

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVENCOMMISSION DE
L'INFRASTRUCTURE, DES
COMMUNICATIONS ET DES
ENTREPRISES PUBLIQUES

van

du

WOENSDAG 27 MAART 2019

MERCREDI 27 MARS 2019

Namiddag

Après-midi

De behandeling van de vragen vangt aan om 14.17 uur. De vergadering wordt voorgezeten door de heer Jef Van den Bergh.

Le développement des questions commence à 14 h 17. La réunion est présidée par M. Jef Van den Bergh.

Question de M. Michel Corthouts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la privatisation du parking de la gare d'Ezemaal" (n° 29018)
Vraag van de heer Michel Corthouts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de privatisering van de parking van het station Ezemaal" (nr. 29018)

Michel Corthouts (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, je me permets de vous interroger concernant la privatisation du parking SNCB de la gare d'Ezemaal.

J'ai, en effet, été interpellé par plusieurs navetteurs qui s'interrogent sur cette privatisation du parking de la gare. Celui-ci, qui est actuellement gratuit, deviendrait prochainement payant.

Monsieur le ministre, pouvez-vous me confirmer cette privatisation dudit parking ? Pouvez-vous me dire quel tarif sera appliqué ? Les navetteurs disposant d'un abonnement SNCB pourront-ils stationner gratuitement ? Si ce n'est le cas, pourront-ils bénéficier d'un tarif préférentiel ?

François Bellot, ministre: Chers collègues, cher monsieur Corthouts, le parking de la gare d'Ezemaal est géré par la ville de Landen dans le cadre d'une convention la liant avec la SNCB. Si la ville souhaite rendre ce parking payant, elle doit en avertir la SNCB qui en est la propriétaire. Cette dernière a pris contact avec les services techniques de la ville et ceux-ci ont indiqué qu'il n'était pas question de rendre ce parking payant.

Je suppose que cela vous satisfait.

Michel Corthouts (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. C'était donc une fausse nouvelle.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président**: Les questions n°s 29019 et 29068 de Mme Grovonius et n° 29102 de M. Geerts sont transformées en questions écrites, ainsi que les questions n°s 29090, 29215, 29216, 29217, 29218, 29219 et 29220 de M. Van den Bergh.

Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de tweetaligheid bij de treinbestuurders" (nr. 29183)

Question de Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le bilinguisme chez les conducteurs de train" (n° 29183)

Inez De Coninck (N-VA): Mijnheer de voorzitter, ik dacht dat eerst nog de samengevoegde vragen onder punt 14 op onze agenda over de luchtverkeersleiding en minimale dienstverlening bij skeyes moesten worden gesteld.

De **voorzitter**: Dat klopt, mevrouw De Coninck, maar de heer Geerts vraagt even geduld tot hij aanwezig is.

Inez De Coninck (N-VA): Oké, geen probleem.

De **voorzitter**: Kunt u hiermee instemmen? U heeft natuurlijk het recht om ze nu te stellen.

Inez De Coninck (N-VA): Ik zal eerst mijn vraag stellen over de tweetaligheid bij treinbestuurders.

Tweetaligheid is een belangrijk gegeven binnen de spoorwegen, niet enkel voor de medewerkers in Brussel of zij die in contact komen met reizigers, maar bijvoorbeeld ook voor treinbestuurders en seingever. Het treinongeval in Pécrot in 2001 toonde jammer genoeg aan dat het belangrijk is dat zij vlot de beide landstalen spreken.

Er bereiken mij evenwel signalen dat die tweetaligheid vaak nog een probleem is in deze beroepscategorieën. Dit veroorzaakt mogelijk risico's en dan vooral op het vlak van de veiligheid. Dit laatste is uiteraard iets wat wij allemaal willen vermijden. Ik heb mij zelfs laten vertellen dat Deutsche Bahn zijn treinbestuurders, die door ons land rijden, tweemaal per maand een taalopleiding geeft.

Ik kom dan tot de volgende vragen, mijnheer de minister.

Ten eerste, hoeveel seingever en treinbestuurders, die aangeworven werden in de voorbije twee jaar, beschikken vandaag niet over de noodzakelijke tweetaligheidsvereisten?

Ten tweede, heeft Infrabel al treinen stilgelegd omdat de treinbestuurder de juiste taal niet machtig was van het taalgebied dat hij wou binnenrijden? Zo ja, hoe vaak is dat al gebeurd?

Ten derde, welke stappen zijn ondernomen om dat probleem te verhelpen?

Ten vierde, welke middelen staan ter beschikking van de treinbestuurders om hun kennis van de andere taal te verbeteren?

Ten vijfde, wat zijn de gevolgen indien treinbestuurders, seingever en andere functies eventueel herhaaldelijk niet slagen voor het taalexamen?

Ik dank u alvast voor uw antwoord.

François Bellot, ministre: Monsieur le président, je n'ai pas encore reçu tous les éléments de la réponse.

Peut-on passer à une autre question en les attendant?

De **voorzitter**: Misschien moet dan eerst een andere vraag worden gesteld, in afwachting van het antwoord op deze vraag. (*Instemming*)

Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "sabotagepogingen van de vakbonden tegen de minimale dienstverlening" (nr. 29184)

Question de Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les tentatives de sabotage du service minimum par les syndicats" (n° 29184)

Inez De Coninck (N-VA): Mijnheer de minister, ik ontving onrustwekkende berichten over doelbewuste pogingen tot sabotage van de minimale dienstverlening door de vakbonden. Blijkbaar zouden zij het personeel ertoe oproepen om hun antwoord over het al dan niet deelnemen aan de stakingen – waarover wij hier uitvoering gedebatteerd hebben en waarop de termijn zelfs nog wat werd ingekort – massaal en net voor het verstrijken van de deadline te versturen, waardoor vele reacties op hetzelfde ogenblik binnenkomen in het systeem.

Met die massale influx van reacties zou men het systeem willen overbelasten en de NMBS zo weinig mogelijk tijd gunnen om een alternatief vervoersplan op te stellen, met als finaal doel het mislukken van de minimale dienstverlening. Ondanks die pogingen heeft de minimale dienstverlening tot zover heel goed gefunctioneerd. Het systeem is daar dus blijkbaar wel op voorbereid.

Mijnheer de minister, klopt het dat er op het laatste ogenblik vanuit het personeel een massale influx van antwoorden komt over het al dan niet deelnemen aan de staking? Dat is een gewone, feitelijke vraag. Is dat zo of is dat niet zo? Kunt u daarbij wat meer toelichting geven?

Minister **François Bellot**: Beste collega, de NMBS meldt mij dat er geen dergelijke problemen geweest zijn. De personeelsleden wachten niet tot het laatste ogenblik om hun intentie kenbaar te maken.

Inez De Coninck (N-VA): Dank u wel, mijnheer de minister.

Het klopt dus niet dat alle reacties op ongeveer hetzelfde moment binnenkomen.

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

Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stiptheid bij de spoorwegen en het Punctuality Action Plan" (nr. 29208)

Question de Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la ponctualité aux chemins de fer et le Punctuality Action Plan" (n° 29208)

Inez De Coninck (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, stiptheid is zonder twijfel een van de meest cruciale criteria die de tevredenheid van de klanten bepalen. De NMBS heeft daartoe een *Punctuality Action Plan* opgemaakt, met daarin tweeëndertig actiepunten. Daarnaast is er ook een *Punctuality Improvement Program* voor de jaren 2020 tot 2022, dat samen met Infrabel werd gemaakt. Het is nodig en nuttig dat beide spoorbedrijven voor de stiptheid specifieke actieplannen ontwikkelen. In onze commissie hebben vertegenwoordigers van de spoorbedrijven enkele weken geleden bevestigd dat beide bedrijven bereid zijn om ter zake stappen te zetten.

Mijnheer de minister, kunt u de inhoud van beide vermelde documenten toelichten?

Welke nieuwe acties of maatregelen zijn vervat in die actieplannen?

Minister **François Bellot**: Mijnheer de voorzitter, mevrouw De Coninck, eerst en vooral wil ik u eraan herinneren dat de leden van de commissie tijdens de vergadering van 23 januari 2019 reeds de gelegenheid hebben gehad om al hun vragen rechtstreeks te richten tot de CEO's en hun collega's die rechtstreeks betrokken zijn bij het beheer van de stiptheid. Ik neem aan dat al de antwoorden op de vragen die u toen stelde over de actieplannen van de NMBS en Infrabel u reeds werden bezorgd. Ik kan u wel als bijlage een samenvatting bezorgen van het NMBS-actieplan 2019 om de stiptheid te verbeteren.

De NMBS zal in de komende maanden, ook samen met Infrabel, het *Punctuality Improvement Plan 2020-2023* opstellen met de steun van een externe consultant. De NMBS en Infrabel zitten momenteel in de fase van de evaluatie van de ontvangen kandidaturen. In de loop van april 2019 zal de consultant gekozen worden en nadien start de uitwerking van dat programma. De opdracht loopt van april tot november 2019. De in het plan vervatte maatregelen zullen na de afloop van de opdracht meegedeeld kunnen worden. Ondertussen blijven de NMBS en de infrastructuurbeheerder dag in, dag uit alles in het werk stellen om een zo hoog mogelijke stiptheid te garanderen.

Het nieuw actieplan dat ik heb gevraagd, moet maatregelen voorstellen die de reeds genomen maatregelen aanvullen.

Ik maak van de gelegenheid gebruik om te vermelden dat de stiptheid sinds twee maanden, met name januari en februari en ook begin maart, is verbeterd ten opzichte van 2018. Sedert het begin van dit jaar bedraagt de stiptheid meer dan 90 %. Deze nieuwe realiteit, tot grote vreugde van de klanten en motiverend

voor de medewerkers van beide ondernemingen, verheugt mij. Er moet uiteraard worden doorgezet worden, want stiptheid is een dagelijkse uitdaging.

Inez De Coninck (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Het klopt dat wij hier een commissie hebben gehad waar wij de CEO's en alle betrokkenen hebben kunnen ondervragen over de stiptheid, maar die toelichting ging in eerste instantie vooral over de oorzaken van vertraging.

De bedrijven gaven aan daarvan werkpunten te maken. Die bewuste commissie dateert ondertussen al van twee maanden geleden, vandaar dat wij willen weten wat de concrete acties inzake stiptheid zijn, met bijvoorbeeld de planning en de benodigde budgetten.

Wij hadden gelezen over een *Punctuality Action Plan* en een *Functionality Improvement Program*. Dat is toch een belangrijk thema, vandaar onze vraag.

Ik dank u voor de bijlage die u hebt meegestuurd. Wij zullen die bekijken. Ik denk dat wij daar niets op tegen kunnen hebben, maar het blijft uiteindelijk bij die doelstellingen waarover iedereen het eens is, zoals preventieve controles bij eerste vertrek. De vraag is hoeveel er dan zullen gebeuren, zal dat in de probleemgebieden gebeuren en zal dat bij de helft of bij een kwart van de treinen gebeuren. Iedereen is ermee akkoord dat dit een van de zaken is waaraan moet worden gewerkt, maar dat moet dan wel worden geconcretiseerd en er moet erop worden toegezien dat daarvoor tijd wordt vrijgemaakt bij het personeel.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

Inez De Coninck (N-VA): Mijnheer de voorzitter, wat betreft mijn vraag over de tweetaligheid, vraag nr. 29183, ben ik bereid die om te zetten in een schriftelijke vraag.

De **voorzitter:** Waarvan akte.

De samengevoegde vragen nrs. 29019, 29068, 29102, 29109, 29118 en 29119 van mevrouw Grovonius, de heer Geerts, mevrouw Gabriëls en de heer Pivin worden omgezet in schriftelijke vragen. Voor de samengevoegde vragen nrs. 29024 en 29229 wachten wij op de heer Calomne. Vraag nr. 29038 van de heer de Lamotte wordt omgezet in een schriftelijke vraag, net als vraag nr. 29090 van de heer Van den Bergh. Voor de samengevoegde vragen nrs. 29091, 29186 en 29218 wachten wij op de heer Geerts. Voor de samengevoegde vragen nrs. 29092 en 29105 wachten wij op de heer Calomne. Vraag nr. 29093 van de heer Vandeput wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

Questions jointes de

- Mme Véronique Waterschoot au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la situation des contrôleurs aériens chez Belgocontrol/skeyes" (n° 29133)

- Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le service minimum chez skeyes" (n° 29182)

- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le conflit social chez skeyes" (n° 29245)

Samengevoegde vragen van

- mevrouw Véronique Waterschoot aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de situatie van de luchtverkeersleiders bij Belgocontrol/skeyes" (nr. 29133)

- mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de minimale dienstverlening bij skeyes" (nr. 29182)

- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het sociaal conflict bij skeyes" (nr. 29245)

Véronique Waterschoot (Ecolo-Groen): Monsieur le président, monsieur le ministre, depuis le dépôt de ma question, l'actualité concernant les contrôleurs aériens a évolué. J'ai donc quelque peu adapté mon texte.

Le mécontentement des contrôleurs aériens grandit chez skeyes. Après une fermeture de l'espace aérien

belge dans la nuit du 1^{er} au 2 mars dernier faute de personnel suffisant pour assurer la sécurité du trafic, les contrôleurs ont mené plusieurs grèves tournantes dont une encore ce jour. Un accord a été conclu avec le syndicat CGSP mais il a été rejeté par la CSC et par le syndicat libéral. Les négociations se poursuivent mais un préavis de grève court toujours.

Les syndicats et la Guilde belge des contrôleurs aériens incriminent un sous-effectif structurel estimé à 20 %, chiffre contesté par l'administrateur général, Johan Decuyper. Les départs naturels, prévisibles vu la pyramide des âges, n'auraient pas été suffisamment anticipés. Si les engagements ont recommencé, vu les périodes et étapes de formation (d'abord comme contrôleur tour et ensuite, comme contrôleur radar), le manque de personnel ne pourrait être comblé avant 2020, selon la Guilde.

Ceux-ci dénoncent également des réglementations du travail et des accords internes qui seraient malmenés. Plusieurs poursuites judiciaires contre l'entreprise seraient d'ailleurs en cours et une condamnation a déjà été établie par le tribunal qui affirme, au passage, que skeyes fait de l'obstruction dans le dossier, ce qui n'est pas un commentaire léger.

Par ailleurs, les contrôleurs sont extrêmement sollicités afin de permettre à skeyes de remplir ses obligations envers ses clients, les aéroports régionaux, et donc de maintenir le nombre de vols prévus dans l'horaire prévu, avec les conséquences que cela entraîne en termes de sécurité. Cette surcharge risque en outre d'être augmentée au vu des mesures préconisées par Eurocontrol, afin de faire face au trafic aérien de l'été. En effet, ces mesures impliqueront un reroutage de certains vols dans le ciel belge et donc plus de trafic à gérer.

Un courriel sollicitant votre attention ainsi que celle des autres membres du gouvernement vous a été transmis le 11 mars par la Guilde belge des contrôleurs aériens. Monsieur le ministre, en sus de la question d'une gestion humaine du personnel de skeyes, il en va ici de la sécurité du trafic dans l'espace aérien belge.

Confirmez-vous le sous-effectif structurel des contrôleurs aériens estimé à 20 % et le fait que celui-ci mette en jeu la sécurité du trafic? Disposez-vous de chiffres permettant d'objectiver la situation à ce propos? Pouvez-vous nous les communiquer (par exemple, l'évolution du nombre d'équivalents temps plein, des heures supplémentaires prestées et de la capacité aérienne durant les cinq dernières années)?

Le commissaire du gouvernement vous a-t-il informé des difficultés de management et des solutions envisagées?

À la veille de la renégociation du contrat de gestion, alors que les conventions liant skeyes aux aéroports régionaux doivent être renégociées et que le ministre wallon en charge menace de recourir à un autre opérateur, quelles solutions entendez-vous promouvoir en vue d'une sortie de crise?

Enfin, la mise en place d'un travail en équipes réduites, prévue par les manuels de sécurité et appliquée dans d'autres aéroports européens afin de garantir une même quantité de vols en les étalant dans le temps, qui implique cependant une réduction de capacité, est-elle possible dans le cadre du contrat de gestion actuel? Préconisez-vous cette solution? Dans le cas contraire, pour quelle raison?

Inez De Coninck (N-VA): Mijnheer de minister, het regeerakkoord van de Zweedse coalitie had de ambitie een gegarandeerde dienstverlening bij Belgocontrol, het hedendaagse skeyes, in te voeren.

Die gegarandeerde dienstverlening moest ervoor zorgen dat in geval van stakingen of acties nog steeds luchtverkeer mogelijk is. Het stakingsrecht van eenieder blijft daarbij gewaarborgd, maar het recht om zich per vliegtuig te verplaatsen, bleef ook gewaarborgd.

Doorheen de legislatuur hebt u steeds geopperd dat u er alle hoop in had dat het bedrijf zelf tot een oplossing zou komen en dat het zelf met een voorstel bezig was. U had ook goede hoop dat het sociaal overleg tot een akkoord zou leiden.

Vandaag zijn wij aan het einde van de huidige legislatuur gekomen. De Zweedse regering heeft geen meerderheid meer en bestaat niet meer. Er is ook geen gegarandeerde dienstverlening bij skeyes. Ze zal er hoogstwaarschijnlijk ook niet meer komen.

Bij de NMBS zijn de zaken anders gelopen. Daar bleek het sociaal overleg geen zoden aan de dijk te brengen. Wij hebben tijdens het sociaal overleg heel veel stakingen meegemaakt. Daarop heeft de Zweedse regering ingegrepen, ook dankzij ons veelvuldig aandringen daarop hier in de commissie en tijdens de plenaire vergadering.

Ondertussen had de gegarandeerde dienstverlening haar nut al kunnen bewijzen, ook bij de luchtverkeersleiders. Zij voeren nu al enige tijd actie, met alle hinder voor het luchtverkeer tot gevolg. Ik zie vandaag nog communicatie van Brussels Airlines, die stelt dat de kosten door die actie in de ettelijke miljoenen euro zullen lopen en dat het echt niet meer werkbaar is, vooral omdat de acties erg onbetrouwbaar zijn.

Brussels Airlines heeft er de buik van vol. Onze luchthaven lijdt imagoschade. Mensen zullen geen beroep meer doen op onze luchthavens en zullen zich verplaatsen.

Mijnheer de minister, daarom heb ik enkele vragen.

Waarom hebt u geen werk gemaakt van een gegarandeerde dienstverlening bij skeyes, het toenmalige Belgocontrol?

Welke inspanningen hebt u in uw hoedanigheid van minister wel geleverd om te proberen bij skeyes/Belgocontrol tot een gegarandeerde dienstverlening te komen?

Kunt u een chronologie van het dossier geven?

David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, het sociaal conflict bij skeyes is door de vorige vraagstellers reeds omstandig toegelicht.

Ik herinner mij dat ik vorige maand nog een vraag heb gesteld over de verlofregeling, omdat die regeling een eerste signaal was dat personeelsleden hun verlof of ander stelsel niet konden opnemen. Ondertussen blijkt en zien wij dagelijks dat het sociaal conflict is toegenomen. Volgens krantenberichten blijkt het personeelstekort bij het luchtverkeersleidingcentrum CANAC meer dan 25 % te zijn. Op het vlak van technische ondersteuning zijn er personeelstekorten. Ook bij de dienst technische storingen zijn er steeds meer signalen dat het er niet van een leien dakje loopt.

Merkwaardig waren de verklaringen van de CEO, Johan Decuyper, in *De Zevende Dag* en bepaalde kranten dat enkele mensen het bedrijf gijzelen. Bij mijn weten is het zeer ongebruikelijk dat een CEO in de media dergelijke uitspraken doet. Dat stemt mij niet hoopvol over het oplossen van het sociaal conflict.

Ik heb hierover de volgende vragen, mijnheer de minister.

Wat is er nu van aan? Wat is de invulling van het organogram vandaag, opgesplitst in de belangrijkste categorieën? Is er effectief een personeelstekort? Waar zijn de grootste personeelstekorten?

Wat is de impact van de pensionering van medewerkers op de bedrijfsvoering de komende vijf jaar? In welke mate heeft de bedrijfsleiding ter zake maatregelen genomen?

Zijn er dit jaar inderdaad al technische storingen geweest? Zijn we als het ware door het oog van de naald gekropen en wat is de oorzaak van die storingen?

Op basis van welke argumenten zegt de CEO dat het bedrijf gegijzeld wordt? Welke maatregelen heeft hij zelf genomen of zal hij nemen om opnieuw tot een reguliere dienstverlening te komen? Deelt u zelf, als lid van de regering, de mening van de CEO dat het bedrijf gegijzeld wordt? Zo ja, bent u dan ook bereid om in te grijpen?

François Bellot, ministre: Monsieur le président, chers collègues, vous m'avez interrogé sur les effectifs au sein de Belgocontrol/skeyes. Voici les éléments que me communique l'entreprise.

Skeyes emploie actuellement 875 personnes: 41 % de contrôleurs aériens, 23 % de techniciens spécialisés et 36 % de personnel administratif. Le nombre d'employés a augmenté de 11 % par rapport à 2014. Ces cinq dernières années, l'entreprise publique a recruté 102 nouveaux candidats contrôleurs aériens afin de

garantir la continuité des opérations et de faire face à l'augmentation du trafic. Parmi ces 102 candidats, 28 ont échoué au test de fin de formation, qui dure deux ans. Ceci malgré des examens de présélection déjà exigeants.

Les nouvelles recrues entrent progressivement en fonction après deux années de formation. Trente-deux nouveaux contrôleurs aériens sont déjà entrés en service et 42 sont en cours de formation. Le nombre de contrôleurs aériens chez skeyes a augmenté de 14 % par rapport à 2014.

De maximale capaciteit van het aantal studenten dat gelijktijdig een stage kan uitvoeren in de controletorens is momenteel bereikt. Teneinde het personeelsbestand versneld te versterken, zullen de aspirant-verkeersleiders voortaan hun stage rechtstreeks mogen uitvoeren in het controlecentrum, zonder naar de verkeerstoren te gaan.

Vingt-six pourcents des contrôleurs aériens ont plus de 50 ans. L'entreprise devra continuer à recruter dans les cinq prochaines années pour remplacer les contrôleurs aériens qui atteignent leur fin de carrière.

Skeyes est bien consciente de ce défi et a mis en place une structure de formation appropriée en *joint venture* avec Entry Point North, une académie suédoise spécialisée dans la formation des contrôleurs aériens. Cela permet aux contrôleurs de se former sur le site de Bruxelles et ainsi d'éviter un déménagement de longue durée en Suède où la formation était organisée ces dernières années, ce qui était difficilement compatible avec une vie de familiale et sociale en Belgique.

La sécurité de la navigation aérienne constitue la première priorité du personnel et du management de l'entreprise. Il faut d'ailleurs souligner que le nombre d'incidents dans notre espace aérien est en nette diminution ces dernières années. L'entreprise a enregistré sa deuxième meilleure année en 2018 en matière de sécurité aérienne.

Lorsque le personnel est insuffisant, des restrictions de capacité doivent être instaurées via le gestionnaire de réseau Eurocontrol. Cette régulation de trafic permet de s'assurer que la charge de travail, pour chaque contrôleur aérien, reste dans les limites.

In 2018 werd er in het Belgisch luchtruim een vertraging van 0,06 minuten per vlucht opgetekend als gevolg van de capaciteitsbeperkingen door het gebrek aan personeel in het controlecentrum van skeyes. Ter vergelijking, op het niveau van Europa bedroeg de gemiddelde vertraging per vlucht door het gebrek aan personeel in de Europese controlecentra 0,13 minuten in 2018.

U hebt mij eveneens vragen gesteld over het sociaal conflict van de voorbije dagen.

Je tiens à rappeler que le système de *pooling* mis en place en 2016 avait permis d'éviter des mouvements de grève.

Tijdens de syndicale acties heeft de directie van skeyes vastgesteld dat bepaalde personeelsleden zich ziek meldden of aangaven te staken net voor het begin van hun shift. Voor die laattijdige aanzeggingen konden geen oplossingen worden gevonden die de continuïteit van de operaties konden verzekeren.

Comme le protocole d'accord social ne prévoit pas de mentionner une date précise d'interruption de service, cela ouvre la porte à de longues périodes de préavis à l'intérieur desquelles des indisponibilités pour cause de grève peuvent intervenir, ce qui rend l'organisation des services et l'information aux opérateurs très difficiles dans de telles circonstances.

Cette situation imposait des régulations de trafic afin de garantir la sécurité aérienne. Ces restrictions de capacité ont un impact très important sur la ponctualité des vols pour les passagers et sur le développement de nos aéroports. Elles doivent donc être limitées tant que possible et ne peuvent en aucun cas constituer une solution structurelle.

Teneinde het sociale conflict te regelen, heeft de directie van skeyes een sociaal akkoord gesloten in de paritaire commissie van 22 maart. Het akkoord, dat goedgekeurd werd door het management en een van de vakbondsorganisaties, wat volgens de regels van het sociaal overleg volstaat voor een meerderheid, voorziet in een aantal oplossingen inzake de aanwervingen en de loopbaan, teneinde de continuïteit van de dienst structureel te versterken.

De directie van de onderneming roept het volledige personeel op om zich te schikken naar het akkoord, dat overeenkomstig de regels van het sociaal overleg rechtstreeks toepasselijk is. Voorts is de onderhandeling van de herziening van de uurroosters en de loopbaan van de luchtverkeersleiders na anderhalf jaar discussie in haar eindfase getreden.

Le dialogue social avec les syndicats se poursuit. Une réunion est encore planifiée cet après-midi. Dans ce cadre, je tiens à rappeler que skeyes/Belgocontrol est une entreprise qui bénéficie d'un monopole d'État, ce qui est un privilège, car la plupart des entreprises de ce monde doivent faire face à de la concurrence. Il ne faut pas abuser d'une telle situation de monopole en prenant le secteur en otage. Il est important que direction et syndicats soient conscients qu'une solution rapide est nécessaire dans pareille situation où l'impact des mouvements de grève sur l'activité économique aéroportuaire et sur les voyageurs est très conséquent.

Dès lors, j'invite chacun à prendre ses responsabilités dans un secteur où les acteurs, à l'exception de skeyes /Belgocontrol évoluent dans un environnement très concurrentiel et où les localisations et délocalisations sont très mobiles.

Au niveau des aéroports régionaux, étant donné cette situation de monopole et afin d'améliorer ses services, skeyes vise à conclure des accords de partenariat stratégique avec chaque aéroport afin d'appuyer ceux-ci dans leur développement. Il revient aux aéroports de définir leurs attentes pour ce partenariat, mais il est clair que la continuité des services constitue un des éléments importants sur lequel les Régions insisteront avant de signer un accord ou de trouver une autre solution.

Enfin, sur le plan des perturbations techniques, l'entreprise me signale qu'il n'y a pas eu, en 2019, de problèmes techniques qui auraient eu un impact sur les opérations et sur la sécurité.

Véronique Waterschoot (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie pour les chiffres que vous nous avez transmis.

Il semble qu'il y ait une vraie différence d'objectivation dans le chef du management, de certains syndicats et de la Guilde. Je doute que ces personnes mettent en route des grèves tournantes ayant un impact sur l'entreprise sans avoir une bonne raison. Il me semble nécessaire d'objectiver ces différences de manière plus fine. L'augmentation du nombre de contrôleurs que vous évoquez ne permet vraisemblablement pas de combler les manques.

Vous avez évoqué l'embouteillage dans les formations et le fait que les étudiants ne puissent plus prester leur stage dans la tour, mais au centre de formation. Cela m'inquiète un peu, car les circonstances ne sont pas les mêmes en situation réelle ou simulée. La réalité est tout à fait différente au centre de formation. C'est aussi un indice de l'embouteillage des formations et donc d'un problème d'engagements, qui ne permettent pas de répondre aux besoins.

Dans vos propos, j'entends qu'il n'y a pas de problème de gestion de personnel, ni de problème de surcharge des contrôleurs aériens. Pourtant, il y a une série de griefs sur la table: non-respect des 35 heures par semaine, ni du principe de cinq jours de travail, deux jours de repos. J'ai des preuves de prestations continues jusqu'à dix jours d'affilée. Certains articles de presse évoquent même trente jours. Il y a également des refus de demandes de pause carrière ou de congé parental, non-respect de règles d'ancienneté, d'introduction d'un système de jours de garde prévus dans l'horaire mensuel des contrôleurs et comptabilisé comme un jour de repos, alors qu'au vu du manque de personnel, ce jour de garde est presque systématiquement presté. Tout cela me semble constituer des indices de problèmes de sous-effectifs. Peut-être que je n'ai pas bien compris vos propos, mais il ne me semble pas que vous ayez confirmé ce constat.

La solution de travail en équipe réduite ne semble pas être retenue. Pourtant, il s'agit d'une solution adoptée par d'autres aéroports. Peut-être faudrait-il creuser cette idée en vue d'une sortie de crise?

J'entends bien qu'un accord a été accepté par une des organisations syndicales, mais pas par les autres. Cela va-t-il permettre une sortie de crise? Je n'en suis pas certaine. Peut-être que le problème réside dans le fait que les contrôleurs aériens n'émargent pas à l'organisation syndicale qui a marqué son accord? Je leur laisse gérer cette question. En tout cas, je ne peux que vous encourager à objectiver les faits et à ne pas tout faire porter sur le dos du personnel de skeyes.

Inez De Coninck (N-VA): Mijnheer de minister, dank u voor uw antwoord, maar mijn vragen gingen specifiek over de gegarandeerde dienstverlening, die de Zweedse regering zich had voorgenomen in te voeren voor de luchtverkeersleiders. U merkt op dat zij nog altijd een monopolie hebben, terwijl zij nog altijd vanuit de Staat worden aangestuurd en betaald.

Wij staan 200 % achter het idee van de gegarandeerde dienstverlening. Uit de resultaten bij het spoor blijkt ook dat dat werkt. Werknemers hebben nog altijd recht op staken, maar er moeten wel regels worden gevolgd. De impact van stakingen is voor reizigers minder groot. Nu waren er dagen dat het luchtruim volledig dicht was. Dat is echt nefast.

Ik leid uit uw niet-antwoord op de vraag af dat daarvoor niet veel inspanningen zijn geleverd. Nochtans had u de touwtjes in handen. U had de bevoegdheid om het bedrijf aan te porren werk te maken van de gegarandeerde dienstverlening en kon, als dat niet lukte, het dossier naar u toetrekken en dat via parlementaire weg, zoals bij het spoor, vorm geven. Dan zouden wij deze discussie hier niet moeten voeren.

Ik heb alle begrip voor de discussie over het sociaal statuut en de werkdruk, maar nu worden we gegijzeld door de stakingen, omdat het luchtruim wordt gesloten.

David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, ik heb akte genomen van de verschillende subantwoorden op de verschillende vragen.

In de kranten leren we in de anonieme getuigenissen over een heel andere realiteit. Het is voor ons en de publieke opinie dan heel moeilijk te weten waar de waarheid ligt.

Ik hoop dat het sociaal conflict kan worden opgelost en het management en de verschillende syndicale organisaties en gildes tot een vergelijk komen met het oog op een goede dienstverlening voor de klanten en de gezondmaking van het bedrijf.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: De samengevoegde vragen nrs. 29091 en 29186 van de heer Geerts en nr. 29218 van de heer Van den Bergh worden omgezet in schriftelijke vragen.

Questions jointes de

- **M. Laurent Devin** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le rapport du SPF Mobilité sur les déplacements domicile - travail" (n° 29187)

- **Mme Gwenaëlle Grovonius** au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le rapport du SPF Mobilité sur les déplacements domicile - travail" (n° 29228)

Samengevoegde vragen van

- de heer **Laurent Devin** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het rapport van de FOD Mobiliteit over het woon-werkverkeer" (nr. 29187)

- mevrouw **Gwenaëlle Grovonius** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het rapport van de FOD Mobiliteit over het woon-werkverkeer" (nr. 29228)

Gwenaëlle Grovonius (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, vous avez sans doute pris connaissance, comme moi, de la dernière étude du SPF Mobilité sur les habitudes de déplacement des travailleurs en Belgique. Si certaines évolutions sont appréciables (comme le recul de la voiture dans les Régions bruxelloise et flamande), d'autres sont plus inquiétantes. À commencer par le recul de la part du train dans les déplacements en Wallonie depuis 2014. Ce phénomène est particulièrement interpellant pour plusieurs raisons: d'une part, parce qu'il coïncide avec une augmentation des trajets en voiture seule et non un report vers une mobilité plus durable; d'autre part, parce qu'en Région flamande, le même chiffre est stable depuis 2014.

La corrélation entre ce phénomène et la baisse de la satisfaction des voyageurs de la SNCB, la dégradation

de la ponctualité et les trois milliards d'économies imposés au rail sous cette législature est évidente. D'autant plus que ces économies affectent d'abord Infrabel et que le gestionnaire de l'infrastructure ne cesse de mettre en garde face à la dégradation du réseau, particulièrement en Wallonie. Les syndicats aussi, d'ailleurs.

Monsieur le ministre, comment expliquez-vous le recul du train chez les navetteurs wallons? Comment expliquez-vous qu'il n'est pas comparable en Flandre? Comment appréciez-vous votre responsabilité et celle de votre gouvernement face à cette évolution?

François Bellot, ministre: Petite boutade: vous aviez posé, votre collègue et vous, la même question au mot près.

Gwenaëlle Grovonius (PS): C'est parce que mon collègue ne serait pas présent que nous l'avons redéposée en mon seul nom.

François Bellot, ministre: Je voudrais rappeler que l'enquête fédérale que vous citez ne concerne que les déplacements domicile-travail des travailleurs des grandes entreprises. Ce n'est donc que très partiel. Les résultats ne reflètent pas la réalité globale de la mobilité dans notre pays. Les autres motifs de déplacement ne sont pas pris en compte.

Le premier objectif de cette enquête est de stimuler les discussions sur la mobilité au sein des entreprises, via le dialogue social. C'est pourquoi elle est obligatoire, tous les trois ans, pour tous les employeurs belges occupant au moins 100 travailleurs.

Je constate que vu les tendances observées depuis la première édition de l'enquête, en 2005, les employeurs belges sont de plus en plus actifs dans le domaine de la mobilité. Par exemple, ils sont de plus en plus nombreux à octroyer des indemnités vélo aux cyclistes, à rembourser entièrement l'usage des transports en commun ou à faire des campagnes de sensibilisation.

Les analyses du SPF Mobilité et Transports montrent par ailleurs que ces mesures sont efficaces et permettent d'augmenter le recours à des modes de transport différents de la voiture. Il reste cependant une marge de progression importante dans les mesures pouvant être prises par les employeurs. Je pense notamment au développement du télétravail, qui permet déjà aujourd'hui de diminuer le nombre de déplacements.

De nombreux facteurs jouent sur le développement de ces parts modales, comme la localisation des entreprises, l'évolution de l'emploi, l'intervention de l'employeur dans les frais d'abonnement de transports en commun ou encore le niveau de congestion qui pousse les navetteurs à choisir une alternative à la voiture.

Les statistiques par Région que vous évoquez sont liées au lieu de travail. Or, nombre de Wallons comme de Flamands font la navette jusqu'à Bruxelles. L'usage du train constitue pour la majorité d'entre eux la solution la plus efficace et connaît une progression.

Selon les chiffres plus détaillés de cette enquête, la part de l'utilisation du train pour les travailleurs wallons se rendant à Bruxelles est passée de 52,6 % en 2014 à 55,3 % en 2017 – soit un taux supérieur à celui des navetteurs flamands.

D'après le SPF Mobilité et Transports, en 2018, le nombre total de kilomètres parcourus en voiture sur nos routes a légèrement diminué de l'ordre de 1 %, alors que le nombre de voyages en train a augmenté de 3,4 % en 2017 et 3,6 % en 2018. La SNCB a identifié deux raisons expliquant cette évolution. Tout d'abord, en décembre 2016, l'offre ferroviaire a augmenté de 72 trains dans et autour de Bruxelles et, en décembre 2017, de 5,1 %. De plus, la tendance s'est poursuivie en ce début d'année.

Vous évoquez en préambule à vos questions la dégradation de la ponctualité. Les chiffres des trois derniers mois vous donnent tort et démentent vos affirmations. En effet, depuis janvier, la ponctualité a atteint un taux supérieur à 90 %. Il s'agit d'une augmentation de 2 % par rapport à la même période en 2018.

Enfin, pour les 3 milliards d'économies, il s'agit en réalité de 200 millions sous cette législature, qui sont consécutifs à la décision du gouvernement fédéral d'injecter 1 milliard d'euros supplémentaires après une demande de 1,2 milliard d'efforts dans les frais d'exploitation. Le gouvernement Di Rupo avait, quant à lui,

imposé 900 millions d'euros d'économies, qui n'avaient pas été compensés d'une manière ou d'une autre.

Gwenaëlle Grovonius (PS): Monsieur le ministre, entre nous, cela ressemble toujours à un dialogue de sourds. Nous avons beau mettre en évidence les problèmes, vous ne les prenez pas vraiment en compte.

Je suis contente d'apprendre que la ponctualité est visiblement bonne. Je pense que les navetteurs seront aussi ravis de l'apprendre. Pour les investissements non plus, il n'y a pas de problème et aucune coupe budgétaire n'a été réalisée sous cette législature. Dont acte. Là aussi, ce n'est pas du tout ce qu'on constate.

En ce qui concerne les questions précises qui ont été posées ici, j'ai l'impression qu'on a fort tourné autour du pot et qu'on met sur la table des éléments qui, au final, n'encouragent pas nécessairement l'usage du train. Je suis un peu sceptique quant aux réponses que vous m'avez fournies. Ceci étant dit, cela aura été le cas à plus d'une reprise sous cette législature.

Je continue à penser et à croire que sans un investissement massif dans la SNCB, on n'arrivera pas à atteindre les objectifs que l'on veut se fixer - mais puisque tout va bien, n'en parlons plus!

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Question de M. Michel Corthouts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les travaux RER en Brabant wallon" (n° 29210)

Vraag van de heer Michel Corthouts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de GEN-werken in Waals-Brabant" (nr. 29210)

Michel Corthouts (PS): Monsieur le ministre, je me permets de vous interpellier concernant la reprise des travaux RER en Brabant wallon. Vous avez en effet assisté, en présence du premier ministre, à la reprise des travaux RER à la fin du mois de février.

Cette reprise des travaux est certes une bonne chose, après trois années d'interruption, mais il semblerait que de nombreux permis n'aient pas encore été délivrés.

Monsieur le ministre, pouvez-vous, dès lors, me faire l'inventaire des permis qui doivent encore être délivrés? Ces retards de délivrance de permis vont-ils générer du retard dans l'avancement des travaux? Lors de la reprise des travaux, M. Lallemand a évoqué le fait que certains trains devront être supprimés afin que les travaux puissent être terminés dans les délais, c'est-à-dire en 2031. Monsieur le ministre, pouvez-vous déjà me dire combien de trains devront être supprimés et l'impact que vont occasionner ces suppressions pour les navetteurs?

François Bellot, ministre: Cher collègue, je répondrai d'abord à votre première question: les demandes de permis pour des aménagements en Brabant wallon autour des gares doivent encore être délivrées pour La Hulpe, Ottignies, Waterloo, Braine-l'Alleud et Nivelles. La SNCB et Infrabel n'excluent pas d'introduire d'autres demandes de permis pour amender les permis déjà obtenus, afin de répondre à leurs besoins réactualisés. Le permis de la gare de Waterloo devrait d'ailleurs tomber dans les cinq jours qui viennent.

En outre, les plannings de mise en service des tronçons des lignes 124 et 161 tiennent *a priori* compte des délais normaux pour l'octroi des permis nécessaires aux travaux. À ce stade, les travaux n'accusent aucun retard.

Enfin, comme je l'ai déjà mentionné à maintes reprises, tous les travaux réalisés par Infrabel doivent permettre d'améliorer l'offre à terme et sont indispensables. Ils génèrent certains désagréments que le gestionnaire d'infrastructure tente de réduire au minimum.

Afin de perturber le moins possible la circulation des trains, Infrabel a décidé de réaliser les travaux de nuit, ce qui représente un surcoût important. Certes, une heure de travail de nuit est plus chère qu'une heure en journée. Mais le maintien d'une mobilité de qualité durant les travaux est à ce prix.

Pour respecter le planning prévu dans le cadre des travaux RER et repris en annexe de l'accord de coopération d'exécution RER, signé par tous les gouvernements régionaux et le fédéral, Infrabel a besoin

d'une plage horaire minimum de six heures d'affilée, soit cinq heures de travail effectif.

L'interruption du trafic, légèrement anticipée, alloue aux équipes techniques une plage de travail d'environ six heures (soit cinq heures de travail effectif) au lieu d'une prestation normale de huit heures (si les travaux étaient réalisés en plein jour, en coupure totale).

Bien que pénalisantes pour Infrabel, ces dispositions permettent toutefois de réaliser ces travaux en respectant le timing fixé et en limitant l'impact sur la clientèle. Pour rendre cela possible, compte tenu de l'amplitude de la plage horaire de la desserte des trains de la ligne 124, il a fallu supprimer deux trains, le 1994 et le 1995, c'est-à-dire ceux au départ de Bruxelles-Midi à 23 h 24 et à 00 h 24 à destination de Nivelles. Cela a été communiqué par la SNCB en date du 26 novembre 2018.

La SNCB a également étudié la piste des bus, mais la durée des trajets entre Bruxelles-Midi et les communes desservies par ces trains est trop pénalisante en bus en comparaison avec la durée des trajets en train. Pour les voyageurs du train 1994, à savoir celui au départ de Bruxelles-Midi de 23 h 24, les usagers ont une alternative avec le bus des TEC de la ligne W, dont le dernier trajet démarre de Bruxelles-Midi à 23 h 13 et arrive à Rhode-Saint-Genèse à 23 h 40. Les deux derniers trains du soir ne circulent donc plus via la ligne 124 mais passent par les lignes 96 et 117.

Pour permettre de réaliser certains travaux, des mises hors-service de lignes et de services à voie unique durant le week-end ont lieu chaque année. Le nombre de ces coupures et l'impact sur le plan de transport de la SNCB sont en discussion entre la SNCB et Infrabel, qui mettent tout en œuvre pour réaliser les travaux dans les temps, tout en garantissant une offre adaptée aux enjeux de mobilité.

Il faut aussi savoir que la responsabilité du comité de pilotage est de vérifier de manière permanente le respect des plannings et des budgets alloués aux différentes sections du dossier RER.

Michel Corthouts (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour les éléments de réponse que vous m'avez donnés. J'en ai pris bonne note.

Vos propos ont de quoi tracasser. Dans mon passé professionnel, j'ai été directeur général du TEC Brabant wallon. Je suis entré en fonction en 1993 et je me rappelle qu'à l'époque, on annonçait déjà que le RER était prévu pour le début des années 2000. Quand j'entends que La Hulpe, Ottignies, Waterloo, Nivelles devront faire l'objet d'attribution de permis complémentaires, je crois que ce délai de 2031 sera encore remis en doute. C'est vraiment navrant, en tout cas pour tous les navetteurs du Brabant wallon.

Mais, comme dit l'adage: il conviendra de toujours reconstruire ce qu'a détruit l'usure du temps et la folie des hommes.

François Bellot, ministre: En complément d'informations, je vous donne l'exemple du permis de la gare de Waterloo qui a été déposé début février 2018. Est-il raisonnable de devoir attendre quatorze mois l'accord des autorités censées délivrer le permis?

Michel Corthouts (PS): Non, c'est clair!

François Bellot, ministre: Et ce n'est pas la responsabilité de SNCB-Infrabel!

Le comité de pilotage, dirigé par M. Hansen, secoue le cocotier là où la noix de coco se trouve au moment où il y a du retard. C'est ainsi que je sais que la dernière limite relative au permis de la gare de Waterloo échoit maintenant. Chacun doit assumer. Le dossier a pris du retard. Le rapport de la Cour des comptes en a expliqué les raisons. Deux tiers des raisons du retard ne sont pas à imputer aujourd'hui à la SNCB ou à Infrabel pour ce qui concerne les délais. Je ne parle pas des montants. Je vous invite à consulter le rapport.

À un moment donné, chacun doit prendre ses responsabilités.

Michel Corthouts (PS): C'est dommageable pour les navetteurs, monsieur le ministre!

François Bellot, ministre: Oui, mais la responsabilité n'est pas toujours là où l'on croit!

Michel Corthouts (PS): Je suis d'accord.

Vous me donnez les explications techniques mais, entre-temps, les navetteurs n'ont pas le service adéquat qui leur était promis voici quasiment trente ans.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: Vraag nr. 29221 van de heer Devin wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

Question de Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la sécurité du passage à niveau de Jambes" (n° 29235)

Vraag van mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de veiligheid van de overweg in Jambes" (nr. 29235)

Gwenaëlle Grovonius (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, un enfant d'une dizaine d'années a été happé par un train mardi dernier vers 12 h 45 à hauteur du passage à niveau de Jambes. Il est mort sur le coup. Selon l'enquête, cet enfant aurait franchi les voies après le passage d'un train de marchandises et n'aurait pas vu arriver un autre train effectuant la ligne Namur-Dinant. Le feu rouge était allumé et la barrière était fermée.

Jeudi dernier, la question de la sécurisation des passages à niveau sur le territoire namurois a, à nouveau, été posée par le groupe PS au conseil communal. Du nouveau se profilerait quant à la mise en place d'un couloir sous voies. Une réunion d'information pour les riverains serait bientôt programmée par Infrabel.

Monsieur le ministre, pouvez-vous me confirmer ces informations? Dans quels délais ces travaux urgents seront-ils organisés? Quelle date est-elle prévue pour la réunion avec les riverains?

François Bellot, ministre: Monsieur le président, chère collègue, la mort d'un enfant constitue un drame absolu. Aussi, les précisions que je vais apporter ici doivent servir à éviter que cela ne se reproduise. Il ne faut pas alimenter l'une ou l'autre polémique.

Concernant l'accident lui-même, l'enquête est en cours, mais il semble bien que ce que vous évoquiez soit vérifié. Force est de constater, en tout cas, que les comportements dangereux se multiplient sur le domaine ferroviaire. C'est pourquoi j'ai personnellement apporté tout mon soutien au plan d'action national "Railspect" lancé par Infrabel en début de semaine. Tout doit être mis en œuvre pour que ce type d'accidents n'arrive plus.

Les mesures de prévention et, quand nécessaire, de répression, sont au cœur de ce plan puisque ce sont les comportements dangereux qui sont presque systématiquement la cause de l'accident. Ce sont eux qui doivent disparaître.

Je dois vous signaler, madame Grovonius, qu'au moment où les enquêteurs et les journalistes étaient sur place, des gens ont encore traversé le même passage à niveau alors qu'il était fermé.

Vous évoquiez le remplacement d'un passage à niveau par un couloir sous voies. Dans le cas d'espèce, il faut rappeler qu'il y a trois passages à niveau – le 99 à Jambes, le 100 à Géronsart, le 101 à Velaine – sur la ligne 154 Namur-Dinant dans la traversée de Jambes, et que tous les trois sont concernés à des degrés divers par un projet de suppression.

Je n'évoque ici que le passage 99 situé avenue Joseph Materne, à côté de la gare de Jambes, puisque c'est là qu'est survenu le dramatique accident la semaine dernière.

Le passage en question a déjà fait l'objet d'une demande de permis en 2012. L'instruction de ce permis n'est jamais arrivée à son terme. Elle est officiellement suspendue, dans l'attente des résultats finaux de l'étude d'incidence.

Vu ce blocage, il a été convenu en 2016 avec le SPW (le Service Public de Wallonie) qu'un nouveau permis serait déposé. Ce nouveau permis engloberait à la fois le projet du SPW de contournement de Jambes et le

projet d'Infrabel de suppression du passage à niveau dont question qui sont liés par la nécessité de créer un pont avenue Materne.

Infrabel m'informe qu'il avait été convenu, en 2017, que le SPW piloterait l'ensemble de l'action et déposerait la demande de permis commune dans le courant de 2018. Il semble, cependant, que cela n'ait pas encore été réalisé (Infrabel doit remettre son projet au SPW qui doit intégrer ce dernier dans le plan de transport de Jambes, mais cela n'a pas encore été fait). Néanmoins, Infrabel conserve la volonté de faire aboutir ce projet à terme et est totalement disposée à organiser une réunion d'information avec les riverains, dès que des avancées seront enregistrées dans ce dossier afin de fournir tous les détails indispensables.

Vous suivez sans doute la saga de l'autre suppression d'un passage à niveau qui est dans le même état puisque, lors de la consultation publique, il a été demandé de revoir le projet de fond en comble, ce qu'Infrabel est en train de faire en vue de déposer un nouveau permis d'urbanisme pour ce passage.

Gwenaëlle Grovonius (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour ces éléments de réponse.

On est donc nulle part, contrairement à ce que j'ai entendu lors du conseil communal. C'est très inquiétant, d'autant que quand on a installé la caserne des pompiers à Namur, la suppression de ce passage à niveau était un point déterminant.

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

De **voorzitter**: De vragen nrs. 29240, 29241, 29242, 29243, 29250, 29251, 29252, 29253 en 29254 van de heer Kir worden omgezet in schriftelijke vragen.

Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het succes van Blue-bike voor de first and last mile" (nr. 29246)

Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le succès de Blue-bike pour le premier et le dernier kilomètre" (n° 29246)

David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, uit het jaarverslag van Blue-bike bleek dat het een zeer goed jaar was. In 2018 werden er 224 000 Blue-bikeritten gemaakt, een stijging met 8 % ten opzichte van 2017. Ook het aantal locaties steeg, van 53 naar 60. Hierdoor konden er 200 fietsen meer worden geplaatst.

We zien dus dat mobiliteit effectief duurzamer wordt, aangezien 93 % van de verplaatsingen met Blue-bike gebeuren in combinatie met het openbaar vervoer. Belangrijk is dat het merendeel van de ritten verplaatsingen met de wagen vervangen, wat resulteert in 62 690 uitgespaarde autoritten. Het is dus een modal shift in de praktijk.

We voerden hier al meermaals het debat over het afstoten van de participatie van de NMBS in Blue-bike, dat nu in handen is van De Lijn. Uit de cijfers blijkt nochtans dat het initiatief belangrijk is voor de NMBS. Ook in Nederland draagt het systeem van de deelfietsen enorm bij tot de stijging van het aantal reizigers van de NS.

Mijnheer de minister, de impact van Blue-bike op de *first and last mile* naar het station is zeker een feit. Pendelaars die voorheen met de auto naar het station kwamen, kiezen nu voor de fiets. Hoe ziet de NMBS die evolutie?

De NMBS heeft 552 opstapplaatsen, terwijl Blue-bike op slechts 60 locaties beschikbaar is. Er is dus nog potentieel. Is er een traject uitgestippeld voor investeringen om de combinatie van trein en fiets te verbeteren?

Blue-bike maakt geen deel meer uit van de NMBS. Hoe verloopt de samenwerking tussen de twee entiteiten nu? Welke maatregelen kunnen er genomen worden om de samenwerking te faciliteren?

Minister François Bellot: Beste collega, de NMBS heeft in 2018 een strategie trein plus fiets goedgekeurd. Het actieplan voorziet in de realisatie van 50 000 extra fietsplaatsen tegen 2025. Het doel hiervan is om

kwaliteitsvolle fietsstalling aan te bieden in alle stations van de NMBS. Dat moet fietsers de mogelijkheid bieden om hun fiets veilig, snel en comfortabel te stallen.

Er bestaat een samenwerkingsovereenkomst tussen Blue-Mobility en de NMBS met duidelijke engagementen inzake de gegarandeerde beschikbaarheid van Blue-bikes en de uitbreiding ervan van 1 294 naar 3 710 fietsen.

David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord.

We hopen natuurlijk dat die planning voor 2025 zeker gerealiseerd wordt. Wat ons betreft, mag dat versneld gebeuren, omdat het systeem het potentieel voor de spoorwegen zelf vergroot en het bijdraagt tot een effectieve modal shift.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het aantal nodige zitplaatsen tegen 2030" (nr. 29247)

Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le nombre de places assises nécessaires d'ici 2030" (n° 29247)

David Geerts (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, in 2015 stelde de NMBS dat 190 000 extra zitplaatsen nodig zouden zijn tegen 2030, waarvan 105 000 tegen 2023 zouden moeten worden gerealiseerd, om te voldoen aan, enerzijds, de reizigersaan groei en, anderzijds, het buiten dienst stellen van oud materiaal dat niet met ETCS compatibel is.

Nu zien wij de voorbije twee jaar echter dat het aantal reizigers veel sterker stijgt dan in 2015 is begroot. De prognoses toen waren een jaarlijkse groei of stijging van 0,5 % ingevolge het woon-werkverkeer. In 2017 stellen wij echter een stijging van 3,6 % en in 2018 van 3,7 % vast. Wij stellen ook vast dat het woon-werkverkeer evenredig stijgt.

Er zal dus een tekort zijn. De cijfers van 2015 moeten bijgevolg worden bijgesteld. Dat is onze visie.

Mijn vragen zijn de volgende.

Stelt de NMBS dat die 190 000 extra zitplaatsen in 2030 voldoende zullen zijn om de groei op te vangen? Indien niet, heeft de NMBS een plan met nieuwe cijfers?

Hoeveel zitplaatsen zijn in het kader van de recente stijgingen effectief nodig om de voorspellingen van de treinreizigersaan groei te kunnen beantwoorden? Hoeveel nieuw materiaal zou in theorie nodig zijn om dat aantal zitplaatsen te bekomen, zonder met de bestelling van de 445 M7-treinstellen rekening te houden?

Hoeveel extra zitplaatsen kan de verhoging van de beschikbaarheidsgraad van 80 naar 86 % garanderen?

Welke structurele tekorten zijn er? Op welke lijnen zullen die tekorten optreden?

Minister **François Bellot**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Geerts, de 445 M7-rijtuigen zullen aan 50 620 treinreizigers een zitplaats bieden.

De instroom van het nieuwe materiaal zal gepaard gaan met de buitendienststelling van een belangrijk deel van het park dat niet aan ETCS kan worden aangepast of dat onverenigbaar is met de evolutie van de comfortnormen.

Bovendien werkt de NMBS aan de verhoging van de bedrijfszekerheid van haar park en zullen dankzij de technologiestaan dardisering tussen de M7- en de M6-rijtuigen schaalvoordelen een belangrijke rol spelen bij het bepalen van de precieze behoefte aan zitplaatsen op lange termijn.

Op langere termijn zijn vooruitzichten tot 2030 niet betrouwbaar genoeg, gelet op de onzekerheid die hoofdzakelijk verband houdt met de evolutie van de klantentoe name. De NMBS actualiseert momenteel haar

behoeften aan zitplaatsen tegen 2025, rekening houdend met de verwachte groei van het aantal klanten, met de projecten om de bediening te verruimen en met een verbeterde beschikbaarheid van de materialen.

Het aantal bijkomende materialen dat zal moeten worden aangekocht in de periode 2022-2025, nadat de eerste M7-bestellingen in dienst werden genomen, moet nog precies worden bepaald. Om tegemoet te komen aan de behoeften tussen 2025 en 2030 kan de NMBS ofwel bijkomende M7-rijtuigen aankopen, ofwel een nieuwe opdracht uitschrijven voor de aankoop van nieuw materiaal.

Tevens dient erop te worden gewezen dat de verjonging van het materiaalpark slechts een aspect is om de beschikbaarheidsgraad te verhogen. In fine worden, enerzijds, de betrouwbaarheid en, anderzijds, de beschikbaarheid van het materiaal veeleer verbeterd door een combinatie van verschillende factoren, waaronder bijvoorbeeld de organisatie van het onderhoud.

Tot slot, is het inderdaad zo dat de beschikbaarheid van bepaalde rijtuigen onder druk staat. Dit leidt op een aantal dagen tot verkorte samenstellingen op bepaalde lijnen, inzonderheid de lijnen waarop breaks rijden – IC Luik/Quévrain, IC Hasselt/Antwerpen via Brussels Airport, IC Oostende/Brussels Airport, IC Kortrijk/Brugge/Knokke – en waarop AM96-materiaal rijdt – IC Poperinge/Rijsel/Antwerpen, IC Doornik/Brussels Airport/Bergen.

David Geerts (sp.a): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord.

Ik ben het met u eens dat de beschikbaarheid van het materiaal ook een belangrijke factor is om capaciteit te genereren.

Ik wilde deze laatste vraag absoluut stellen omdat wij vaststellen dat het bestellen van nieuw materiaal zeven jaar en langer kan duren. Als we ook vaststellen dat er de laatste twee jaar een groei van meer dan 3 % was, een significante groei, dan kunnen wij niet wachten om bij te sturen, om te wachten tot een programma afgelopen is, omwille van de doorlooptijd. Dit is natuurlijk een open, meer algemene vraag. Wij moeten voor de toekomst immers een antwoord kunnen bieden. Ik hoop dat de NMBS de simulatie van de studies verder zal uitwerken.

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

David Geerts (sp.a): Mijnheer de voorzitter, dit was mijn laatste vraag. Ik wil de diensten van de verschillende ministers maar ook van de NMBS, Infrabel en alle andere bedrijven die ik heb ondervraagd en de diensten van de Kamer hartelijk danken voor het verwerken van de vele vragen.

De **voorzitter**: Mijnheer Geerts, u bent mij voor, want ik wou net zelf zeggen dat het waarschijnlijk uw laatste vraag was, en dan ook nog een toekomstgerichte vraag.

We zijn op dezelfde dag in de commissie begonnen, we hebben samen een hele geschiedenis meegemaakt.

Ik wou ook de commissiesecretaris De Ryck bedanken, die de parlementaire dienst ook gaat verlaten. Wij hebben de voorbije veertien of vijftien jaar altijd op hem kunnen rekenen, waarvoor dank. Er zitten al mensen klaar om dat werk over te nemen.

François Bellot, ministre: Monsieur le président, je pense que c'est la dernière question posée par M. Geerts. Je tiens à souligner l'esprit de collaboration dont nous avons fait preuve dans des périodes parfois compliquées sur le plan politique, avec M. Van den Bergh et les secrétaires de commission, notamment lors de la commission d'enquête sur l'accident de Buizingen et d'autres dossiers importants. Je garderai un excellent souvenir de cette collaboration.

C'est sans doute ma dernière séance de questions. Après les élections, nous verrons le temps qu'il faudra pour former un nouveau gouvernement. Je risque de rester ici encore un certain temps. Mais en tous cas, je vous remercie, monsieur Geerts, pour l'action que vous avez menée, avec d'autres, au service du ferroviaire et de la mobilité en général.

Au-delà de nos adversités politiques, il y avait une complicité au service de la mobilité. Cela a été vrai avec M. Van den Bergh aussi, mais il se représente. Je le retrouverai sans doute ici après le 15 juin. Nous verrons

dans quelle fonction. Ce sont les aléas politiques. Nous les connaissons.

Dans tous les cas, je tiens à vous féliciter pour votre action. En tant que ministre, je tenais à vous le dire!

Question de Mme Anne-Catherine Goffinet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les perturbations sur la ligne Arlon-Luxembourg" (n° 29248)

Vraag van mevrouw Anne-Catherine Goffinet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het verstoorde treinverkeer op de lijn Aarlen-Luxemburg" (nr. 29248)

Anne-Catherine Goffinet (cdH): Monsieur le ministre, je ne voulais pas non plus transformer mes questions en questions écrites, parce que je souhaitais vous voir une dernière fois pour discuter d'un sujet que nous connaissons bien tous les deux, puisqu'il concerne une ligne qui vous tient également à cœur. Du reste, c'est en abordant cette question que j'ai inauguré mon petit passage à la Chambre.

Si des progrès avaient été enregistrés sur la ligne Arlon-Luxembourg, de nouvelles perturbations y sont toutefois apparues. On y enregistre, en effet, parfois jusqu'à deux heures de retard, de sorte que des navetteurs se retrouvent perdus au milieu de nulle part, souvent sans recevoir d'informations claires. C'est pourquoi ils sont excédés.

Depuis un peu plus de deux semaines, les problèmes ne cessent de s'enchaîner. Les trains tombent en panne tantôt à cause du chauffage, tantôt en raison des portes ou encore de l'éclairage. Tel est le lot quotidien des navetteurs, dont la patience a atteint ses limites.

Malgré les travaux qui ont recommencé sur l'E411 entre Arlon et le Grand-Duché, certains voyageurs ont repris leur voiture et s'engouffrent dans les bouchons. Nous savons – puisque vous ne cessez de le répéter – que ces travaux sont nécessaires.

Toutefois, les retards et suppressions résulteraient, selon la presse, d'une différence dans la gestion du matériel roulant. Les motrices des CFL (Chemins de fer luxembourgeois) sont conçues pour rester en permanence sous tension. Or, la procédure imposée à nos conducteurs prévoit que nos motrices soient mises hors tension quand le train doit cesser de circuler. Les conducteurs belges ne veulent pas être pris en défaut et suivent donc ladite procédure, qui implique aussi un certain temps de redémarrage. D'où certaines annulations. En principe, les trains électriques dits "réversibles" sont conçus pour assurer un service en permanence. Comme ce matériel est exploité en partenariat avec les CFL et vu que nos procédures diffèrent des leurs, les conducteurs de train belges – dûment qualifiés – recourent à la mise hors tension lorsque leur véhicule doit s'arrêter.

Il apparaît qu'à la SNCB, il serait prévu, depuis le mois d'octobre, de laisser le matériel sous tension vu les problèmes actuels. On se demande si c'est bien le cas !

Monsieur le ministre, quelles sont les raisons des perturbations subies par les navetteurs en ce mois de mars? Confirmez-vous que ces problèmes pourraient être liés aux différences de procédures concernant la mise sous tension ou pas du matériel roulant en Belgique et au Luxembourg? Les conducteurs belges ont-ils bien pour consigne de laisser leur matériel sous tension depuis octobre dernier? Cette consigne est-elle réellement mise en application? Si non, pour quelle raison? Voilà un beau sujet de débat européen!

François Bellot, ministre: Monsieur le président, madame Goffinet, la SNCB et le gestionnaire d'infrastructure mettent quotidiennement tout en œuvre pour assurer une ponctualité la plus haute possible.

Les problèmes actuellement rencontrés sont en bonne partie dus à des avaries sur le matériel roulant utilisé fourni par les CFL. À cet égard, je vous remets un aperçu chiffré des principales causes de retard qui ont affecté la ligne Arlon-Luxembourg durant ce mois de mars 2019.

Concernant votre deuxième question, chaque entreprise ferroviaire dispose de sa propre réglementation. Dans le cas de l'utilisation commune d'un même matériel roulant, les directives sont harmonisées afin que chaque entreprise ferroviaire puisse utiliser ce matériel de façon optimale.

Dans le cas présent, il est apparu que certaines bonnes pratiques du personnel luxembourgeois étaient

inconnues du personnel belge. Une meilleure communication entre les services a permis de régler ces problèmes.

Enfin, la SNCB confirme que les consignes données aux conducteurs sont de laisser les pantographes levés. Selon mes informations, ces consignes sont dorénavant bien appliquées.

Anne-Catherine Goffinet (cdH): Monsieur le ministre, je vous remercie pour ces explications.

Une fois, c'est dans un sens. Une fois, c'est dans l'autre. En gros, il est temps que les M7 arrivent – nous en avons parlé à plusieurs reprises dans cette commission – mais aussi que le nouveau matériel luxembourgeois arrive. En tout cas, voilà un beau débat Luxembourg-Belgique! Mais les mêmes problèmes se posent aussi entre les Pays-Bas et la Belgique. L'harmonisation de certaines procédures faciliteraient les choses pour tout le monde.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Question de Mme Anne-Catherine Goffinet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la gratuité du train grand-ducal à partir d'Athus" (n° 29249)

Vraag van mevrouw Anne-Catherine Goffinet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het gratis reizen met de CFL-trein vanaf station Athus" (nr. 29249)

Anne-Catherine Goffinet (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, un article de presse faisait écho d'une annonce commune des ministres luxembourgeois de la Mobilité et de la ministre de la Famille informant que la gratuité des transports en commun prévue en mars 2020 s'étendra bien au-delà de la frontière grand-ducale. Il serait en effet prévu que la gratuité en seconde classe du train grand-ducal au départ de la gare d'Athus serait mise en place. C'est une très bonne nouvelle pour les usagers du train au Luxembourg. Je connais le statut mixte de la gare d'Athus. On dit souvent que c'est une gare bicéphale, situation découlant de la situation historique où cette gare était exclusivement desservie par des trains grand-ducaux en territoire belge.

Depuis cette annonce, les navetteurs frontaliers se réjouissent et espèrent que cette gratuité pourra être étendue plus encore au niveau des gares proches de la frontière luxembourgeoise. Bien évidemment, chaque pays est un État souverain.

Par ailleurs, cette gratuité au départ de la gare d'Athus encouragera de nombreux navetteurs à se rendre à Athus pour y prendre le train. La question se pose donc des infrastructures nécessaires pour accueillir ces voyageurs supplémentaires. Il est primordial d'offrir des places de parking en suffisance.

La gare sera très certainement détruite prochainement et rien n'est prévu pour l'avenir. Certes, je sais que vous m'avez informée que la SNCB poursuivait une étude sur l'avenir du site. Lors de votre venue en province de Luxembourg, vous avez également informé le bourgmestre d'Aubange. Néanmoins, la gratuité en seconde classe du train grand-ducal au départ de la gare d'Athus est un élément nouveau et important qu'il est nécessaire de prendre en compte dans une réflexion sur l'avenir de la gare d'Athus et de son environnement.

Monsieur le ministre, confirmez-vous qu'un éventuel élargissement du principe de gratuité en seconde classe d'un train grand-ducal au départ d'autres gares proches de la frontière luxembourgeoise n'est pas envisagé?

Considérez-vous que la gratuité annoncée à partir de la gare d'Athus est un élément déterminant à examiner dans une réflexion sur l'avenir de cette gare?

Enfin, des places de parking en suffisance et un équipement adéquat seront-ils rapidement prévus à Athus, puisque la gratuité débutera en mars 2020?

François Bellot, ministre: Chère collègue, je réponds à votre dernière question de cette législature, sauf s'il y a des questions orales en plénière. Je ne sais pas quels seront vos statuts futurs.

La gare d'Athus se trouvant sur la frontière même, elle est la seule à avoir ce statut mixte spécial, qui résulte d'une convention interministérielle de longue date, prise lors de l'ouverture de la ligne à la fin du dix-neuvième siècle. Elle est dès lors la seule gare où la gratuité en deuxième classe sur le réseau CFL sera d'application.

Anne-Catherine Goffinet (cdH): Magnifique!

François Bellot, ministre: Pour les autres gares, comme Halanzy et Aubange, se trouvant clairement à l'intérieur de la Belgique, la gratuité ne s'applique donc pas; la tarification nationale belge est dès lors appliquée.

Actuellement, aucune décision sur le réaménagement du site d'Athus n'est prise au sein de la SNCB. Comme je l'ai dit au bourgmestre, cela fera l'objet de l'exercice du prochain PPI (plan pluriannuel d'investissements), en fonction des besoins, des priorités et des moyens disponibles.

Il n'y a pas non plus de budget prévu pour le parking dans le PPI qui se termine en 2020. L'aménagement des parkings sera un des éléments évalués lors de la préparation du prochain PPI. Je ne peux suggérer qu'une seule chose. Lors du *road show* pour le plan de transport 2020-2024, le bourgmestre pourrait venir exprimer ce qu'il m'a indiqué. Il s'agira sans doute de la nécessité de la destruction de cette gare très ancienne, de la construction d'une gare et d'une salle des pas perdus beaucoup plus adaptées aux besoins actuels, et de l'aménagement de parkings qui correspondraient aux demandes.

Je rappelle aussi qu'à partir de 2020, l'ouverture du marché aura lieu. N'importe quelle compagnie pourra venir en Belgique faire rouler ses trains, à ses risques et périls commerciaux, même si elle offre le transport gratuit. Cela se fera aux risques et périls commerciaux de celui qui exploite les trains. Donc, si demain le Grand-Duché voulait offrir des transports jusque Bruxelles gratuitement, ce serait encore à lui de choisir. Mais il payera les redevances d'usage du réseau, bien entendu. Je crois cependant que la législation européenne exige aussi un équilibre financier pour l'exploitation des trains sur le réseau, puisqu'il n'y aura plus de dotation publique possible dans un sens comme dans l'autre.

Anne-Catherine Goffinet (cdH): Je ne doute pas que le bourgmestre, comme d'autres, participera au *road show* pour réitérer cette demande concernant cette gare et son devenir. Cette gare sera fortement utilisée, et sans doute encore plus à l'avenir.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

De **voorzitter**: We bedanken de minister voor de talloze antwoorden die hij gegeven heeft in deze commissie.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 15.48 uur.
La réunion publique de commission est levée à 15 h 48.