat voorziet in publiek transport, mag zich volgens mij niet blootstellen aan dergelijke risico's.

Ik las onlangs in de media dat het oude postkantoor in Brussel-Centraal wordt ingericht als restobar. Het zou de naam Central Park krijgen. Het is positief dat er bedrijvigheid komt in dat onderdeel van het station, maar het mag niet de bedoeling zijn om een 'Midi Station bis' op te starten.

Wie zal Central Park uitbaten in Brussel-Centraal? Hoeveel investeert de NMBS om het pand opnieuw in dienst te nemen? Op welke termijn worden de investeringskosten teruggewonnen met de geraamde huuropbrengsten? Op basis van welke criteria werd het project überhaupt toegewezen? Waren er andere kandidaat-projecten dan een restobar?

11.02 Minister **Jacqueline Galant**: Mevrouw de voorzitter, Central Park zal worden uitgebaat door Le Central Park sprl. Dat zal gebeuren in het kader van een concessiecontract, voor een periode van negen jaar, dat de NMBS na een marktconsultatie heeft gesloten met de vennootschap.

De NMBS investeerde zelf een bedrag van 175 000 euro in de ruimte die zij ter beschikking stelt. De investering heeft betrekking op de elektriciteit, de ventilatie en de watertoevoer. Alle overige werken, met inbegrip van de inrichtingswerken, zijn volledig ten laste van de concessionaris.

Gelet op de concessievergoeding die de concessionaris maandelijks aan de NMBS betaalt, zal de NMBS haar investering op minder dan zes jaar terugwinnen.

De NMBS heeft voor een nieuwe exploitatie van de ruimte uiteraard de markt geconsulteerd. Van de drie kandidaten die gedurende de consultatiefase interesse betoonden, werd uiteindelijk het project gekozen van Le Central Park sprl.

De criteria op grond waarvan de drie projecten werden beoordeeld, zijn eerst en vooral het voorgestelde concept en de kwaliteit en complementariteit ervan in het geheel van het station. Daarnaast werd ook rekening gehouden met de geboden concessievergoeding en de investeringen die de kandidaat-concessionaris bereid was zelf ten laste te nemen.

11.03 **Inez De Coninck** (N-VA): Ik dank de minister voor haar duidelijk antwoord.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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

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

12.01 **Karin Temmerman** (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, sinds eind februari 2015 zijn, zoals u weet, werken bezig aan het station van Aalst. Op de pendelparking komen onder andere een nieuw parkeergebouw voor ongeveer 900 auto's en een overdekte fietsenstalling voor 750 fietsen.

Door de werken aan de pendelparking zullen de komende twee jaar slechts 350 van de 700 parkeerplaatsen beschikbaar zijn. De halvering van die capaciteit wordt momenteel niet gecompenseerd. De alternatieve, tijdelijke parking op de Tragel zal er pas over vijf maanden zijn.

Om de parkeerdruk te verminderen, worden pendelaars aangemoedigd om de alternatieven voor de auto te overwegen, wat een erg goede zaak is. Vele pendelaars hadden echter langlopende parkeerabonnementen, voor een maand, drie maanden of soms zelfs voor een jaar, aangekocht. Door de halvering van de capaciteit zijn zij niet langer zeker van hun plek op de pendelparking.

Toen de pendelparking enkele jaren geleden betalend werd, kregen de pendelaars met een parkeerabonnement de belofte dat zij altijd een plaats zouden hebben.

Daarom heb ik de hiernavolgende vragen.

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

Is in compensaties voorzien voor de pendelaars die door de werkzaamheden worden geconfronteerd met het feit dat zij geen plaats hebben omwille van een volzette parking?

Wat moeten pendelaars met een parkeerabonnement doen wanneer zij een volzette parking aantreffen? Kunnen zij kosteloos of met hun abonnement, dat natuurlijk niet kosteloos is, eventueel op een andere parking terecht? Zijn daarvoor afspraken met de stad gemaakt?

Kan een pendelaar uit een deelgemeente die omwille van het aanbod normaal in Aalst de trein neemt en daarom daar een parkeerabonnement kocht, maar die nu omwille van de werkzaamheden de trein in een ander station in een deelgemeente neemt, daar ook parkeren?

Is er met het oog op het gebruik van de alternatieve vormen van transport overleg met De Lijn geweest? Is in kiss-and-ridezones voorzien? Zijn eventueel pendelfietsen beschikbaar?

12.02 Minister **Jacqueline Galant**: Mevrouw Temmerman, volgens de NMBS was de stationsparking van Aalst vóór de werken nooit volzet. Er zijn drie verschillende categorieën van gebruikers: regelmatige treinreizigers met een parkeerabonnement, toevallige treinreizigers die een ticket kopen en NMBS-personeel. Op de parking is een systeem geïnstalleerd dat het aantal plaatsen per categorie telt. De parkeerstrategie van de NMBS heeft als belangrijkste prioriteit het aanbieden van een gegarandeerde parkeerplaats aan de reizigers met een treinabonnement.

Voor het begin van de werken heeft de NMBS een aantal maatregelen genomen, namelijk het stopzetten van de verkoop van nieuwe parkeerabonnementen, geen parkeertickets meer aanbieden voor niet-abonnees en het verminderen van het aantal plaatsen voor het personeel van de NMBS. De NMBS heeft vandaag dan ook genoeg parkeerplaatsen ter beschikking voor haar huidige abonnees. Er is momenteel ook geen wachtlijst van reizigers die een parkeerabonnement willen kopen. Alle stadsbussen en ook het merendeel van de streekbussen van De Lijn stoppen aan het station van Aalst. Automobilisten kunnen dan ook zonder problemen met de bus naar het station komen.

De NMBS informeert mij dat zij momenteel geen andere maatregelen plant.

12.03 **Karin Temmerman** (sp.a): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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

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

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

13.01 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen): Madame la présidente, madame la ministre, à la mi-mars, SNCB Europe a annoncé la fin de la liaison internationale entre Bruxelles et Bâle qui empruntait la ligne 161-162 et desservait les principales gares situées sur celle-ci. Cette décision est déjà effective depuis le 3 avril.

L'argument invoqué d'un temps de parcours trop long est évidemment valable, mais ce dernier est dû à un allongement lié aux interminables travaux sur l'axe Bruxelles-Luxembourg, qui affectent quotidiennement des dizaines de milliers de navetteurs namurois, brabançons wallons et luxembourgeois. Après que l'espoir de mise en service d'un train pendulaire se soit éteint, la fin de la liaison Bruxelles-Bâle enlève donc à la ligne 161-162 son statut de ligne internationale. Il s'agit d'une mauvaise nouvelle de plus pour la mobilité dans le sud de la Wallonie.

Madame la ministre, confirmez-vous la suppression de cette liaison? Quels en sont les motifs? Cette décision a-t-elle été concertée avec les compagnies française et suisse? Quelle a été leur réaction?

Combien de voyageurs empruntaient-ils cette ligne chaque mois? Quelles seront les conséquences de cette suppression par rapport au statut international de la ligne 161-162? Quelles alternatives vont-elles être proposées en termes de liaisons internationales pour les habitants des provinces de Namur et de Luxembourg?

13.02 **Jacqueline Galant**, ministre: Monsieur Gilkinet, je vous confirme que les deux trains Eurocity connus sous les noms Vauban et Iris ont cessé de circuler le dimanche 3 avril 2016. Les motifs de cette suppression

ont déjà été exprimés dans ma réponse à la question n° 9762 de Mme Grovonius le 16 mars 2016. Cette décision a été prise à l'époque en concertation avec les compagnies française, suisse et luxembourgeoise.

En ce qui concerne le nombre de voyageurs empruntant cette ligne, aucune information ne m'a été communiquée par la SNCB, étant donné que cela relève du secret d'affaires, mais je peux cependant vous dire quelles seront les alternatives proposées. Pour Namur et Arlon, la relation vers Strasbourg via la gare de Luxembourg reste la plus intéressante, celle-ci étant desservie 18 fois par jour via une relation par heure. À la gare de Luxembourg, il est possible de prendre des correspondances vers Thionville, Metz, Nancy et vers Strasbourg via le TGV Est à partir du 3 avril.

Enfin, en ce qui concerne les investissements, sur les cinq dernières années, 300 millions ont été investis sur l'axe Bruxelles-Luxembourg, notamment pour le remplacement d'ouvrages d'art, la réélectrification en 25 kW, le renouvellement partiel des systèmes de signalisation, mais également pour le réaménagement des gares de Gembloux, Ciney et Jemelle. En outre, les investissements futurs sont actuellement discutés au sein de la cellule d'investissements, étant donné l'importance de cette ligne.

13.03 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen): Madame la ministre, c'est sans doute cela que vous appelez le "service minimum" en termes de réponse. Je considère cette décision de supprimer ce train international comme un très mauvais signal, une décision déplorable.

Au fil des années, la qualité de l'offre internationale a été remise en question sur cette ligne. Le temps de parcours a été allongé. Un temps d'attente incroyablement long a été instauré en gare de Bruxelles-Luxembourg pour les voyageurs qui prenaient le train dans d'autres gares bruxelloises et continuaient vers Namur, Luxembourg ou Strasbourg. Le service de catering a été supprimé.

C'est un peu la chronique de la suppression annoncée de ce train Vauban. Vous annoncez des alternatives qui n'en sont pas vraiment en termes de qualité de service. Comme *L'Arlésienne*, vous évoquez des discussions en cours concernant de nouveaux investissements et leur affectation. Et malgré le financement de la SNCB par l'État belge, vous ne pouvez pas fournir au parlement des informations sur le nombre de voyageurs, parce qu'il s'agirait d'un "secret d'affaires". J'ai beaucoup de mal à entendre parler de "secret d'affaire" quand il s'agit d'un service public. Pour moi, voilà un nouveau symptôme du désinvestissement dans notre transport par rail. En matière de transport par rail, comme dans d'autres matières, il y a une logique d'offre et de demande. La qualité de l'offre engendre la quantité de demande. En diminuant la qualité de l'offre, vous faites exactement l'inverse; ce que je déplore, madame la ministre.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

La **présidente**: Merci, monsieur Gilkinet. J'entends toutes les questions et réponses à longueur de commissions. Les parlementaires ont évidemment le droit de poser des questions. Mais quand une question a déjà été posée précédemment à deux reprises, je proposerais à la ministre de s'en référer aux réponses déjà données.

Nous avons des séances de questions tous les quinze jours, avec 80 ou 100 questions. Je demanderai donc à chacun d'être attentif à cet égard. Je ne reprocherai jamais à la ministre de renvoyer, sans élément neuf, à des réponses qui ont déjà été données. Cette commission doit traiter des centaines de questions. En ce qui concerne, par exemple, les tarifs, s'il n'y a pas eu 25 questions, il n'y en a pas eu une seule. La ministre a eu le courage de répondre à toutes, ce qui n'aurait pas été mon cas. Soyez donc attentifs à joindre vos questions les unes aux autres.

Je ne vous vise pas en particulier, monsieur Gilkinet. Il s'agit d'une remarque générale, que je fais dans un souci de contrôle efficace du gouvernement.

13.04 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen): Madame la présidente, je veux bien être attentif à ce que vous venez d'évoquer. Vous savez que l'on est membre effectif de certaines commissions. Je ne rate pas une question qui est posée en commission des Finances ou des Affaires sociales. Je suis cependant moins assidu en commission de l'Infrastructure. C'est la raison pour laquelle j'ai laissé échapper ce débat sans m'y joindre. Il s'agit cependant d'une question importante que je tenais à poser et je vous remercie de m'avoir permis de le faire. Comme vous le dites, la qualité du contrôle parlementaire est essentielle, surtout dans les temps que nous connaissons.

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

14 Question de Mme Inez De Coninck à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la communication de la SNCB après les attentats perpétrés par l'EI" (n° 10393)

14.01 **Inez De Coninck** (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, deze vraag gaat over de communicatie van de NMBS na de tragische aanslagen van 22 maart, toen ons land werd getroffen door een laffe terroristische aanval. Op het ogenblik van de aanslagen in Brussel waren reeds vele pendelaars in Brussel gearriveerd en zij moesten natuurlijk opnieuw huiswaarts keren later op de dag, maar vanwege de gebeurtenissen was het openbaar vervoer tijdelijk afgesloten. De pendelaars hadden nood aan duidelijke communicatie om te weten of en hoe zij met de trein konden thuis geraken.

De website van de NMBS was die dag lange tijd moeilijk bereikbaar en vele pendelaars verkeerden in onzekerheid gedurende heel deze periode. Op datzelfde ogenblik werkten de websites van de MIVB en De Lijn wel vlot. Op zulke momenten van crisis lijkt het mij belangrijk dat een organisatie en haar communicatie op punt staan. Het was ontegensprekelijk een noodsituatie, maar een dermate belangrijke dienstverlening als het openbaar vervoer moet hierop voorbereid zijn, alvast inzake de communicatie aan de reizigers via de website en dergelijke.

Frappant was dat op de veelgebruikte alternatieve routeplanner van Google Maps actuele informatie gegeven werd over de MIVB-vervoersmodi die al dan niet reden. Volgens die routeplanner reden echter alle treinen van de NMBS. Er was dus geen melding dat het treinverkeer stillag. Dat is natuurlijk onjuist en een rechtstreeks gevolg van het feit dat de NMBS geen realtime open data vrijgeeft. Deze gebeurtenissen zijn een geschikte praktijktest waarmee de NMBS haar crisiscommunicatie moet en kan evalueren.

Hoe communiceerde de NMBS over het stilleggen van haar dienstverlening aan haar reizigers?

Wat verklaart dat de NMBS-website problematisch bereikbaar was en die van de regionale vervoermaatschappijen niet? Welke stappen gaat de NMBS ondernemen om dat in de toekomst te verbeteren?

Waarom verstrekt de NMBS geen realtime open data aan derde partijen, zoals Google Maps?

Zal de NMBS haar crisiscommunicatie van 22 maart evalueren?

14.02 Minister **Jacqueline Galant**: In een crisissituatie zet de NMBS een nood- en interventieplan in teneinde de toestand op operationeel vlak te beheren. Uitgaande van de beslissingen die worden genomen in het kader van het operationeel beheer van de crisis wordt informatie bezorgd aan de verschillende communicatiekanalen voor de reizigers. Men moet zich ervan bewust zijn dat het in crisissituaties van die aard niet mogelijk is om van bij het begin van de crisis een vaststaand beeld van de toestand te geven omdat alles constant evolueert.

Op 22 maart moest de (...) van een zeer groot aantal treinen in realtime worden herzien. In een eerste fase hielden de beslissingen een inperking van het treinverkeer naar Brussel in, waarbij nog werd toegestaan dat bepaalde treinen bleven rijden en stoppen in de stations waarvan de evacuatie aan de gang was, teneinde de betrokken stations te helpen ontruimen. In een tweede fase werden verscheidene alternatieve vervoerplannen uitgewerkt in afwachting van instructies vanuit het Crisiscentrum. Zodra de instructies werden ontvangen, kon het vervoerplan voor de treinregeling voor het einde van de dag, meer bepaald voor de avondspits, worden meegedeeld en ten uitvoer gelegd.

Wat in het bijzonder de communicatie aan de reizigers tijdens de dag van 22 maart betreft, werden verscheidene communicatieacties gevoerd, onder meer via de website. De informatie op de crisispagina en het bericht van storing werden op 22 maart continu geactualiseerd tot 23 u 45. Daarnaast werden er acties gevoerd aan boord van de treinen en in de stations via de schermen, via de geluidssystemen en door het stationspersoneel, aan de hand van persberichten, via Belga en via de sociale media.

Op 22 maart werd om 8 u 17 een eerste algemene tweet geplaatst om te melden dat het treinverkeer naar

het station Zaventem-Luchthaven onderbroken was. Om 10 u 19 werden de klanten via een algemene tweet ingelicht dat de Brusselse stations gesloten waren. Om 10 u 43 heeft de NMBS een algemene tweet geplaatst, waarin werd aanbevolen om zich niet naar Brussel te begeven overeenkomstig de instructie van het federaal Crisiscentrum. Het socialemediateam heeft gemiddeld om de 22 seconden een vraag beantwoord teneinde de klanten zo goed mogelijk in te lichten.

Aan boord van de treinen hebben de treinbegeleiders de reizigers die zich in de treinen bevonden, via extra berichten geïnformeerd over de sluiting van de Brusselse stations.

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

Via persberichten of Belga: om 10 u 34 heeft de NMBS een bericht ter attentie van de pers verstuurd, waarin ze de instructie van het federaal Crisiscentrum overnam, waarin de bevolking werd verzocht om elke verplaatsing naar Brussel te vermijden. Om 11 u 50 en 12 u 50 heeft de NMBS voor de pers een stand van zaken opgemaakt van de toestand op het net in Vlaanderen en Wallonië.

Gedurende de dag van 22 maart werd de website van de NMBS heel druk bezocht, namelijk ongeveer 300 000 keer tegenover 105 000 bezoeken, een week daarvoor op dinsdag. Weliswaar is de website in de loop van de dag niet altijd gemakkelijk toegankelijk geweest, maar de website is nooit uitgevallen. Concreet betekent dit dat de gebruiker de webpagina misschien een of twee keer heeft moeten verversen vooraleer op de website te geraken. Op korte termijn zal de NMBS de architectuur van haar informaticanetwerk herzien, samen met leverancier Infrabel, teneinde dergelijke gevolgen in de toekomst te voorkomen. Op langere termijn werkt de NMBS aan een project voor de vernieuwing van haar website.

De NMBS stelt in de nabije toekomst de terbeschikkingstelling van de realtimegegevens van de dienstregelingen in het vooruitzicht. Zij wacht echter nog op de definitieve specificaties in het wetsontwerp en de bijbehorende KB's.

Zoals bij elke crisis of incident met een zware impact voor de reizigers en de stiptheid, organiseert de NMBS op verschillende niveaus ervaringsfeedbackvergaderingen, teneinde onder meer te onderzoeken of de geplande crisisprocedures werden toegepast en om acties te identificeren die bij volgende crisisgevallen dienen te worden herhaald of best worden vermeden.

Ik heb beide bedrijven trouwens aangeschreven, opdat ze mij onder meer de elementen die uit die oefening voortvloeien, zo vlug mogelijk zouden meedelen.

14.03 Inez De Coninck (N-VA): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw zeer duidelijk en uitvoerig antwoord. Ik ben blij dat de NMBS overweegt om in realtime de data ter beschikking te stellen. De communicatie via Twitter, via Belga of in de stations was zeer goed. De communicatie op Google Maps zei echter iets anders dan wat in de realiteit het geval was; dat zou vermeden moeten worden. Ik ben blij dat u hiervan werk maakt.

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

*Président: Emmanuel Burton.
Voorzitter: Emmanuel Burton.*

Le **président**: La question n° 10430 de Mme de Coster-Bauchau sera traitée en commission de l'Économie.

Mme Lahaye-Battheu n'est pas présente pour poser ses questions n^{os} 10439, 10440 et 10441. Mme Pas, M. Yüksel et Mme Lalieux ne sont pas non plus présents pour l'interpellation n° 138 et les questions n^{os} 10561 et 10651.

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

15 Question de Mme Inez De Coninck à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la présence de terroristes parmi les membres du personnel des chemins de fer" (n° 10486)

15.01 Inez De Coninck (N-VA): Mevrouw de minister, dit is een vraag over terroristen onder het spoorpersoneel.

Na de terreuraanslagen van november 2015 in Parijs stelde ik u al enkele vragen over mogelijke radicalisering onder het personeel van de spoorwegen. Eerder bleek immers dat bij de MIVB een individu werd ontslagen omwille van zijn radicaal gedachtegoed. Enkele weken geleden hebben wij ook vernomen dat Infrabel een van haar werknemers heeft ontslagen wegens verdachte banden met een veroordeelde terrorist.

We kunnen volgens mij dan ook stellen dat er een reëel gevaar is.

Ondanks de selectieprocedure met een jurygesprek en een gedragscode werd de persoon in kwestie alsnog aangeworven. De persoon werkte in Schaarbeek en was reeds enige tijd op ziekteverlof. Volgens krantenartikelen trokken zijn collega's aan de alarmbel en informeerden zij de leidinggevende. Zij vroegen al langer om zijn ontslag.

In antwoord op vorige vragen zei u in deze commissie dat u werkt aan screenings voor bepaalde beroepen, in het bijzonder beroepen met een veiligheidsfunctie.

Ik heb dan ook de volgende vragen, mevrouw de minister. Wat waren eigenlijk de commentaren in het juryrapport over de betrokken persoon? Hoe waren zijn evaluaties? Waren er eerder klachten of incidenten met die persoon? Hoever staat u met het opstarten van de screenings voor spoorwegpersoneel? Welke veiligheidsfuncties wil u screenen?

15.02 Minister Jacqueline Galant: Mijnheer de voorzitter, om deontologische redenen worden er geen persoonlijke gegevens in verband met selectieprocedures meegedeeld aan derden, tenzij dit via gerechtelijke weg wordt verplicht.

Het dossier van de persoon in kwestie bevat geen enkele klacht of incident.

Om aangeworven te kunnen worden bij de spoorwegen mogen kandidaten geen gerechtelijk verleden hebben. Op dit ogenblik worden enkel de bewakings- en veiligheidsagenten van de NMBS onderworpen aan een meer doorgedreven screening, zoals geregeld door de wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid.

In de huidige context volstaat dit niet. Zowel de NMBS als ikzelf wensen zo snel mogelijk de screening te implementeren, zoals wordt bepaald door de wet van 11 december 1998 betreffende de classificatie en de veiligheidsmachtigingen.

Op mijn vraag vonden meer dan een jaar geleden de eerste vergaderingen plaats met het oog op de invoering van een efficiënt systeem voor het screenen van het personeel van de Belgische spoorwegen, zoals dit onder meer in de luchtvaartsector gebeurt.

De nagestreefde doelstelling was en blijft meer dan ooit het voorkomen van aanvallen van terroristen.

De FOD Mobiliteit en Vervoer identificeerde als juridische basis voor de screening de wet van 11 december 1998 betreffende de classificatie en de veiligheidsmachtigingen, veiligheidsattesten en veiligheidsadviezen.

Na verscheidene vergaderingen en op advies van de FOD Mobiliteit en Vervoer, Infrabel en de NMBS werd met de nationale veiligheidsinstantie, die de mogelijkheid hiertoe onderzoekt, overeengekomen dat de maatregelen ook betrekking kunnen hebben op personeel dat in aanraking komt met kritieke infrastructuur.

In dit verband werd onlangs het KB tot uitvoering van de artikelen 13, 24 en 25 van de wet van 1 juli 2011 betreffende de beveiliging en bescherming van de kritieke infrastructuur, voor de sector Vervoer, deelsector Spoorvervoer gepubliceerd.

Vandaag onderzoekt een werkgroep, onder leiding van de nationale veiligheidsinstantie, de modaliteiten voor de screening, waarbij onder meer wordt nagedacht over een vereffening van de bestaande screening en over een eventuele wijziging van de tijdspanne tussen twee screenings.

15.03 Inez De Coninck (N-VA): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik ben blij dat u daarvoor aandacht hebt en dat u ermee bezig bent. Ik denk dat wij ondertussen allemaal weten dat die personen op heel korte tijd kunnen radicaliseren. Het lijkt mij dan ook belangrijk dat er interne screenings of alarmbelprocedures bestaan om het radicaliseren van personeelsleden zo vlug mogelijk aan de oversten te kunnen signaleren.

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

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

16 Question de Mme Inez De Coninck à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'utilisation d'images captées par des caméras dans les gares ferroviaires" (n° 10487)

16.01 Inez De Coninck (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, dit is een vraag over de camerabeelden in treinstations. Wij hebben daarover al gedebatteerd na de verijdelde aanslag op de Thalys.

Cameratoezicht is een belangrijk hulpmiddel voor de veiligheid in en rond stations. Ik heb hierover reeds een schriftelijke vraag gesteld. Toen antwoordde u dat de Spoorwegpolitie in september een rechtstreekse toegang kreeg tot de camerabeelden. Er waren toen ook onderhandelingen aan de gang met Binnenlandse Zaken met betrekking tot de camerawet en het geven van een rechtstreekse toegang tot de camerabeelden.

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

Het zou de veiligheid ten goede komen als ook de lokale politie een rechtstreekse toegang krijgt tot de camerabeelden in en rond stations. Nu bestaat er een procedure waarmee de politie en/of Justitie de camerabeelden van de NMBS mogen opvragen, maar dit opvragen van camerabeelden moet vlot en zonder belemmering verlopen wanneer dit noodzakelijk is in het kader van een gerechtelijk onderzoek.

De eventuele administratieve rompslomp om die beelden te verkrijgen, is een hindernis voor een gerechtelijk onderzoek. Zoiets moet men volgens mij te allen tijde vermijden.

Ik heb de volgende vragen voor u, mevrouw de minister.

Overweegt u de lokale politie realtime toegang te verlenen tot de camerabeelden van de NMBS? Kan u de procedure nog eens beschrijven die politie en Justitie nu moeten doorlopen om de camerabeelden op te vragen? Hoeveel tijd neemt deze procedure doorgaans in beslag?

Ik dank u voor uw antwoord.

16.02 Minister Jacqueline Galant: Mevrouw de voorzitter, de camerawet bepaalt inderdaad dat de politiediensten direct en gratis in realtime toegang kunnen krijgen tot de beelden van de vier openbaarvervoermaatschappijen. Wat de NMBS betreft, beschikken de federale Spoorwegpolitie en bepaalde politiezones al over een dergelijke toegang.

De Kamer heeft op 3 maart trouwens een wetswijziging goedgekeurd die bepaalt dat de omvang van die toegang bij koninklijk besluit moet worden bepaald, in het bijzonder betreffende de verantwoordelijkheid, de beveiliging, de toegankelijkheid en de wederzijdse gegevensuitwisseling. De technische en praktische modaliteiten zullen worden bepaald in een protocol van akkoord tussen de politiediensten en de betrokken openbaarvervoermaatschappij.

Ik nodig mijn collega van Binnenlandse Zaken uit – ik heb hem reeds over dit dossier aangesproken – om dit

besluit zo snel mogelijk te nemen, in overleg met de openbaarvervoermaatschappijen.

De belangrijkste opgave is de beelden op grote schaal te kunnen overmaken zonder de werking van het cameranetwerk van de vervoermaatschappij in het gedrang te brengen. Dit wordt momenteel door de NMBS technisch geanalyseerd.

De aanvragen voor beelden vanwege de politiediensten zijn niet alleen talrijk, ze vragen vaak ook vele uren van beelden bekijken. Station Brussel-Zuid telt bijvoorbeeld zowat 350 bewakingscamera's. Daarom heeft de NMBS in haar Security Operations Center een gespecialiseerde backoffice geïnstalleerd.

Camerabewaking moet trouwens strikte privacyvoorwaarden naleven en als beheerder van de verwerking van de beelden is de Corporate Security Services van de NMBS verplicht om bepaalde voorzorgsmaatregelen te nemen.

Om al deze redenen heeft de NMBS verscheidene jaren geleden een procedure voor aanvraag van beelden in het leven geroepen. Deze werd indertijd besproken met vertegenwoordigers van de politiediensten en van de FOD Binnenlandse Zaken. De NMBS heeft geen weet van klachten van de politiediensten over deze procedure. Deze verzoent de privacy met efficiëntie en verschilt op basis van de urgentie. Dringende aanvragen worden binnen vierentwintig uur behandeld en zelfs binnen een kortere termijn wanneer de politieagenten ter plaatse gaan om de beelden te bekijken.

16.03 Inez De Coninck (N-VA): Dank u voor uw antwoord.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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

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

17.01 Els Van Hoof (CD&V): Mevrouw de minister, de netheid van het Leuvense station laat te wensen over. Daar zijn heel wat mediaberichten over verschenen. Het slecht onderhouden treinstation levert felle kritiek op van niet alleen reizigers, maar ook van het stadsbestuur. Het station is voor veel bezoekers dan ook de ontvangsthuis van de stad.

De perronoverkapping heeft 15 miljoen euro gekost en zou een pareltje van hedendaagse architectuur moeten zijn. Helaas is de werkelijkheid anders. De infrastructuur is verwaarloosd, zelfs in die mate dat de verloederende haar intrede heeft gedaan. Zo is de glazen overkapping in een schandig vuile staat. Op bepaalde plekken kan men niet meer doorheen de zwarte smurrie kijken en her en der ontbreken glazen platen. Aan spoor 1 bevindt zich bovendien nog steeds een voorlopige constructie in hout en plasticen golfplaten.

Ook de andere infrastructuur is vuil of aan vernieuwing toe. Zo zijn sommige lampen defect of hangen ze schots en scheef. De roltrappen zijn compleet verouderd en laten het regelmatig afweten. Kortom, de aanblik is allesbehalve fraai.

In andere landen worden bouwwerken als deze, die toch enige moderne architecturale waarde bevatten, gekoesterd en verheven naar de status van toeristische trekpleister. In ons land is het de wereld op zijn kop en dreigt dit architecturaal meesterwerk ten prooi te vallen aan verloederende wegens een gebrek aan structureel onderhoud.

Mijn vragen aan u zijn daarom de volgende, mevrouw de minister.

Wat is uw visie op de situatie van de stationsoverkapping en de aftandse infrastructuur van het Leuvense station?

Waarom is er nooit een onderhoudsplan opgesteld? Bent u bereid om een systematisch onderhoudsplan op te stellen, zodat de accommodatie op gezette tijden wordt gereinigd en een verwaarlozing zich niet meer

herhaalt in de toekomst?

Bent u bereid om de nodige stappen te nemen om deze situatie snel te corrigeren? Zo ja, welke stappen zult u ondernemen en binnen welke termijn? Bent u daarnaast bereid om hiervoor onmiddellijk een budget vrij te maken? Zo ja, wanneer en over hoeveel budget gaat het?

Tot slot, binnen welke termijn zal het onderhoud van de stationsoverkapping beginnen?

17.02 Minister **Jacqueline Galant**: Mevrouw Van Hoof, er loopt een aanbesteding voor de aanleg van de perronverharding op de perrons 1A, B, C, 1D en 2, 3. In de aanbesteding is eveneens de vervanging van de houten constructie gepland boven de roltrap en de trap in de richting van Brussel. De constructie wordt vervangen door een gevelconstructie van staal en glas.

Momenteel zijn er ook werkzaamheden om het oude seinhuis te overkappen. Daarbij wordt de oude metalen luifel en de voorlopige constructie van hout en golfplaten afgebroken en vervangen.

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

De oude roltrappen langs de kant van Tienen worden regelmatig onderhouden en een vervanging is niet aan de orde. Wanneer een revisie nodig blijkt, zal de NMBS deze uitvoeren. Een grondige vernieuwing van de onderdoorgang aan de kant van Tienen staat niet op het programma.

De bestaande halogeenverlichting wordt nog dit jaar vervangen door LED-verlichting en dit bestek is kort geleden gegund.

Wat het reinigen van de luifels en het vervangen van bepaalde armaturen betreft, is het zo dat de NMBS dit niet kan organiseren zonder de sporen buiten dienst te stellen en/of de bovenleidingen buiten spanning te stellen. Het is aan de NMBS om een verzoek in die zin te richten aan Infrabel.

De NMBS laat me voorts weten dat de reiniging van de luifels is vervat in een lopend raamcontract met de firma ISS. Deze reiniging is met andere woorden dus reeds aanbesteed en gegund.

Het onderhoud aan de verlichting was ingepland voor het voorjaar 2017. De NMBS zal dit onderhoud vervroegen en het staat nu ingepland voor september 2016. De budgetten voor bovengenoemde werken zijn ingepland. Ook de budgetten voor het reinigen van de luifels zijn ingepland.

17.03 **Els Van Hoof** (CD&V): Ik dank de minister voor haar concreet antwoord en ik ben blij dat er bepaalde aanbestedingen zijn gebeurd en er bestekken worden gegund. Ik hoop dan ook dat het resultaat snel zichtbaar wordt in het station van Leuven.

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

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

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

18.01 **Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): Mevrouw de minister, vorig jaar werd aangekondigd dat de FOD Mobiliteit een proefproject zou opstarten met een nieuwe databank voor leasingwagens. In die databank zou worden vermeld welk bedrijf een bepaalde leasingwagen huurt en wie de vaste bestuurder ervan is. Op die manier zouden boetes rechtstreeks naar de overtreder kunnen worden gestuurd, wat de administratiedruk voor de leasingmaatschappijen zou doen verminderen.

Een en ander is niet zonder belang, want vandaag kunnen bestuurders van leasingwagens soms vrijuit gaan als zij weigeren hun boete te betalen. Het proces-verbaal van vaststelling wordt immers meestal naar de leasingmaatschappij gestuurd, en niet naar de overtreder, waardoor het alleen nog de waarde van een pv van inlichting heeft.

Het probleem is niet gering. In 2014 zou de politie 3,34 miljoen snelheidsboetes hebben uitgeschreven, waarvan er 836 000, of 25 %, in de bus van leasingmaatschappijen vielen, terwijl leasingauto's slechts 15 % uitmaken van alle auto's op onze wegen. Natuurlijk worden met leasingwagens wel meer kilometers afgelegd dan met een gemiddelde gezinswagen.

Ik heb in dat verband de volgende vragen.

Ten eerste, kunt u de evolutie schetsen in het aantal snelheidsboetes sinds 2012?

Ten tweede, hoe loopt het proefproject van de FOD Mobiliteit? Kan er al een eerste evaluatie gemaakt worden?

Ten derde, is een wetswijziging volgens u opportuun, in afwachting van één optimale databank, opdat boetes die eerst naar leasingmaatschappijen worden gestuurd hun bewijskracht niet zouden verliezen?

18.02 Minister **Jacqueline Galant**: Mevrouw Lahaye-Battheu, ik zal u de cijfers bezorgen in een bijgaand document. Voor 2015 zijn alleen de gegevens voor de eerste zes maanden beschikbaar. Ik maak u erop attent dat alleen een onderscheid kan worden gemaakt tussen voertuigen die ingeschreven zijn op naam van een natuurlijk persoon en voertuigen die ingeschreven zijn op naam van een rechtspersoon. In het laatste geval is het niet mogelijk de proportie van het aantal leasingwagens te bepalen.

Het KB van 8 juli 2013 ter uitvoering van de wet van 19 mei 2010 houdende de oprichting van de Kruispuntbank van de voertuigen bepaalt dat de Belgische Federatie van Voertuigenverhuurders de identificatiegegevens verzamelt van de gebruikelijke bestuurders van een voertuig dat het voorwerp uitmaakt van een huurovereenkomst afgesloten bij een van haar leden.

Deze identificatiegegevens worden door de vzw Renta, die de eerder genoemde federatie verenigt, ingebracht in een databank. Deze databank maakt integraal deel uit van de Kruispuntbank van de voertuigen en is dus geen proefproject. Zij werd in productie genomen in de loop van september 2015. Op dit moment zijn er een tiental leasingmaatschappijen die gegevens aanbrengen. De leasingmaatschappijen zijn echter niet verplicht om de identificatiegegevens betreffende de gebruikelijke bestuurder mee te delen. We rekenen er echter op dat het aantal participerende maatschappijen nog zal stijgen in de toekomst.

Overeenkomstig de wet is het directoraat-generaal Wegvervoer en Verkeersveiligheid van de federale overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer wel verantwoordelijk voor de gegevens, maar gelet op de beoogde finaliteit van de gegevens, is het niet de eindgebruiker. Het is in de eerste plaats de politie die vragende partij is om de gebruikelijke bestuurder van een geleased voertuig te kennen. Het is dus aangewezen dat zij als eindgebruiker een evaluatie zou maken.

Een aanpassing van de wetgeving is niet echt dringend, aangezien uit de rechtspraak blijkt dat een proces-verbaal dat niet langer bijzondere bewijswaarde heeft wegens het overschrijden van de termijn, door de rechter nog steeds in aanmerking kan worden genomen. Het is aan de rechter om te beoordelen of, op basis van de informatie uit het proces-verbaal, met voldoende zekerheid kan worden gesteld of er sprake is van een overtreding.

In de praktijk zijn veroordelingen dan ook de algemene regel. Niettemin wordt samen met Justitie bekeken hoe kan worden vermeden dat een proces-verbaal dat niet rechtstreeks aan een fysieke persoon/dader van de overtreding wordt gestuurd toch nog zijn bijzondere bewijskracht kan blijven behouden.

18.03 **Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord.

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

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

19 **Question de Mme Sabien Lahaye-Battheu à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "une norme de qualité pour les examens de**

réintégration destinés à récupérer le permis de conduire" (n° 10440)

19.01 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mevrouw de minister, ik heb al een aantal vragen gesteld, zowel aan u als aan de minister van Justitie, over de onderzoeken die de rechters kunnen opleggen. Daaruit kan ik afleiden dat de rechters in dit land gemiddeld 370 keer per dag een verval van het recht tot sturen uitspreken. Aan die veroordelingen kunnen een aantal voorwaarden worden verbonden, bijvoorbeeld het afleggen van theoretische of praktische herstelexamens. Ook kunnen er medische of psychologische herstelonderzoeken worden opgelegd als voorwaarde om het rijbewijs terug te krijgen na afloop van het rijverbod. Uit de antwoorden die ik gekregen heb op mijn vragen, blijkt dat per dag gemiddeld dertig medische onderzoeken worden opgelegd en vijftig psychologische onderzoeken. Dergelijke herstelonderzoeken worden uitgevoerd door zogenaamde vervalinstellingen die erkend moeten worden. Een medisch onderzoek kost maximum 92 euro en een psychologisch onderzoek maximum 311 euro. De instellingen voeren die onderzoeken uit, maar tot op heden bestaat er daarvoor geen kwaliteitsnorm. Nochtans heeft het Belgisch Instituut Voor de Verkeersveiligheid (BIVV) daarin voorzien.

Het zou goed zijn om dat te overwegen. Het BIVV, dat vorig jaar de procedure van herstelonderzoeken in Duitsland, Frankrijk, Nederland, Oostenrijk, Spanje en Zwitserland vergeleek met de onderzoeken in dit land, is ook vragende partij om de kwaliteit van de onderzoeken te bewaken. Behalve in Frankrijk oefent de overheid in alle onderzochte landen controle uit op de procedure.

Uit de studie van het BIVV blijkt dat 70 % van de personen na de onderzoeken geschikt wordt verklaard, 22 % geschikt onder bepaalde voorwaarden en 8 % ongeschikt. Als de persoon in kwestie zijn rijbewijs voor een bepaalde periode terugkrijgt, beslist de vervalinstelling na afloop of hij opnieuw onderzoeken moet ondergaan. Het is volgens mij gevaarlijk om dat oordeel aan de instelling over te laten. De rechter zou daar beter over beslissen.

Overweegt u om ook in dit land een kwaliteitsnorm in te voeren, wetende dat het aantal herstelonderzoeken alleen maar zal toenemen door de strengere recidiveregels die op 1 januari vorig jaar in werking traden? Zo ja, welk initiatief plant u? Zo niet, wat zijn uw overwegingen?

Bent u van oordeel dat, als de persoon in kwestie zijn rijbewijs voor een bepaalde periode terugkrijgt, de rechter in plaats van de vervalinstelling na afloop moet kunnen beslissen of er opnieuw onderzoeken moeten worden ondergaan?

19.02 Minister Jacqueline Galant: De instellingen die instaan voor de geneeskundige en psychologische onderzoeken moeten voldoen aan de erkenningsvoorwaarden bepaald in het KB van 8 maart 2006 tot wijziging van het KB van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs. Om erkend te worden door de FOD moeten de instellingen een dossier indienen bestaande uit de inhoudelijke procedure aangaande de onderzoeken en het multidisciplinair overleg tussen de artsen en psychologen, de organisatie van de onderzoeken, de integrale kwaliteitszorg en een financieel plan. Deze criteria zijn in overeenstemming met de kwaliteitsnormen.

Bovendien worden voor de erkenningen van de artsen en psychologen ook strenge regels gevolgd. De cv's van de artsen en psychologen worden door de FOD Mobiliteit en Vervoer steeds vooraf gescreend ter goedkeuring. De artsen en psychologen moeten beschikken over aantoonbare expertise. De artsen hebben minimum drie jaar beroepservaring en zijn ingeschreven bij de Orde van geneesheren, de psychologen hebben minstens drie jaar beroepservaring in de psychodiagnostiek en moeten geregistreerd zijn door de Psychologencommissie, en de assistenten in de psychologie moeten minstens zes jaar beroepservaring aantonen en staan onder leiding van de psycholoog. Ten slotte staan de inhoud en de methode van het onderzoek beschreven in bijlage 14 van bovenvermeld KB. In het rapport van de artsen en psychologen moet duidelijk een antwoord terug te vinden zijn waarom zij tot een bepaalde beslissing gekomen zijn.

De voorwaarden om een erkenning te verkrijgen zoals hierboven vermeld, zijn al streng genoeg om de kwaliteit van de examens te waarborgen. Bij mijn weten is er nooit een vraag gekomen van de FOD Justitie of van de parketten om de procedure te wijzigen. De artsen en psychologen worden geacht te onderzoeken of iemand rijgeschikt is of niet. Zoals bepaald in het KB nemen de artsen en psychologen na overleg een beslissing over de rijgeschiktheid: geschikt, geschikt onder bepaalde voorwaarden of ongeschikt. Bovendien is alcohol- en/of drugsgebruik de hoofdreden waarom iemand een verval van het recht tot sturen krijgt opgelegd. De artsen en de psychologen zijn de deskundigen in deze materie.

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

19.03 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mevrouw de minister, volgens u zijn er voldoende kwaliteitsgaranties. Ik blijf erbij dat het nuttig zou zijn om te onderzoeken of, als men ongeschikt is of onder bepaalde voorwaarden geschikt geacht wordt, het niet beter is om de zaak opnieuw naar de rechter te sturen in plaats van de huidige procedure te volgen.

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

20 Vraag van mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de opmaak van het nieuwe transportplan in het algemeen en de vraag naar een rechtstreekse verbinding tussen Brugge en Brussels Airport tijdens het weekend in het bijzonder" (nr. 10441)

20 Question de Mme Sabien Lahaye-Battheu à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'élaboration du nouveau plan de transport en général et la demande d'une liaison directe entre Bruges et Brussels Airport pendant le week-end, en particulier" (n° 10441)

20.01 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Deze vraag gaat over het nieuwe transportplan dat in december 2017 in werking moet treden. Brugge is een van de belangrijkste toeristische centra van ons land. Op weekdagen is er elk uur een rechtstreekse verbinding tussen Brugge en Brussel-Nationaal-Luchthaven. In het weekend is dat niet het geval. Dan zijn er slechts twee treinen per uur die op een kwartier tijd vertrekken vanuit Brussel. Als men een van die treinen mist, moet men 45 minuten wachten.

In Brugge is onder andere de hotel- en toerismesector vragende partij om een rechtstreekse verbinding te realiseren, ook in het weekend. Ik zou u dan ook de volgende vragen willen stellen, mevrouw de minister.

Wat is de stand van zaken in de opmaak van het transportplan? In het bijzonder, wat is uw standpunt met betrekking tot de gevraagde rechtstreekse verbinding tussen Brugge en Brussels Airport tijdens het weekend?

20.02 Minister Jacqueline Galant: Voor de opmaak van het vervoerplan van december 2017 werd een retroplanning opgesteld, die onder andere een aantal vergaderingen met de stakeholders inhoudt. Tot nu toe vonden reeds twee sessies plaats met de verschillende stakeholders. Een volgende wordt nog voor de zomer ingepland.

De NMBS bestudeert een aantal aanpassingen op basis van eigen vaststellingen en van feedback van haar klanten, van sociale en politieke instanties en van andere stakeholders. De voorgestelde aanpassingen worden getoetst qua potentiële neveneffecten en technische en financiële haalbaarheid.

Bij de opmaak van het huidig vervoerplan zocht de NMBS een evenwicht tussen wensen en middelen. Deze afweging leidde ertoe dat een aantal wensen niet konden worden gerealiseerd. Zo is er inderdaad tijdens de weekends en op feestdagen slechts één rechtstreekse verbinding tussen Brugge en de luchthaven. Met een traject via Kortrijk en Denderleeuw is deze verbinding weliswaar comfortabel maar niet erg performant. Reizigers uit Brugge die opteren voor een kortere reistijd, kunnen gebruikmaken van het IC-aanbod vanuit Brugge en in Gent of Brussel-Zuid overstappen.

Het inleggen van een bijkomende rechtstreekse verbinding tijdens het weekend zal tegenover andere voorstellen worden afgewogen op basis van de eerder geciteerde criteria. Hoe dan ook heb ik het initiatief genomen om aan de NMBS te vragen dat ze nog voor de zomer van dit jaar een ontmoeting zou organiseren met de burgemeester van elke gemeente.

20.03 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord en vooral voor het initiatief om voor de zomer een ontmoeting te hebben met de lokale verantwoordelijken, zodat zij tijdig worden betrokken bij het beslissingsproces over het nieuwe transportplan

en niet nadat alles al is beslist.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

[21] Samengevoegde interpellatie en vragen van

- mevrouw Barbara Pas tot de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen over "de open brief van de luchtvaartpolitie omtrent het veiligheidsprobleem op Zaventem" (nr. 138)

- de heer Veli Yüksel aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de evacuatie van de Brusselse treinstations" (nr. 10561)

- mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de veiligheid op Brussels Airport" (nr. 10651)

[21] Interpellation et questions jointes de

- Mme Barbara Pas à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges sur "la lettre ouverte de la police aéronautique concernant le problème de la sécurité à Zaventem" (n° 138)

- M. Veli Yüksel à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'évacuation des gares ferroviaires bruxelloises" (n° 10561)

- Mme Karine Lalieux à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la sécurité à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 10651)

De interpellatie van mevrouw Pas wordt ingetrokken. Zij zal er volgende week ook niet zijn.

[21.01] Veli Yüksel (CD&V): Mevrouw de minister, op 22 maart 2016 werd ons land getroffen door twee terreuraanslagen. Daarna is er heel wat te doen geweest over het feit dat er nog metrostellen in Brussel bleven rijden. Enkele dagen geleden heeft de Franstalige socialistische vakbond gezegd dat niet enkel de Brusselse metro, maar ook treinen nog te lang bleven rijden.

Ik geef enkele voorbeelden. Trein 3109 met bestemming Antwerpen heeft Brussel-Zuid verlaten om 09 u 57 en is om 10 u 00 aangekomen in Brussel-Centraal. De internationale trein 9216 uit Amsterdam is met 4 minuten vertraging aangekomen in Brussel-Noord om 10 u 18.

Dat is natuurlijk zeer opmerkelijk. In de verenigde commissies voor de Binnenlandse Zaken en voor de Buitenlandse Betrekkingen van vlak na de aanslagen heeft de minister van Binnenlandse zaken een chronologisch overzicht gegeven van de zaken. Als ik het goed genoteerd heb, werd om 08 u 33, een half uur na de aanslagen op de luchthaven, het dreigingsniveau in ons land opgetrokken naar 4. Om 08 u 50 werd door het Crisiscentrum en het OCAD beslist om de metro te sluiten.

Deze twee voorbeelden duiden aan dat de treinen nog normaal bleven rijden in Brussel. Dat is toch zorgwekkend. Daarom heb ik de volgende vragen.

Kunt u ons een tijdsoverzicht geven van de evacuatie van de Brusselse treinstations? Wanneer en door wie werd beslist de Brusselse stations te evacueren?

Welke stappen werden vervolgens ondernomen en door wie? Wanneer werd gestart met de evacuatie van de stations en wanneer werd dit voltooid?

Wanneer en door wie werd beslist om de stations opnieuw vrij te geven? Welke stappen werden ondernomen en door wie? De belangrijkste vraag is hoe het mogelijk is dat er treinen bleven rijden in Brussel op een moment dat al beslist was om het trein- en metroverkeer stil te leggen.

Wat is de evaluatie van de NMBS en van Infrabel met betrekking tot deze situatie en de evacuatie? Welke lessen worden hieruit getrokken? Hoe evalueert u de evacuatie en zijn er wat dat betreft bijsturingen in het vooruitzicht gesteld?

Voorzitter: Jef Van den Bergh.

Président: Jef Van den Bergh.

21.02 Karine Lalieux (PS): Monsieur le président, ma question n'a rien à voir avec les attentats. Je ne vois donc pas pourquoi elle a été jointe à ce débat et je ne sais pas si elle doit le rester.

Le **président:** Comme la réponse sera commune, je vous invite à poser votre question.

21.03 Karine Lalieux (PS): Madame la ministre, même si ma question débute en évoquant les attentats du 22 mars dernier, elle n'y a absolument pas trait. Cependant, ces attentats imposent à l'ensemble des responsables politiques de prendre toutes les mesures afin de garantir la sécurité de la population. En concertation avec votre collègue de l'Intérieur, votre responsabilité est notamment de restaurer et de renforcer la sécurité à l'aéroport de Bruxelles-National. Lors de la commission de l'Infrastructure du 2 mars dernier, je vous ai interrogée sur les défaillances sécuritaires dénoncées par les syndicats. J'avais, avant cela, c'est-à-dire fin de l'année dernière, posé une question concernant les défaillances dénoncées par les inspecteurs de l'aéronautique au niveau de la sécurité de l'aéroport.

Je vous interroge à nouveau pour prendre connaissance des mesures que vous mettez en place pour garantir le plus haut niveau de sécurité possible à l'aéroport national.

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

Quelles sont les concertations que avez eues avec les syndicats depuis le 22 mars en vue de garantir la sécurité au sein de Bruxelles-National?

Dans un article du journal *L'Echo* daté du 1^{er} avril 2016, une série de manquements à la sécurité sont dénoncés. Je vous avais d'ailleurs interrogée à cet égard le 2 mars dernier. *L'Echo* évoque notamment des fouilles de voyageurs inefficaces, pas assez de chiens détecteurs d'explosifs, des trous dans les clôtures,... Pouvez-vous m'indiquer si la DGTA a enquêté sur ces manquements et si des mesures correctrices ont été prises?

J'insiste une nouvelle fois: je ne parle pas des attentats, mais des failles qui avaient été mises en évidence avant ceux-ci.

21.04 Jacqueline Galant, ministre: Monsieur le président, chers collègues, le 22 mars, notre pays a été touché en son cœur, en pleine heure de pointe du matin, le hall des départs de l'aéroport de Bruxelles ainsi qu'une rame de métro à hauteur de la station Maelbeek ont été frappés par des attaques à la bombe de nature terroriste, pour créer le chaos en plein cœur de Bruxelles. Plus de trente personnes y ont laissé la vie et des centaines de personnes ont été blessées à des degrés divers.

Les forces de secours se sont immédiatement mobilisées pour se rendre sur les lieux des attentats et porter secours aux blessés qui ont été transportés dans plus de 50 centres hospitaliers pour y être soignés.

Depuis cette journée, l'émotion reste vive à la pensée des victimes et de leurs familles, mais aussi à la pensée de celles et ceux qui garderont à jamais des marques morales et physiques de cette journée noire.

Pour chaque citoyen de notre pays, il y a désormais un avant et un après 22 mars.

Ik wil vooraleer te antwoorden op de gestelde vragen eerst hulde brengen aan de tientallen onschuldige slachtoffers, aan zij die voor het leven getekend zijn, aan de hulpdiensten, de politiediensten, het leger, de medewerkers van Brussels Airport en de daar gevestigde bedrijven en aan zij die meteen de eerste hulp hebben geboden aan hun medeburgers. De laffe aanslagen waren gericht tegen onze waarden en normen en ze werden uitgevoerd op plaatsen die wij allemaal wel eens gebruiken.

Ils visaient les transports publics et, à ce titre, il est logique que nous nous posions toutes les questions pour savoir comment à l'avenir, dans cette réalité d'après 22 mars, nous allons vivre avec cette menace.

Ten eerste, als minister van Mobiliteit ben ik niet de bevoegde minister voor de luchtvaartpolitie. Het beantwoorden van een groot deel van de klachten van de politievakbond van de luchtvaartpolitie en hun open brief ressorteren niet onder mijn bevoegdheid. Ik zal daarop tijdens mijn verder antwoord dan ook niet

kunnen ingaan.

Dit gezegd zijnde, wil ik mij niet aan mijn verantwoordelijkheid onttrekken. Ik ben wel bevoegd voor het beleid inzake de luchtvaartbeveiliging en hiervoor werk ik nauw samen met alle betrokken departementen, dus ook met de luchthavenpolitie.

Ten tweede, ik kan u zeggen dat er reeds een antwoord onderweg is op uw schriftelijke vraag nr. 1048 met betrekking tot het uitreiken van luchthavenbadges, waarnaar u verwijst in uw inleiding van deze interpellatie. Zonder vooruit te lopen op mijn antwoorden kan ik u zeggen dat het systeem van beveiligingsonderzoeken en daaraan gekoppeld het systeem van het uitreiken van luchthavenbadges steeds verder wordt geoptimaliseerd.

Zo kom ik tot mijn antwoord over de badges. Er moet een onderscheid worden gemaakt tussen personeel dat toegang heeft tot de luchtside en personeel dat die toegang niet heeft. Het personeel uit de eerste groep is onderworpen aan een achtergrondonderzoek. De bij dit onderzoek betrokken instanties – de federale politie, de ADIV, de Veiligheid van de Staat – raadplegen hiervoor elk hun eigen databanken. Een dergelijk achtergrondonderzoek is in België, zoals opgelegd door de Europese regelgeving, vijf jaar geldig.

Bij iedere gegronde twijfel door de werkgever, de luchthaven of een van de betrokken departementen bij het achtergrondonderzoek wordt een nieuw onderzoek ingesteld en kan de badge worden ingetrokken. Het achtergrondonderzoek door de Nationale Veiligheidsoverheid is de eerste screening bij aanwerving. Daarnaast wordt de staf aan een beveiligingsonderzoek onderworpen bij iedere overgang van luchtside naar landside.

Depuis les attentats du 22 mars 2016, outre les mesures de sûreté aérienne déjà existantes et imposées au niveau européen, j'ai ordonné, dans le cadre de mes compétences en matière de sûreté aérienne, les mesures complémentaires suivantes.

- Une augmentation du pourcentage de *explosive trace detection* et/ou de fouilles manuelles des passagers et de leurs bagages à main d'au moins 30 % au niveau du screening normal, juste avant d'entrer dans la structure provisoire.
- L'envoi d'instructions à l'ensemble des aéroports belges portant sur une délivrance limitée de badges visiteurs, dans des conditions beaucoup plus strictes.
- L'accès à une zone d'accès limitée pour des raisons de sécurité, zone de sécurité et zone de sécurité critique est autorisée si les conditions suivantes sont réunies: la personne est accompagnée en permanence et l'accompagnement permanent est uniquement assuré par un membre du personnel de sûreté de l'aéroport, qui est l'entité responsable, ou un sous-traitant en sûreté.

À l'issue d'une concertation entre les représentants syndicaux des inspections aéroportuaires et la DGTA, il y a deux semaines, j'ai reçu un courrier commun de la CGSP et de la CGSLB dans lequel elles faisaient part de toutes leurs observations concernant la politique de sûreté menée et le fonctionnement de leurs services ainsi que de leurs exigences pour l'avenir. Leur futur statut est également inscrit dans les discussions menées par mon collègue de l'Intérieur quant à la création d'une direction de surveillance et de protection au sein de la police fédérale.

En parallèle, depuis que j'ai lancé un groupe de travail en septembre 2015 comprenant la DGTA, les organisations syndicales et BAC, mon cabinet travaille à chercher une solution quant à leur statut existant depuis la réforme des polices en 2001. Cette solution pourrait tourner autour de trois axes: le transfert vers la DGTA, le transfert vers la police fédérale, le statu quo en restant chez BAC. Toutes ces options sont sur la table et les négociations sont en cours.

Je précise aussi que la politique de sûreté aérienne menée, y compris celle menée à l'aéroport de Bruxelles, fait l'objet d'inspections et d'audits réalisés par la Commission européenne et l'OACI (l'Organisation de l'Aviation civile internationale). Il ressort de ces inspections que nous respectons totalement les règles et normes imposées internationalement. La DGTA, elle-même, exerce donc un contrôle sur les mesures imposées et pour ce contrôle de qualité, la DGTA est aussi placée sous le contrôle de la Commission européenne. À ce jour, la Commission européenne a toujours attesté de la qualité du travail réalisé par la DGTA, en particulier par les inspecteurs aéronautiques.

Un inspecteur supplémentaire a été prévu dans le plan de personnel 2015 et l'arrêté royal sur le mandat des

inspecteurs aéronautiques a été adapté pour mettre plus de flexibilité à l'octroi de ce mandat.

En ce qui concerne les gares, je me limiterai à des données factuelles. Je ne souhaite pas anticiper le travail qui pourra être effectué par la commission d'enquête. Je confirme bien avoir donné l'ordre à la SNCB et à Infrabel, sur instruction du Centre de Crise, auquel j'ai participé, d'arrêter le trafic ferroviaire au sein de la jonction Nord-Midi dans l'heure qui a suivi les attentats. Nous parlons des gares de Bruxelles-Midi, Bruxelles-Nord, Bruxelles-Central, Bruxelles-Schuman, Bruxelles-Luxembourg et Bruxelles Airport.

La gare de Zaventem-Village est restée opérationnelle afin d'évacuer l'ensemble des passagers.

Le déroulement précis des opérations par la SNCB et Infrabel est toujours en cours de finalisation. Tout à l'heure, j'ai déjà donné quelques éléments à votre collègue, Mme Inez De Coninck. Je vous demanderai donc de vous y référer en ce qui concerne le déroulement de cette journée du 22 mars 2016.

21.05 Veli Yüksel (CD&V): Mevrouw de minister, ik dank u voor het antwoord, maar op mijn vragen was uw antwoord heel summier. Ik begrijp natuurlijk dat u opmerkt dat een en ander ook het voorwerp uitmaakt van de onderzoekscommissie die binnenkort van start zal gaan.

Ik heb u twee voorbeelden van nog rijdende treinen gegeven. Ik neem aan dat de gegevens kloppen, aangezien ook de treinnummers werden gegeven. Het is dan ook opmerkelijk – ik heb hier de tijdsgegevens – dat om 08 u 50 de metro wordt gesloten, maar dat een uur na die beslissing op de Brusselse Noord-Zuidas nog treinen rijden. Dat feit moet goed worden onderzocht. Wij moeten ook snel reageren.

Ik hoop dat wij in de toekomst nooit meer met zulke zaken worden geconfronteerd. Wij moeten evenwel voorbereid zijn. Er moet snel worden gereageerd. Er moet ook een eenheid van commando zijn. Het is onaanvaardbaar, mocht dat voor de metro en de treinen inderdaad op die manier zijn gebeurd. Wij moeten dat dus goed opvolgen.

Ik ga er ook van uit dat de NMBS en Infrabel zelf die zaken onderzoeken en er conclusies uit trekken.

Wij zullen u, los van de onderzoekscommissie, ook hier in de commissie over die problematiek ondervragen. Op de veiligheid van de treinen en van onze burgers mogen immers absoluut geen toegevingen worden gedaan.

21.06 Karine Lalieux (PS): Merci, madame la ministre. Une chose fondamentale qu'il faudra régler très rapidement est le statut des inspecteurs aéroportuaires. Je pense sincèrement que ceux-ci ne doivent plus dépendre de la BAC. Ils ont des objectifs différents: d'un côté, des objectifs de sécurité; de l'autre, des objectifs commerciaux. En tant que ministre de tutelle avec M. Jambon, il faut vraiment que vous plaidez pour qu'ils soient assujettis, soit à la DGTA, soit à un statut policier. Il s'agit d'un corps qu'il faudra renforcer et financer. Il faut de l'argent pour la sécurité de l'aéroport qui a été directement visé.

Par ailleurs, en dehors du personnel, je crois qu'il faut faire un audit global de tout le site de l'aéroport. Il serait encore possible d'entrer en voiture, en passant certaines barrières derrière l'aéroport. Le territoire de l'aéroport est évidemment énorme et si, aujourd'hui, il y a encore des failles dans l'enceinte, il faut le déterminer immédiatement et libérer aussitôt le budget pour réaliser d'urgence les travaux nécessaires. Vous devez prendre une part des 400 millions pour la sécurité. C'est indispensable à l'image de l'aéroport. Il ne faudrait pas que celle-ci soit à nouveau mise à mal par des déclarations, des rapports ou des photos dans la presse de manquements qu'il pourrait encore y avoir. Car il y va aussi de l'économie de ce pays.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

22 Question de Mme Caroline Cassart-Mailleux à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les tarifs low cost envisagés par Thalys" (n° 10377)

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

22.01 **Caroline Cassart-Mailleux** (MR): Madame la ministre, après le low cost dans l'aviation, voici qu'apparaît le low cost dans les transports ferroviaires. Alors qu'on pensait que la distinction concernait la première et la deuxième classe, le Thalys a aujourd'hui inventé une troisième classe offrant un tarif avantageux pour un confort quelque peu bradé sur un trajet Bruxelles-Paris d'un peu plus de deux heures.

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

22.02 **Jacqueline Galant**, ministre: Chère collègue, je me réjouis de cette nouvelle offre Thalys sur un marché libéralisé et de plus en plus soumis à la concurrence. Cette nouvelle offre répond à une demande de solution de voyage rapide, durable et à petit prix pour tous les clients. Le nouveau train low cost Easy permettra aux clients de rejoindre Bruxelles et Paris à partir de 19 euros. Ce train répond aux attentes de clients désireux de voyager autrement. C'est une nouvelle expérience du voyage en train en faveur d'une mobilité durable combinée à une offre tarifaire avantageuse.

Sa distribution s'effectue uniquement en ligne. Bien qu'il s'agisse d'un service low cost, sa qualité est garantie. En ce qui concerne le tarif low cost et le prix du billet standard, il s'agit de deux offres distinctes et indépendantes. Toutes les conditions (tarifaires, confort, fréquence, options...) sont disponibles sur le site www.easy.com. Il existe plusieurs niveaux de confort dont dépendra le prix payé par le voyageur: siège non garanti, places assises en fonction de la disponibilité après départ, appuis latéraux et tables hautes à disposition, strapontins numérotés, sièges standards, standard XL, confort d'assise optimale, places aménagées spécifiquement pour les personnes à mobilité réduite.

Pour ce qui concerne la durée du trajet, pour réduire les coûts d'exploitation, le train low cost utilise l'infrastructure classique en France au lieu de la ligne à grande vitesse.

22.03 **Caroline Cassart-Mailleux** (MR): Merci pour cette réponse complète. Moi non plus, je n'ai aucun avis défavorable concernant cette offre low cost. Si ce tarif a été mis sur pied, c'est qu'il répond à une demande. Vous nous garantisiez un service de qualité avec des options, le côté environnemental est également pris en compte; par conséquent, je pense que nous allons dans la bonne direction.

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

Le **président**: Les questions jointes n° 10363 de M. Benoît Hellings et n° 10636 de Mme Karine Lalieux ainsi que la question n° 10664 de Mme Karine Lalieux sont reportées. La question n° 10662 de M. Jef Van den Bergh est transformée en question écrite.

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

23 **Question de M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "une alternative à la liaison Fyra" (n° 10663)**

23.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mevrouw de minister, het is al enige tijd geleden dat het Fyradossier hier nog op de agenda heeft gestaan, maar vorige week kwamen er berichten uit Nederland, waar een ontwerp van kabinetsreactie zou uitgelekt zijn in de pers. Men had het over de alternatieven die ingevoerd zouden worden in de loop der jaren na het schrappen van de vroegere Fyra-verbinding. Daarover was wel wat opschudding in Nederland.

Dat deed mij eraan denken dat we in ons land een engagement van de NMBS hadden, samen met de Nederlandse Spoorwegen. Men zou de Benelux-trein opnieuw inleggen toen de Fyra uit dienst werd genomen. Die Benelux-trein werd als noodoplossing ingelegd via de klassieke lijn 12 via Roosendaal tussen Brussel en Amsterdam. Het engagement was dat die Benelux-trein vanaf december 2016 via de hogesnelheidslijn en dus via het station Noorderkempem en het station Breda zou gaan rijden.

Ik heb u hier eerder al een vraag gesteld over de timing, omdat we wat geruchten en twijfels hoorden over

de haalbaarheid van de homologatieprocedure van het veiligheidssysteem van de locomotieven enzovoort. Toen verklaarde u uitdrukkelijk dat alles nog op schema zat en dat de timing van december 2016 gehaald zou worden. Ik had toen begrepen dat april zowat de deadline zou zijn waarop duidelijk zou moeten zijn wanneer alles in orde zou komen.

Mevrouw de minister, daarom kom ik nu bij u terug met mijn vraag naar de stand van zaken.

Enerzijds is er de status van het uitgelekte Nederlandse document. In Nederland spreekt men over alternatieven voor de Fyrtreinen vanaf 2018. Het is mij niet helemaal duidelijk wat men daarmee bedoelt. Anderzijds zijn er de engagementen die hier in België zijn verwoord om vanaf december 2016 over hogesnelheidslijn 4 te gaan rijden met de Benelux-trein. Wat is de stand van zaken? Zal de timing gehaald worden? Als dat niet het geval is, wanneer zal er dan wel via HSL 4 gereden worden? Wat zijn intussen de gevolgen voor de bediening van het station Noorderkempen? Dit zal immers uiteraard een impact hebben op de bediening en de dienstverlening in dat station. Er zal elk uur een trein komen, ook 's avonds later dan vandaag het geval is. Uiteraard kijken de reizigers uit de regio sterk uit naar dat perspectief.

23.02 Minister **Jacqueline Galant**: Beste collega, volgens de informatie die de NMBS van de NS heeft ontvangen, zou het gaan over een lek betreffende het ontwerp van kabinetsreactie aan de Tweede Kamer op de nota die de Nederlandse parlementaire commissie Fyra heeft opgesteld.

De tripartiete samenwerkingsafspraken tussen de NMBS, de NS en de Nederlandse Staat van 2013 bepalen het spoorpatroon van de IC-trein tussen Brussel en Amsterdam, ook vanaf de periode dat die over de hogesnelheidslijn rijdt. Het aanhouden van de datum van december 2016 is afhankelijk van twee technische elementen: ten eerste, de tijdige beschikbaarheid van de ETCS-software voor de locomotieven van Bombardier en, ten tweede, de tijdige aanpassing van de rijtuigen van de NS. Voor beide programma's wordt alles in het werk gesteld om de planning aan te houden.

Tot op heden ben ik niet formeel op de hoogte gebracht van een beslissing om de overstap naar L 4 uit te stellen, maar ik wil het Parlement niet verhullen dat volgens de informatie van de NMBS die planning zeer kritiek wordt en dat een uitstel met enkele maanden zeker tot de mogelijkheden behoort.

Ik wil nog even in herinnering brengen dat de geplande dienstverlening van Eurostar naar Amsterdam met negen maanden is uitgesteld vanwege de onbeschikbaarheid van de ETCS-software.

23.03 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mevrouw de minister, bedankt voor uw antwoord.

Ik vind het wel erg verbazend dat u als minister niet formeel het antwoord krijgt dat vrijdag gecommuniceerd zal worden, namelijk dat er een uitstel komt tot april 2017. Dat verwondert mij en ik betreur dat ook.

Ik denk dat wij, in de wetenschap dat die mededeling van vier maanden uitstel wellicht vrijdag gecommuniceerd zal worden, vandaag best kunnen beginnen te zoeken naar een extra aanbod tussen Noorderkempen en Antwerpen, zodat de beloofde dienstverlening voor het station Noorderkempen toch al vanaf december 2016 op zijn minst gedeeltelijk opgevangen kan worden, bijvoorbeeld met ook 's avonds een dienstaanbod vanuit Noorderkempen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.02 uur.

La réunion publique de commission est levée à 17.02 heures.