

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 22 APRIL 2015

Namiddag

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

du

MERCREDI 22 AVRIL 2015

Après-midi

De vergadering wordt geopend om 14.21 uur en voorgezeten door de heer Jef Van den Bergh.
La séance est ouverte à 14.21 heures et présidée par M. Jef Van den Bergh.

01 Questions jointes de

- M. Daniel Senesael à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'agression de quatre contrôleurs en gare de Mouscron" (n° 3085)
- 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 nouvelle politique tarifaire de la SNCB et les agressions des accompagnateurs de train" (n° 3143)

01 Samengevoegde vragen van

- de heer Daniel Senesael aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de agressie tegen vier treinbegeleiders in het station Moeskroen" (nr. 3085)
- de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het nieuwe tarievenbeleid van de NMBS en de agressie tegen treinbegeleiders" (nr. 3143)

01.01 Daniel Senesael (PS): Monsieur le président, madame la ministre, le samedi 14 mars, quatre contrôleurs de train qui œuvraient sur la ligne Tournai-Mouscron, que vous connaissez bien, ont été victimes d'une agression particulièrement violente en gare de Mouscron.

En effet, c'est notamment à coups de chaîne de vélo que ceux-ci se sont fait passer à tabac, pour la simple raison qu'ils avaient pratiqué leur métier en verbalisant des individus voyageant sans leur titre de transport.

Résultat: des blessures à divers degrés dont 18 points de suture pour une des victimes. J'imagine que je ne vous apprends rien en relatant ces faits particulièrement scandaleux qui ont amené certains accompagnateurs de train de Tournai, Saint-Ghislain, Ath, La Louvière et Mons à débrayer le lundi 16 mars afin de faire prendre conscience de l'insécurité grandissante dans laquelle ils doivent effectuer leurs missions au quotidien.

Madame la ministre, quelles mesures supplémentaires comptez-vous prendre afin d'assurer davantage la sécurité des contrôleurs et accompagnateurs de train et singulièrement sur la ligne Tournai-Mouscron?

Dans cette affaire, certains pointent du doigt la politique commerciale de la SNCB et notamment l'imposition très stricte d'une surtaxe lorsqu'on achète son billet à bord du train. Quel est votre point de vue à ce sujet?

Enfin, lors d'une précédente réponse, vous m'aviez par ailleurs fait part du fait qu'en gare de Tournai, et je vous cite, "des individus perturbateurs posent de plus en plus de problèmes et rebutent les clients potentiels de la gare". Quelles actions ont-elles été menées depuis lors afin de remédier à cette situation?

01.02 Jacqueline Galant, ministre: Monsieur le président, cher collègue, un Ticket Control team formé de trois accompagnateurs et d'une accompagnatrice, ont dressé un constat d'irrégularité le 14 mars à l'encontre de deux voyageurs à bord du train 3827. Ceux-ci étaient dépourvus de titre de transport et n'ont pas voulu

acheter un ticket à bord du train. À l'arrivée en gare de Mouscron, ils sont descendus du train et ont agressé physiquement les quatre accompagnateurs.

En ce qui concerne l'agression dont ont été victimes ces accompagnateurs de train en gare de Mouscron, le groupe paritaire "Agressions" de la SNCB s'est réuni en urgence le lundi 16 mars. À la suite de cette réunion, plusieurs mesures ont été décidées. Le CEO de la SNCB a envoyé un courrier au procureur du Roi en lui demandant d'accorder toute son attention à la poursuite judiciaire des auteurs des faits. Il a dénoncé cette agression sauvage et a marqué son soutien inconditionnel à l'ensemble des accompagnateurs de train.

Les équipes Securail de Mons et de Tournai ont depuis le 16 mars renforcé leur présence sur la ligne Tournai-Mouscron. À la demande de la SNCB, la zone de police de Mouscron s'est engagée à accentuer ses patrouilles préventives en gare de Mouscron. La police fédérale des chemins de fer a accepté d'envoyer des patrouilles de Mons vers la gare de Mouscron et dans les trains Tournai-Mouscron.

En ce qui concerne la gare de Tournai, une rencontre a eu lieu dernièrement entre les responsables des forces de police, laissant présager la mise en place d'un plan d'action futur commun. J'ai personnellement plaidé lors de l'inauguration de la gare de Tournai ce 4 mars dernier, pour que les autorités prêtent plus d'attention aux jeunes désœuvrés qui causent des nuisances en gare. La situation d'insécurité en gare de Tournai s'est quelque peu améliorée ces dernières semaines grâce à des passages plus réguliers de la police locale. La SNCB évaluera cette situation tout au long de l'année 2015.

Si l'origine de l'agression est en effet à motif commercial, la SNCB estime que les nouvelles règles de régularisation des voyageurs en vigueur depuis le 1^{er} février 2015 ne sont pas en cause car, dans ce cas, celles-ci ne diffèrent pas fondamentalement des anciennes règles.

L'objectif de la mise en place du tarif à bord est justement de limiter les conflits voire les agressions contre les accompagnateurs de train par une simplification sensible de la réglementation commerciale. En effet, avant l'entrée en vigueur de ce niveau tarif, en cas d'irrégularité constatée lors du contrôle des titres de transport, le voyageur était redevable de différents montants supplémentaires, à savoir 3 euros ou 12,50 euros, selon qu'il avait prévenu ou non l'accompagnateur au moment de l'embarquement ou que son trajet commençait au départ d'une gare sans guichet.

Cette procédure laissait ainsi une très grande place à la subjectivité dans son application, avec en conséquence des voyageurs agressifs dès lors qu'ils ne se voyaient pas offrir le tarif le plus avantageux. Avec l'application du tarif à bord, la règle est dorénavant très simple: au départ des gares où la vente est assurée via des guichets et/ou automates, un supplément de 7 euros est automatiquement compté en cas d'achat à bord du train.

À défaut, un constat d'irrégularité à hauteur de 75 euros ou de 225 euros en cas de falsification ou de contrefaçon, est dressé.

Il n'entre pas dans les intentions de la SNCB de revenir sur cette politique tarifaire mise en œuvre depuis le 1^{er} février. Néanmoins, la SNCB est bien consciente d'un certain décalage existant entre l'application du tarif à bord et la possible défectuosité temporaire d'un automate de vente. C'est la raison pour laquelle elle a mis en place diverses mesures pour aider le voyageur lors de l'utilisation des automates et pour mieux contrôler le bon fonctionnement de ceux-ci.

01.03 Daniel Senesael (PS): Monsieur le président, je remercie Mme la ministre pour le caractère complet et précis de sa réponse, pour les différentes actions menées, tant suite à l'agression de Mouscron et à la réunion d'urgence dont elle a fait mention, ainsi que pour le caractère complet et suivi de la réponse qu'elle m'avait faite le 21 janvier dernier concernant les agressions et l'insécurité en gare de Tournai. Non seulement les actions ont été menées, mais de plus, un suivi sera assuré tout au long de l'année 2015. Je m'en réjouis.

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

Le **président:** Les questions n^{os} 3096, 3097, 3099 et 3144 de M. Marco Van Hees sont reportées.

02 Vraag van mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol

en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de grotere tariefvrijheid in het raam van de financiële responsabilisering van de NMBS" (nr. 2972)

02 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 plus grande liberté tarifaire accordée à la SNCB dans le cadre de sa responsabilisation financière" (n° 2972)

02.01 **Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, over dit thema worden regelmatig vragen gesteld. In uw beleidsnota staat ook dat er een grotere tariefvrijheid zal worden ingevoerd om te komen tot een optimale verdeling tussen de inkomsten en uitgaven van de NMBS, rekening houdend met de sociale dimensies.

De argumenten hiervoor zijn bekend. Ik heb echter enkele vragen.

Wat is de stand van zaken in uw onderzoek naar verschillende pistes om tot een grotere tariefvrijheid te komen? Welke buitenlandse voorbeelden worden eventueel tegen het licht gehouden?

Als de tarieven meer zouden variëren in verhouding tot het tijdstip, zal dat dan gepaard gaan met flankerende maatregelen, bijvoorbeeld een actieplan om het reizen buiten de spitsuren aan te moedigen bij administraties en ondernemingen?

02.02 Minister **Jacqueline Galant**: Mijnheer de voorzitter, een stijging van de tarieven tijdens de spitsuren is niet aan de orde. Het moderniseringsplan van de NMBS is momenteel in ontwikkeling. Zodra het beschikbaar is, zult u worden ingelicht.

02.03 **Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): Mevrouw de minister, ik volg dit verder op.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: Wij zullen proberen om mevrouw Temmerman te contacteren en ondertussen zullen wij punt 15 van onze agenda behandelen.

03 Vraag van de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "NMBS Logistics" (nr. 3580)

03 Question de M. Wouter Raskin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la SNCB Logistics" (n° 3580)

03.01 **Wouter Raskin** (N-VA): Mevrouw de minister, investeringsmaatschappij Argos Soditic wordt de nieuwe meerderheidsaandeelhouder van NMBS Logistics. In ruil voor 20 miljoen euro kapitaal krijgt de investeringsmaatschappij twee derde van de aandelen in handen, een derde blijft eigendom van de NMBS. De NMBS zet bovendien een achtergestelde lening van 25 miljoen euro om in kapitaal om zo de balans van Logistics te versterken. De komende maanden wordt ook nog eens 50 miljoen euro gezocht via externe financiering.

Ten eerste, welk perspectief biedt de overname op lange termijn? Welke garanties zijn er om een nieuw ABX-scenario in de toekomst te vermijden?

Ten tweede, hoewel Argos Soditic aangeeft dat er geen termijn staat op de investering in NMBS Logistics, houdt de investeringsmaatschappij haar belang gemiddeld vijf jaar in portefeuille. Is er in een exitscenario voorzien?

Ten slotte, er zou op termijn ook sprake zijn van een mogelijke derde investeerder. Wat is uw visie daarop? Lopen er momenteel gesprekken met andere investeerders? Is een investering door een derde partner op korte termijn überhaupt mogelijk?

03.02 Minister **Jacqueline Galant**: De activiteiten van NMBS Logistics zijn commerciële activiteiten die worden uitgevoerd in een concurrentiële omgeving. De NMBS is niet verplicht om elementen van antwoord te geven voor materies die niet tot de opdrachten van openbare dienst behoren.

Anders dan bij ABX, waarin de NMBS haar participatie destijds verkocht, blijft de NMBS aandeelhouder van en partner in NMBS Logistics. De NMBS zal volop blijven bijdragen tot het verdere herstel en de ontwikkeling van NMBS Logistics.

Een exitscenario is niet aan de orde. Ter informatie, Argos heeft bij eerdere exits al verkocht aan een industriële speler, een andere investeringsmaatschappij of er werd gewerkt via een initiële *public offering*.

Argos staat open voor gesprekken indien investeerders dat wensen. Er werd in dat verband overigens al contact opgenomen.

03.03 Wouter Raskin (N-VA): Mevrouw de minister, er is inderdaad lang gezocht naar een oplossing voor Logistics. Er hebben verschillende scenario's op tafel gelegen. Ik meen dat wij het huidige partnerschap met Argos Soditic het voordeel van de twijfel moeten gunnen. In het verleden is in andere dossiers al gebleken dat de instap van een private partner een positieve invloed kan hebben op een bedrijf. Laten we hopen dat dat ook hier het geval zal zijn, want het goederenvervoer per spoor is een belangrijke speler in onze economie en onze welvaart.

Ik wil ten slotte meegeven dat het misschien goed zou zijn, gelet op het feit dat privé-investeerders regelmatig in en uit een project stappen, proactief een scenario voor te bereiden voor wat mogelijk komt.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 3445 de Mme Fonck est transformée en question écrite.

04 Vraag van mevrouw Daphné Dumery aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het gevaar van halve slagbomen" (nr. 3710)

04 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 "le danger des demi-barrières aux passages à niveaux" (n° 3710)

04.01 Daphné Dumery (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik weet niet of u een wielervanaat bent? Ikzelf niet zo direct, maar ik heb de jongste tijd wel spectaculaire beelden gezien door prachtig, stormachtig weer waarbij we wielrenners in de gracht zagen vliegen. Minder spectaculair was het toen we zagen dat wielrenners aan een overweg de halve slagbomen negeerden en zo hun eigen leven, maar ook dat van anderen, in gevaar brachten. Dat probleem ontstaat uit een combinatie van factoren, zoals de manier waarop Infrabel omgaat met halve slagbomen, maar ook de verkeerswetgeving is een factor.

Mevrouw de minister, zijn er de jongste jaren ongevallen bekend aan overwegen met halve slagbomen? Hoeveel volle en hoeveel halve slagbomen zijn er in ons land? Meer specifiek vraag ik dat voor Vlaanderen, want wij kennen een enorme traditie van wielrennen. Daarom zou ik graag willen weten hoe vaak er ongevallen gebeuren in Vlaanderen bij overwegen met halve slagbomen.

Overweegt u om de halve slagbomen te vervangen door volle slagbomen, eventueel met hangende kettingen? Daarover doen verschillende suggesties de ronde, zodat dergelijke gevaarlijke situaties vermeden kunnen worden.

Voorziet Infrabel nog in andere begeleidende veiligheidsmaatregelen aan overwegen met halve slagbomen?

Hoe schat u de impact in van halve slagbomen op de verkeersveiligheid?

Voorzitter: Karine Lalieux.

Présidente: Karine Lalieux.

04.02 Minister Jacqueline Galant: Mevrouw de voorzitter, mevrouw Dumery, het antwoord op uw eerste vraag zal ik u aan de hand van een tabel geven.

Op 1 januari 2015 telde het Infrabelnetwerk 1 818 overwegen, waarvan 1 284 uitgerust waren met een actieve signalisatie met halve slagbomen. Daarvan lagen 875 overwegen in Vlaanderen. Op 1 januari 2015

waren op ons spoornet zeven overwegen uitgerust met een operationele signalisatie met volle slagbomen.

Infrabel is van plan om op termijn het aantal overwegen uitgerust met een operationele signalisatie met volle slagbomen verder af te bouwen. Bij overwegen uitgerust met een operationele signalisatie met volle slagbomen die de rijweg volledig afsluiten, lopen de weggebruikers immers het risico om bij het dichtgaan van de overweg volledig opgesloten te geraken en zo ontstaat er bijgevolg een verhoogd risico op ongevallen.

Op basis van de analyse van de oorzaken van overwegongevallen in 2014 kunnen wij vaststellen dat de meerderheid te wijten is aan onachtzaamheid van derden, vooral door slalomwendend wegverkeer tussen gesloten slagbomen.

Infrabel werkt aan een project om, in samenwerking met de wegbeheerder, een maatregel uit te testen die het mogelijk maakt om te verhinderen dat wegvoertuigen nog zijdelings uitzwenken om aldus te slalommen tussen de gesloten slagbomen door.

Voorts zal de plaatsing van een reeks soepele plastic blokken op de middenberm van de rijweg over een lengte van een tiental meter voor de overweg het fysiek onmogelijk maken om nog zijdelings uit te zwenken en aldus te slalommen tussen de gesloten slagbomen.

04.03 Daphné Dumery (N-VA): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord met de cijfers.

Het is interessant het aantal ongevallen te kennen. Ik begrijp dat halve slagbomen een voordeel hebben: wanneer iemand bij het neerdalen van de slagbomen gekneld zou zitten tussen volle slagbomen, is dat inderdaad gevaarlijker. Het heeft meer te maken, niet zozeer met Infrabel en de infrastructuur, maar met degenen die slalomwendend een gevaarlijk parcours afleggen. Het gaat dus eerder om de verkeerswetgeving. U vermeldt onachtzaamheid van personen die toch het risico willen nemen. Ik denk dat het gaat om snelheid, mensen willen sneller aan de overkant zijn in de hoop dat de trein er nog niet is. Controles of een strengere verkeerswetgeving zouden hier op hun plaats zijn.

Ik dank u alvast voor uw omstandig antwoord.

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

05 Question de M. Gilles Foret au secrétaire d'État à la Lutte contre la fraude sociale, à la Protection de la vie privée et à la Mer du Nord, adjoint à la ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, sur "le dumping social dans le secteur routier" (n° 3451)

05 Vraag van de heer Gilles Foret aan de staatssecretaris voor Bestrijding van de sociale fraude, Privacy en Noordzee, toegevoegd aan de minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, over "de sociale dumping in de sector van het wegvervoer" (nr. 3451)

05.01 Gilles Foret (MR): Madame la présidente, madame la ministre, j'ai récemment été informé de l'existence, au niveau du secteur du transport, d'un projet d'accord de partenariat impliquant les syndicats, les représentants patronaux, le SPF Mobilité, le SPF Emploi, le SPF Sécurité sociale, l'ONSS et l'ONEM. Ce projet d'accord de partenariat, qui a pour objectif d'améliorer la collaboration entre les services de contrôle en vue d'une meilleure efficacité en matière de lutte contre le dumping social, aurait déjà recueilli l'aval unanime des partenaires sociaux.

Ma question s'inscrit précisément dans le cadre du suivi du plan d'action de lutte contre la fraude sociale et le dumping social initié l'an dernier par les secrétaires d'État à la Mobilité et à la Lutte contre la fraude fiscale et sociale. Ce plan d'action comprend deux mesures phares: d'une part, une augmentation de la proposition de perception immédiate en cas d'absence de lettre de voiture CMR dans le camion, ladite augmentation passant de 55 à 1 500 euros; d'autre part, la création d'une nouvelle infraction aux temps de conduite et de repos avec une amende pour celui qui prend un repos hebdomadaire dans la cabine de son véhicule, cette dernière s'accompagnant d'une proposition de perception immédiate de 1 800 euros

Madame la ministre, quel est le nombre de chauffeurs routiers qui ont été verbalisés en situation de cabotage illégal ainsi que pour défaut de lettre de voiture CMR? Quelle était la proportion de chauffeurs

étrangers par rapport aux chauffeurs belges? Quel est le nombre de chauffeurs routiers qui ont été verbalisés pour la prise de leur repos hebdomadaire obligatoire dans leur cabine?

En application du principe de coresponsabilité, combien de chargeurs ont-ils été verbalisés pour ne pas s'être assuré de l'existence d'une lettre de voiture? Combien de donneurs d'ordre, chargeurs, commissionnaires de transport ou commissionnaires expéditeurs ont-ils été verbalisés pour n'avoir pas respecté les prescriptions réglementaires en matière de cabotage par route?

Le SPF Mobilité est-il partie prenante d'un accord de collaboration avec les autres SPF et leurs instances respectives de contrôle pour mieux appréhender la problématique du dumping social?

05.02 Jacqueline Galant, ministre: Monsieur Foret, durant la période du 1^{er} juillet 2014 au 31 mars 2015, quarante-trois chauffeurs routiers ont été verbalisés en situation de cabotage illégal, trente-huit l'ont été pour défaut de lettre de voiture CMR (convention relative au contrat de transport international de marchandises par route) et douze pour la prise de leur repos hebdomadaire obligatoire dans leur cabine.

Je ne dispose par contre d'aucun chiffre concernant le nombre de donneurs d'ordre, chargeurs, commissionnaires de transport ou commissionnaires expéditeurs verbalisés pour ne pas s'être assuré de l'existence d'une lettre de voiture ou pour n'avoir pas respecté les prescriptions réglementaires en matière de cabotage par route. Je vous l'accorde, c'est un domaine qui mérite notre attention.

La lutte contre le dumping social est une priorité pour ce gouvernement, et pour ma part plus spécifiquement dans le secteur du transport routier, en étroite collaboration avec mon collègue le secrétaire d'État Bart Tommelein.

Nous avons tenu une première réunion fructueuse avec les partenaires sociaux et nous continuerons à mener cette concertation avec le secteur dans son ensemble afin de lutter au mieux contre ce phénomène dans notre pays. Nous oeuvrons ainsi aussi afin d'avoir tous les arguments nécessaires pour faire entendre la voix de la Belgique au niveau européen et international dans un secteur soumis à une rude concurrence, parfois extrêmement déloyale.

05.03 Gilles Foret (MR): Madame la ministre, je vous remercie.

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

06 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Karin Temmerman aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "een instituut voor accidentologie" (nr. 3514)

- mevrouw Daphné Dumery aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de oprichting van een instituut voor accidentologie" (nr. 3629)

06 Questions jointes de

- Mme Karin Temmerman à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "un institut d'accidentologie" (n° 3514)

- Mme Daphné Dumery à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la création d'un institut d'accidentologie" (n° 3629)

06.01 Karin Temmerman (sp.a): Mevrouw de minister, op 30 maart raakte bekend dat u een instituut voor accidentologie wilt oprichten, wij kunnen dat alleen maar toejuichen. Wij vernemen dat verkeersexperts zich binnenkort zullen kunnen buigen binnen een wettelijk kader over de oorzaken van verkeersongevallen. Hun analyses moeten dan een meerwaarde betekenen voor onze verkeersveiligheid.

Het BIVV en de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid, dat het BIVV voorziet, wijzen reeds jaren op het belang van diepteonderzoek naar de oorzaken van verkeersongevallen. Diepteonderzoek is daarom ook een van de twintig prioritaire aanbevelingen voor onze verkeersveiligheid, opgesteld tijdens de Staten-Generaal.

Ik heb hier reeds een paar keren gevraagd, ook aan uw voorganger, hoe men ongevallen in de toekomst zou

analyseren, vooral ook omdat daardoor ongevallen kunnen vermeden worden. Tot op heden ontbrak een wettelijk kader dat onderzoeksteams in de mogelijkheid moet stellen om op de ongevallocatie onmiddellijk na het ongeval onafhankelijk onderzoek uit te voeren, zonder dat gegevens en resultaten kunnen opgevorderd worden voor gerechtelijke procedures. Dit was in het verleden immers het probleem, men kon desgevallend gerechtelijke procedures doorkruisen.

Mevrouw de minister, kunt u meer toelichting geven over de samenstelling, de werking, de functies en de financiering van het instituut?

Binnen welke termijn kan het instituut zijn diepteonderzoek opstarten?

Het BIVV coördineerde in het verleden enkele onderzoeken met betrekking tot verkeersongevallenanalyses. Welke rol zal het BIVV nog vervullen met betrekking tot het nieuwe instituut en tot de accidentologie in het algemeen? Hoe zal het nieuwe instituut functioneren?

06.02 Daphné Dumery (N-VA): Mevrouw de minister, ik zal mijn toelichting beperken tot mijn vragen. Mevrouw Temmerman heeft de kwestie immers heel uitvoerig en goed toegelicht.

Welk statuut zal het instituut krijgen? Hoe zal het worden samengesteld?

Aansluitend heb ik nog de volgende vraag, zeker nu de Vlaamse regering werk maakt van de integratie van alle verkeersveiligheidsactiviteiten in het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid, inclusief de nieuw overgedragen bevoegdheden bij het departement Mobiliteit en Openbare Werken. Hoe zult u met de Gewesten samenwerken om een versnippering van bevoegdheden, die tot een vermenigvuldiging van de werklust kan leiden, te voorkomen?

06.03 Minister Jacqueline Galant: Mevrouw de voorzitter, het wetsontwerp is momenteel nog in voorbereiding. De wet regelt allerlei kwesties, zoals de toegang tot de plaats van het ongeval, de toegang tot de elementen van de gerechtelijke dossiers, namelijk de processen-verbaal, de conclusie van de gerechtelijk experts of de resultaten van de eventuele bloedafnames, en biedt aan de actoren die over de deskundigheid en de noodzakelijke ervaring beschikken, de mogelijkheid studies over de oorzaken van ongevallen uit te voeren. Ik denk daarbij aan het BIVV, alsook aan bepaalde universiteiten of andere onderzoeksinstellingen.

De eventuele financiering van de ongevallenstudies is nog niet geregeld en zou onder meer door de overheid kunnen gebeuren, maar niet uitsluitend door de overheid.

De goedkeuring van het wetsontwerp zal nog de nodige tijd vergen, aangezien overleg met de Gewesten noodzakelijk zal zijn, het ontwerp voor de Ministerraad moet worden gebracht en het daarna voor advies aan de Raad van State en de Gewesten moet worden voorgelegd, vooraleer het in het Parlement kan worden ingediend.

In afwachting heb ik aan het BIVV de opdracht gegeven een pilootproject uit te voeren. De krachtlijnen daarvan moeten nog worden uitgestippeld. Een en ander zou echter de komende maanden moeten worden geconcretiseerd.

Het spreekt voor zich dat, onafhankelijk van dat pilootproject, het BIVV a priori beschikt over de hoedanigheid en de noodzakelijke expertise om een machtiging voor ongevallenstudies te kunnen aanvragen, eens de wet alle modaliteiten daarvan zal hebben gepreciseerd.

06.04 Karin Temmerman (sp.a): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik heb begrepen dat we nog enige tijd zullen moeten wachten op het nieuwe instituut. U hebt geen tijdspad gegeven, maar uit uw antwoord begrijp ik dat er nog heel wat overleg nodig is en dat de financiering nog niet geregeld is. Dat is wel essentieel. Ik ben wel blij dat u de expertise van het BIVV erkent en ik hoop dat in de toekomst het BIVV een belangrijke plaats zal krijgen in het nieuwe instituut.

Het is ook goed dat het in de tussenliggende periode nog een aantal dingen kan doen. We zijn dus in blijde verwachting van beide projecten. Ik hoop dat we in de commissie over het genoemde pilootproject van het BIVV nog meer informatie krijgen wanneer het in werking treedt.

06.05 Daphné Dumery (N-VA): Ook ik dank de minister voor haar antwoord.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

07 Question de M. Paul-Olivier Delannois à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "des mesures prises pour le carnaval de Tournai" (n° 3520)

07 Vraag van de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de maatregelen voor het carnaval van Doornik" (nr. 3520)

07.01 **Paul-Olivier Delannois** (PS): Madame la ministre, des dispositifs ont été mis en place par la SNCB dans certaines gares et trains lors des week-ends de carnaval de certaines régions. Lors du carnaval de Hal, Securail était présent dans la gare de la ville ainsi qu'une équipe de SPC - police des chemins de fer. En outre, les contrôles ont été renforcés dans les trains. Si l'on regarde les mesures prises pour le week-end du carnaval de Tournai, qui avait lieu en même temps que celui de Hal, nous pouvons être interpellés. En effet, il s'agit uniquement de la mise en place d'équipes TiCo sur les lignes Tournai-Mons et Tournai-Ath.

Cette décision de renforcer les contrôles et de négliger la sécurité a eu de graves conséquences. En effet, vous avez sûrement eu écho de l'agression de quatre contrôleurs de la SNCB le samedi matin du carnaval par des fêtards rentrant à Mouscron. Le carnaval de Tournai accueille environ 10 000 personnes et beaucoup viennent en train. Comment expliquer le fait de ne pas avoir renforcé la sécurité?

07.02 **Jacqueline Galant**, ministre: Cher collègue, le Corporate Security Service de la SNCB suit de près l'organisation des carnavals et d'autres événements au niveau supra local susceptibles d'avoir un impact direct sur les transports en commun. Pour chaque événement, une analyse des risques est effectuée par le Corporate Security Service. En fonction du résultat de cette analyse, des mesures adaptées au niveau des trains et des gares sont prises en concertation avec les services de secours et de police. Une de ces mesures est l'organisation d'un contrôle ciblé par les équipes de Tickets Control. Il se peut également que la SNCB et la police prévoient des dispositifs renforcés comme cela était le cas à Hal dont le carnaval entraîne des problèmes fréquents.

Il ressort des analyses effectuées les années précédentes que le carnaval de Tournai n'est en général pas un événement entraînant une affluence extraordinaire en termes de voyageurs. Nous n'avons pas déploré d'incidents en gare ou à bord des trains circulant sur la ligne qui relie Tournai à Mouscron.

Le jour de l'agression, l'équipe Securail de Tournai était toutefois présente en gare de Tournai. Une attention particulière était également accordée à la surveillance par caméra de la gare. Lors de la prochaine édition du carnaval de Tournai, la SNCB réévaluera son dispositif avec les services de police.

07.03 **Paul-Olivier Delannois** (PS): Madame la ministre, quand vous dites "les services de police", vous parlez de la police des chemins de fer ou vous parlez éventuellement ...

07.04 **Jacqueline Galant**, ministre: Il y a eu une réunion à Tournai avec la police ...

07.05 **Paul-Olivier Delannois** (PS): Je vérifierai. J'ai observé l'encadrement des deux carnavals, à Hal et à Tournai, via des notes en interne de la SNCB. Il est légitime de se poser des questions sur la grande différence entre les deux. Honnêtement, je ne connais pas très bien le carnaval de Hal. Je ne connais pas le nombre de personnes qui s'y rendent, mais, en tout cas, à Tournai, il y a beaucoup de monde.

Le carnaval de Tournai est bon enfant. Cela dit, j'estime qu'il ne peut être bon enfant que si la sécurité est garantie.

S'agissant de la note de police, je n'ai pas connaissance qu'il ait été demandé de ne pas renforcer la sécurité. En tout cas, je vérifierai.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

08 **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw Karin Temmerman aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de fietspunten" (nr. 3526)
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de fietspunten" (nr. 3553)

08 **Questions jointes de**

- Mme Karin Temmerman à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les points vélo" (n° 3526)
- 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 "les points vélo" (n° 3553)

08.01 **Karin Temmerman** (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, u weet dat er bij heel wat Belgische treinstations fietspunten zijn die een speciale service bieden aan fietsers die de trein nemen. In totaal zijn er ongeveer 45 fietspunten, goed voor zowat 60 000 fietsplaatsen. Het aantal gebruikers van die fietspunten ligt vele malen hoger. Ik heb dit zelf kunnen ervaren als toenmalig schepen van Mobiliteit.

Die fietspunten staan in voor het onderhoud van de fietsstallingen, maar pendelaars kunnen er ook hun fiets laten herstellen of onderhouden. De fietspunten voeren deze opdracht uit voor de NMBS, op basis van een *service-level agreement* of SLA. Die fietspunten zijn erkende lokaal diensteneconomieprojecten en naar verluidt stellen zij momenteel ongeveer 250 werknemers te werk. Dat is althans de informatie waarover ik beschik, maar u zult mij wel corrigeren mocht dat niet het geval zijn.

Voor de financiering is men afhankelijk van verschillende partners, namelijk de NMBS, de federale en de Vlaamse overheid, en de fietser zelf.

In oktober 2016 wordt een nieuwe SLA van toepassing. Momenteel wordt deze overeenkomst volop voorbereid. Nu al trekken de fietspunten aan de alarmbel, want men vreest dat dit een nieuwe besparingsoefening zal worden. In het verleden ging het globaal bedrag weliswaar omhoog, maar de grootteorde van de plichten en taken die men op zich moest nemen, steeg alleen maar. Hierdoor kwamen de fietspunten in de problemen. De fietspunten zijn nu bevreesd dat de nieuwe SLA voornamelijk zal worden aangegrepen voor een besparingsronde.

Ik kom dan tot mijn vragen, mevrouw de minister. Bent u van oordeel dat de dienstverlening van de fietspunten tot een van de basisdienstverleningen van de NMBS behoort? In een vroegere beheersovereenkomst werd melding gemaakt van de goede opvang van de fietser aan de stations. Zult u dat ook opnemen in de nieuwe basisovereenkomst?

Bent u van plan om de fietspunten uit te breiden? Momenteel zijn er 65, maar het blijft beperkt tot een aantal stations. Zult u in deze legislatuur nieuwe fietspunten oprichten?

Bent u van plan om de goede diensten van deze fietspunten in de toekomst te blijven ondersteunen?

08.02 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mevrouw de minister, collega Temmerman heeft al heel wat elementen naar voren gebracht. Ik wil nog even verwijzen naar het regeerakkoord, waarin comodaliteit een uitgangspunt is voor het beleid rond duurzame mobiliteit. Als wij fietsen en trainen in de toekomst nog meer kunnen combineren, dan meen ik dat wij op het vlak van comodaliteit een heel sterke verplaatsingsketen kunnen realiseren die effectief een alternatief kan bieden voor het gemotoriseerd verkeer.

Uiteraard staan er nog andere elementen in het regeerakkoord, zoals het terugplooiën van de NMBS op haar kerntaken en de sanering van de overheidsuitgaven. De vraag is natuurlijk hoe de verschillende doelstellingen met elkaar kunnen worden verzoend.

Daardoor bestaat er vandaag ook wat onduidelijkheid over de toekomst van de fietspunten. Een afbouw ervan zou zeker een spijtige zaak zijn, omdat fiets en trein bij uitstek complementaire vervoermiddelen zijn die in plaats van afgebouwd te worden, zeker verder ondersteund zouden moeten worden. De vraag is natuurlijk of de NMBS dat moet doen, dan wel andere organisaties. Het uitgangspunt van het stimuleren van de combinatie fiets en trein moet echter de doelstelling zijn.

Mevrouw de minister, ik heb enkele precieze vragen. Wat is uw visie op de toekomst van de fietspunten? Is dat dezelfde visie als die van de NMBS en de top van de NMBS?

Klopt het gerucht dat ook collega Temmerman al aangaf, met name dat te vrezen valt dat de fietspunten gesloten zullen worden? Zal deze dienstverlening in het licht van de comoditeit verder uitgebouwd worden? Als er fietspunten gesloten moeten worden, hoeveel zouden er dat dan zijn?

Misschien kunt u ook een beeld geven van de kosten van de NMBS voor deze fietspunten en de inkomsten die ze genereren voor de NMBS. Hoeveel spaart de NMBS bijvoorbeeld uit door de fietspunten? Ik denk bijvoorbeeld aan het onderhoud van fietsenstallingen dat door de medewerkers van het fietspunt gebeurt en dat anders door de NMBS zou moeten worden gedaan?

Heeft de NMBS zicht op het aantal extra klanten dankzij de diensten van de fietspunten? Ze zorgen immers voor een extra aantrekkingskracht van de NMBS en de stations. Op zich is dat ook een meerwaarde.

Hoe verhoudt de kostprijs van de aanleg en het onderhoud van een fietsenstalling zich tot die van de aanleg en het onderhoud van een autoparking?

Tot slot, op welke manier wil de NMBS het interessant maken voor de treinreiziger om met de fiets naar het station te komen, in de redenering dat trein en fiets perfect complementaire vervoermiddelen zijn?

08.03 Minister **Jacqueline Galant**: Mevrouw de voorzitter, ik meen inderdaad dat de fiets als een essentieel element in de intermodaliteit van de stations dient te worden beschouwd. De NMBS heeft via fietspunten steeds een waardevolle bijkomende dienstverlening geleverd aan de reizigers die per fiets naar het station komen. Deze organisatie zorgt voor een meerwaarde, bijvoorbeeld op het vlak van netheid, toezicht en orde in de fietsenstalling. De bijkomende diensten van de fietspunten, zoals het herstellen en het onderhoud van fietsen, vallen onder de verantwoordelijkheid van de organisatie die de fietspunten uitbaat.

Over deze materie wordt inderdaad bij de voorbereiding van het nieuwe beheerscontract onderhandeld. Het aantal stations waar bijkomende diensten worden gevraagd door de NMBS aan fietspunten, wordt niet verhoogd. Momenteel zijn er 53 fietspunten actief in de stations. Twee ervan werken zonder dienstenovereenkomst met de NMBS. Zij die met een dienstenovereenkomst werken, staan in voor het toezicht op de fietsparking, de reiniging, het onderhoud, het wegnemen van foutgeparkeerde en achtergelaten fietsen en het verzekeren van een permanentie. In totaal zijn er 8 fietspunten actief in Wallonië, 4 in Brussel en 41 in Vlaanderen. De kosten voor de NMBS hiervoor bedroegen 1 923 000 euro in 2014.

De NMBS wil het aanbieden van diensten beter aanpassen aan de grootte van de stations en de parkings en zo beter tegemoetkomen aan de behoeften van de klanten. In dit kader en om een stabiele groei te verzekeren, wordt ook de dienstverlening van de fietspunten voor rekening van de NMBS bekeken, en dit volgens de twee volgende criteria. Ten eerste, waar de NMBS nog een potentieel heeft om fietsers aan te trekken en, ten tweede, waar er op basis van het aantal fietsers een hoger niveau van dienstverlening aanwezig dient te zijn.

De NMBS wil daarom de sterke essentiële punten van het project bewaren en de minder essentiële elementen vervangen door een ruimere toepassing van punctuele acties in een groot aantal stations. In de grote stations blijft de dienstverlening ongewijzigd of wordt ze aangepast, terwijl voor de kleinere stations de bestaande dienstverlening voor rekening van de NMBS vanaf het najaar van 2016 vervangen wordt door punctuele acties verspreid over een ruimer aantal stations.

De NMBS heeft de betrokken fietspunten op de hoogste gesteld van haar voornemen. Ik zal u een kopie bezorgen met meer gedetailleerde gegevens.

08.04 **Karin Temmerman** (sp.a): Mevrouw de minister, ik heb niet goed begrepen welke acties er voor de grote stations opgezet worden. Kunt u dat nog kort herhalen, alstublieft? Zullen voor de grote stations dezelfde zaken behouden blijven?

08.05 Minister **Jacqueline Galant**: In de grote stations blijft de dienstverlening ofwel ongewijzigd, ofwel wordt ze aangepast, terwijl voor de kleinere stations de bestaande dienstverlening voor rekening van de NMBS vanaf het najaar van 2016 vervangen wordt door punctuele acties.

08.06 Karin Temmerman (sp.a): Mevrouw de minister, het blijft voor mij een beetje onduidelijk als u zegt dat de dienstverlening voor de grote stations ofwel ongewijzigd blijft, ofwel aangepast wordt. Betekent zulks dat er ook voor de grote stations een vermindering in zou kunnen zitten, of betekent een aanpassing alleen een vermeerdering?

08.07 Jacqueline Galant, ministre: Une adaption.

08.08 Karin Temmerman (sp.a): Donc, en plus?

Oké. Ik ben blij dat u de noodzaak erkent om de combinatie fiets en trein te bewaren, want dat is absoluut een meerwaarde.

Ik herhaal, en u zult mij dat niet kwalijk nemen, dat hoewel er in Gent momenteel 15 000 fietsparkeerplaatsen zijn, ik soms mijn trein mis omdat ik geen fietsparkeerplaats vind. In de toekomst moeten wij daarop dus verder inzetten. Uit uw antwoord heb ik begrepen dat dit zal gebeuren en dat men alleen – dat is ook zeer jammer – eventuele aanpassingen plant voor de kleine stations, maar zeker niet voor de grote.

Wij zullen deze aangelegenheid moeten opvolgen.

08.09 Jef Van den Bergh (CD&V):Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord, waarin veel elementen terugkomen over de zoektocht naar de optimale invulling van ruimte voor de fiets aan de stations. Eventueel kan daarbij ook een extra dienstverlening aan de fietsers worden aangeboden. Het lijkt mij goed dat daarover grondig wordt nagedacht, want dat zou zelfs kunnen resulteren in een actieplan bij de NMBS om nog meer fietsers aan te trekken. Uiteindelijk zou dat namelijk een besparing kunnen betekenen, want op een parkeerplaats voor een wagen kunnen er meerdere fietsen worden geplaatst. Op die manier kunnen ook meer reizigers bereikt worden. Het is dus goed om daarop volop in te zetten.

Uiteraard zullen wij de concrete resultaten van alle voorbereidingen voor de nieuwe beheersovereenkomst van nabij volgen.

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

09 Vraag van mevrouw Karin Temmerman aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het aanpakken van sluikstorten in de spoorwegberm aan het station Gent-Dampoort" (nr. 3585)

09 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 mesures prises pour lutter contre les dépôts clandestins le long du chemin de fer à la gare de Gand-Dampoort" (n° 3585)

09.01 Karin Temmerman (sp.a): Mevrouw de minister, elk jaar vindt in Gent een editie van de "Gentsche gruite kuis" plaats. Ik vertaal even: de Gentse grote schoonmaak. De bedoeling is dat buurtbewoners in hun buurt een hele opkuisactie doen. Wat blijkt nu? Zoals u ongetwijfeld weet, blijkt iedere keer dat spoorwegbermen een erg populaire plek voor sluikstorters zijn.

Waarom haal ik dat hier aan? Ik doe dat, omdat jaar na jaar aan de berm van de Dampoort, een van de twee grote stations in Gent, de buurtbewoners op een heel groot sluikstort stoten. In het verleden, met name vóór 2014, werd dat stort behoorlijk snel opgeruimd. Na 2014, zijnde na de reorganisatie van de NMBS, blijkt dat heel moeilijk te lukken. Dat is voornamelijk omdat de NMBS en Infrabel constant discussiëren over de vraag wie nu voor het opruimen van het sluikstort bevoegd is. Dat betekent dat het sluikstort blijft liggen en jaar na jaar aangroeit. Het is nu al bijna een volledige vuilnisbelt.

Mevrouw de minister, is er nu uiteindelijk, na een jaar discussie, uitgemaakt wie voor het onderhoud van de spoorwegberm aan het station Gent-Dampoort bevoegd is?

Wat is het beleid van de NMBS en Infrabel inzake het ruimen van sluikstorten?

Wanneer zal de opruiming eindelijk gebeuren?

Vooraf: welke preventieve maatregelen kunnen en zullen de NMBS en/of Infrabel nemen, om sluikstorten aan spoorwegbermen in het algemeen en in Gent-Dampoort terug te dringen?

U zult het mij niet kwalijk nemen dat ik de Dampoort als voorbeeld neem. Ik ben er immers van overtuigd dat de site exemplarisch is voor vele andere plekken in België, waar in de spoorwegbermen aan sluikstorten wordt gedaan.

09.02 Minister **Jacqueline Galant**: De spoorwegberm aan het station Gent-Dampoort is gedeeltelijk eigendom van de NMBS en gedeeltelijk eigendom van Infrabel. Beide maatschappijen staan dan ook in voor het onderhoud.

Er wordt een beroep gedaan op een gespecialiseerde firma, die het betrokken afval kan verwijderen.

Er worden eventuele fysieke barrières geplaatst om sluikstorters te ontmoedigen.

09.03 **Karin Temmerman** (sp.a): Mevrouw de minister, neem mij niet kwalijk, maar het sluikstort wordt niet opgeruimd. Ik ben onlangs nog gaan kijken. Het sluikstort ligt er nog steeds en dat is nu reeds gedurende bijna een jaar.

Dat gedeeltelijk de NMBS en gedeeltelijk Infrabel bevoegd zijn, is het antwoord dat steeds opnieuw aan de buurtbewoners wordt gegeven. Ik zou echter u als bevoegd minister willen vragen gewoon de opdracht te geven het sluikstort op te ruimen en de kosten te delen.

Ik hoop dat ik hier in 2016 ter gelegenheid van de nieuwe grote kuis in Gent niet met dezelfde vraag naar u zal moeten komen en u niet zal moeten melden dat het sluikstort alweer met zoveel kubieke meter is aangegroeid, omdat het gewoon niet wordt opgekuist.

Ik hoop echt dat u nu beslist dat het stort wordt opgekuist en dat, aangezien beide maatschappijen verantwoordelijk zijn, de factuur gewoon door beide instellingen wordt gedeeld en betaald.

09.04 **Jacqueline Galant**, ministre: Je vous donne les éléments qui me sont fournis par les deux sociétés. Je relayerai évidemment ce que vous me dites aujourd'hui. Si le nettoyage n'a pas été effectué, je donnerai des instructions pour qu'ils veillent à ce que ce nettoyage soit correctement réalisé. La propreté et la sécurité sont des priorités essentielles au sein de la SNCB.

La **présidente**: C'est un peu comme ça dans beaucoup d'endroits. À Haren, par exemple.

09.05 **Karin Temmerman** (sp.a): Je vous remercie pour votre réponse.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

La **présidente**: Mme Temmerman, M. Geerts est d'accord pour que vous posiez maintenant votre question n° 3632.

10 **Vraag van mevrouw Karin Temmerman aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de betrouwbaarheid en de nauwkeurigheid van vrij in de handel verkrijgbare alcoholtesters" (nr. 3632)**

10 **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 "la fiabilité et la précision des alcootests en vente libre" (n° 3632)**

10.01 **Karin Temmerman** (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, personen die na een avondje stappen of na een restaurantbezoek willen weten of ze de wettelijke alcohollimiet hebben overschreden, kunnen dat controleren aan de hand van elektronische alcoholtesters die meermaals kunnen worden gebruikt. Deze toestellen zijn vrij verkrijgbaar in de handel.

Het BIVV waarschuwt nu echter voor het gebruik ervan. Uit onderzoek van het BIVV blijkt immers dat de overgrote meerderheid van de toestellen onnauwkeurig en onbetrouwbaar is. Achttien van de 24 bleken onnauwkeurig of onvoldoende te zijn. Dat is wel een heel groot aantal, vooral als we erop rekenen dat mensen ze gebruiken om te weten of ze zich veilig op de baan kunnen begeven.

Mevrouw de minister, welk gevolg zult u geven aan het onderzoek van het BIVV? Moeten de alcoholtesters die in België op de markt worden gebracht niet vooraf worden gehomologeerd, in tegenstelling tot de alcoholtesters die door de politie worden gebruikt?

Er is dus geen zekerheid over de nauwkeurigheid van die toestellen voor particulier gebruik. Kunnen we de nodige stappen zetten opdat die elektronische alcoholtesters ook zouden worden gehomologeerd vooraleer ze vrij in de handel te verkrijgen zijn?

10.02 Minister **Jacqueline Galant**: Mevrouw de voorzitter, mevrouw Temmerman, op dit ogenblik kan ik nog geen definitieve conclusie trekken uit de resultaten van het onderzoek, maar ik zal u op de hoogte houden van het gevolg dat ik eraan wil geven.

Er bestaat een internationale norm voor elektronische alcoholtesters voor privégebruik, maar die is niet verplicht voor alcoholtesters die in de handel worden gebracht. De consument heeft er alle belang bij om een alcoholtester te kopen die voorzien is van het goedkeuringsmerk van de internationale norm.

De eerste conclusie die wij uit het onderzoek kunnen trekken, is dat wanneer men gedronken heeft, men zich niet mag baseren op de resultaten van de alcoholtesters. Die kunnen alleen maar een indicatie geven van het alcoholniveau. Als men een betrouwbaar en nauwkeurig alcoholtesttoestel wil gebruiken, moet men een toestel kopen dat dezelfde waarborgen biedt als deze die worden gebruikt door de politie. Deze toestellen worden gehomologeerd door een officiële autoriteit en moeten ook periodiek worden gekalibreerd. Ze zijn natuurlijk ook veel duurder.

De gewone alcoholtesters zijn vrij te koop op de markt, ook via internet. De verplichting om alleen gehomologeerde toestellen voor privégebruik te verkopen en te gebruiken kan daarom moeilijk worden gecontroleerd. Dit zou een mogelijke denkpiste kunnen zijn.

Ik kan het echter nooit genoeg herhalen: drinken en rijden gaan niet samen.

10.03 **Karin Temmerman** (sp.a): Met dat laatste ben ik het helemaal eens, mevrouw de minister.

Als er toestellen op de markt worden gebracht, denk ik echter – ik maak dat ook op uit uw antwoord – dat we ervoor moeten zorgen dat de betrouwbaarheid maximaal is. Ik wacht dus graag uw onderzoek naar die toestellen af. Als er toestellen op de markt zijn die niet betrouwbaar zijn, vind ik dat we die uit de handel moeten kunnen nemen, want drinken en rijden gaan inderdaad niet samen. Als mensen vertrouwen op onbetrouwbare toestellen, dan hebben we toch een probleem.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

11 **Question de M. Stéphane Crusnière à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le survol du Brabant wallon" (n° 3608)**

11 **Vraag van de heer Stéphane Crusnière aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het overvliegen van Waals-Brabant" (nr. 3608)**

11.01 **Stéphane Crusnière** (PS): Madame le ministre, je vous avais déjà interpellée le 28 janvier dernier concernant cette problématique du survol du Brabant wallon. Vous m'aviez dit que vous alliez examiner des pistes de solution proposées par différentes personnes, entre autres l'ASBL "Piste 01, ça suffit!".

J'ai appris par la presse que vous avez repris deux mesures proposées par André Flahaut afin de réduire les nuisances sonores. La première mesure consiste à faire en sorte que les avions n'atterrissent plus par paliers mais bien en descente douce - ce qui permet de réduire les nuisances sonores. La seconde mesure prévoit la mise en place de la procédure NADP1. Cette procédure prévoit que les avions gagnent en altitude

plus rapidement - ce qui permet de réduire également les nuisances sonores.

Madame la ministre, pouvez-vous nous dire à partir de quand ces deux mesures seront appliquées? Et quels sont les effets attendus en termes de réduction des nuisances sonores? L'annonce de ces deux mesures s'est faite le jour de votre déplacement à Waterloo. Vous y avez rencontré différentes associations ainsi que la population. Pouvez-vous nous faire un court débriefing de cette rencontre?

11.02 Jacqueline Galant, ministre: Les deux mesures seront publiées à l'AIP le 14 mai pour une entrée en vigueur le 25 juin. Les applications CDO qui visent à effectuer une descente suivant un profil vertical continu avec une puissance de moteur minimale peuvent être d'application de jour comme de nuit. Nous estimons à un gain moyen de 2 décibels audibles pour un avion moyen courrier et de 3 décibels audibles pour un avion long courrier. Enfin, elles entraînent des réductions de kérosène et de CO₂.

La procédure NADP1 vise à prendre rapidement de l'altitude afin de réduire le bruit à proximité directe de l'aéroport. Nous estimons à une réduction de l'ordre de 3 à 8 décibels en fonction du type d'appareil. Avec la NADP1, la consommation de carburant dans la phase initiale de montée serait légèrement accrue, de l'ordre de 3 %.

La dame de Waterloo habite cette maison depuis de nombreuses années et elle aspire – on peut le comprendre – à une gêne sonore minimale. Les procédures CDO devraient soulager cette dame.

11.03 Stéphane Crusnière (PS): Madame la ministre, je vous remercie pour ces précisions.

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

12 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de besparingen op investeringen bij Infrabel" (nr. 3576)

12 Question de M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les économies sur les investissements chez Infrabel" (n° 3576)

12.01 David Geerts (sp.a): Mevrouw de minister, onlangs hebben wij in de krant over de financiële resultaten van Infrabel kunnen lezen dat het bedrijf erin geslaagd is de rekening in evenwicht af te sluiten. Een kanttekening bij het positieve nieuws van Infrabel waren de woorden van de CFO, de heer Smeets. Volgens hem zal Infrabel wegens het besparingsprogramma op de rem moeten staan wat bijkomende uitgaven betreft. Ook zal het vertrekkend personeel niet vervangen worden. Een resultatenevenwicht in de komende jaren zal volgens hem absoluut geen sinecure zijn. Als dat al gehaald wordt, zal het gebeuren door een vermindering in de investeringen.

Mevrouw de minister, in welke externe uitgaven zal men dan knippen? Welke geplande investeringen zullen moeten wijken door de opgelegde besparingen? In welk investeringsbudget voor 2015 is er heel concreet voorzien? Wat is effectief de impact voor het personeel?

12.02 Minister Jacqueline Galant: Er zal voornamelijk worden geknipt in de investeringen voor 2015 voor infrastructuurwerken die aannemers in opdracht van Infrabel uitvoeren. Ze hebben betrekking op de volgende elementen: uitstel van vernieuwingswerken voor de infrastructuur op de zijsporen, alsook op de minder belaste lijnen van het spoorwegnet; uitstel van bepaalde werken die oorspronkelijk waren gepland om de bovenleidingen te vernieuwen; spreiding van bepaalde werken inzake capaciteitsuitbreiding met betrekking tot het GEN en tot de moderniseringswerken op de as Brussel-Luxemburg; vertraging van aan de gang zijnde werken en/of uitstel van de start van nieuwe werken voor het onthaal van reizigers.

Het investeringsbudget van Infrabel voor het jaar 2015 bedraagt 962 miljoen euro, maar zoals ik steeds heb gesteld, gaat het om een voorlopig budget. Het aantal voltijdse equivalenten dat wordt gebudgetteerd op 31 december 2015, ligt 388 eenheden lager dan het werkelijk aantal eenheden op 1 januari 2015.

12.03 David Geerts (sp.a): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw transparant antwoord. Ik wil evenwel nog een aantal elementen meegeven. In eerste instantie kan men zeggen dat een aantal investeringen kan

worden uitgesteld zonder al te veel impact. Het uitstellen van het vernieuwen van bovenleidingen, bijvoorbeeld, is echter minder onschuldig dan het lijkt. Een van uw voorgangers, de heer De Croo, heeft dat ooit ook gedaan. We hebben gezien tot wat dat geleid heeft op het netwerk.

Dan is er het uitstel van het GEN. Omwille van de economische ontwikkeling en gelet op het aantal stations rond dat GEN en de mobiliteitsknoop, meen ik dat dit een betreuwenswaardige beslissing is.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

13 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de verzelfstandiging van Thalys" (nr. 3577)

13 Question de M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'indépendance de Thalys" (n° 3577)

13.01 David Geerts (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, wij hebben kunnen lezen dat de NMBS 40 % bezit in Thalys en de Franse SNCF 60 %. Vroeger was dit een samenwerkingsverband tussen de Belgische, Franse, Duitse en Nederlandse spoorwegen.

Door de hervorming gaat Thalys 150 werknemers van de NMBS in dienst nemen, met behoud van hun statuut. De NMBS zal ook haar werkplaats in Vorst ter beschikking stellen voor het onderhoud van de treinstellen. In ruil daarvoor krijgt de NMBS een jaarlijkse vergoeding van 75 miljoen euro.

De verzelfstandiging brengt met zich mee dat de NMBS niet langer directe kosten, maar ook geen directe inkomsten meer heeft. Er zal eventueel wel een dividend worden uitgekeerd, maar dit moet nog verder worden onderhandeld.

Mijn zeer concrete vragen zijn de volgende. Wat is de financiële impact voor de NMBS? Hoe verlopen de onderhandelingen over de uitkering van een dividend? Wie bepaalt welke dividenden worden uitgekeerd? Wat is de concrete bijdrage van de SNCF?

Men zou bij Thalys het personeelsbestand optrekken van 250 naar 550, inclusief de 150 gedetacheerden van de NMBS. Hoe zal de aanwerving van de andere personeelsleden verlopen? Een aantal personeelsleden van de NMBS worden gedetacheerd, met behoud van hun statuut. Worden de volledige loonkosten overgedragen aan Thalys of blijft een deel van het sociaal passief ten laste van de NMBS?

Hoe wordt de jaarlijkse vergoeding van 75 miljoen euro van Thalys aan de NMBS berekend?

13.02 Minister Jacqueline Galant: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Geerts, in antwoord op uw vraag, geef ik u het standpunt weer dat de NMBS in deze materie inneemt, zoals zij het mij heeft meegedeeld.

Thalys oefent commerciële activiteiten uit in een concurrentiële omgeving. De cijfers betreffende deze activiteiten en de impact ervan op de NMBS zijn vertrouwelijk. De NMBS is er niet toe gehouden om gegevens aan te leveren die geen betrekking hebben op haar opdrachten van openbare dienstverlening.

13.03 David Geerts (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, dit is een juridisch correct antwoord. Het enige wat wel openbaar is, is de impact op de personeelskosten van de gedetacheerde werknemers. Ik zal deze vraag schriftelijk stellen omdat zij hun overheidsstatuut behouden.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

La **présidente**: Monsieur Geerts, M. Van Hecke n'est pas présent cet après-midi au parlement. Sa question n° 3589 est jointe à votre question n° 3611. Acceptez-vous de reporter votre question ou décidez-vous de la poser quand même? Vous décidez de la reporter.

14 Samengevoegde vragen van

- de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het moderniseringsplan voor de NMBS-Groep"

(nr. 3679)

- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het moderniseringsplan voor de NMBS" (nr. 3692)

- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het moderniseringsplan voor de NMBS" (nr. 3776)

14 Questions jointes de

- M. Wouter Raskin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le projet de modernisation du Groupe SNCB" (n° 3679)

- M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le projet de modernisation de la SNCB" (n° 3692)

- Mme Sabien Lahaye-Battheu à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le projet de modernisation de la SNCB" (n° 3776)

14.01 **Wouter Raskin** (N-VA): Mevrouw de minister, samen met de NMBS en Infrabel werkt u aan een moderniseringsplan voor de spoorbedrijven; u hebt er al meermaals naar verwezen. De bedoeling was om dat plan in het voorjaar van 2015 te voltooien. Wij zijn ondertussen het paasreces voorbij. Indien ik mij niet vergis, zijn de gesprekken nog in volle gang. Het heeft er in ieder geval weinig schijn van dat een concrete oplossing of een concreet plan klaar ligt.

Ten eerste, wat is de stand van zaken van de gesprekken over het moderniseringsplan?

Ten tweede, wat is de reden voor de vertraging? Wij wachten nu immers al een tijd.

Ten derde, tegen wanneer mogen wij het plan eindelijk verwachten?

14.02 **David Geerts** (sp.a): Mevrouw de minister, ik sluit mij graag aan bij de vraag van de heer Raskin.

Hoe wordt het aangekondigd bedrag van 2,1 miljard euro aan besparingen effectief doorgevoerd?

Ik heb zopas in mijn vorige vraag al iets gehoord over bovenleidingen en het GEN.

Heel concreet, wanneer zal het moderniseringsplan in het Parlement worden voorgesteld?

Wat is vandaag de reden voor de vertraging?

14.03 **Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): Mevrouw de minister, ik sluit mij aan bij de andere vraagstellers en ik stel nog een bijkomende vraag.

Kunt u vandaag enkele krachtlijnen meegeven van het moderniseringsplan, dat tegen de huidige periode werd aangekondigd?

14.04 Minister **Jacqueline Galant**: De moderniseringsplannen van de NMBS en van Infrabel zijn in opmaak. Tijdens de komende weken zal informatie aan het Parlement worden gegeven.

De bedoeling van die plannen is dat beide overheidsondernemingen het peil van hun industriële performantie tot ver boven het niveau van de voorbije jaren zouden kunnen opvoeren. Zij beogen tevens het vrijmaken van een maximum aan middelen ten voordele van investeringen dankzij een aanzienlijke vermindering van de operationele kosten, waarbij tevens een kwaliteitsvol spooraanbod gevrijwaard blijft.

Je voudrais encore ajouter – je m'exprimerai, ici, si vous me le permettez, en français – qu'il s'agit d'un dossier très très vaste, ce dont vous conviendrez. Aucun retard n'est à déplorer. Mais il y a beaucoup de concertations, beaucoup de *benchmarks*.

Pour un dossier aussi important que celui dont question, il est, selon moi, préférable de prendre plus de temps que de présenter un dossier mal ficelé.

14.05 **Wouter Raskin** (N-VA): Mevrouw de minister, dank u voor uw antwoord.

Dat een dergelijk moderniseringsplan in opmaak is, is geen nieuws. Ik probeer het positief te bekijken. Over enkele weken krijgen we info, maar wanneer is dat? Ik blijf een beetje op mijn honger. Ik meen dat het stilaan tijd wordt.

Ik ben in ieder geval verheugd te horen dat de oefening maximaal ruimte moet laten voor investeringen en dat vooral op de operationele kosten zal moeten worden bespaard. Ik kijk dus uit naar uw plan. Het is een belangrijke stap met het oog op het nieuwe investeringsplan en het beheerscontract. U staat effectief voor een zware opdracht: hervormen en besparen. U krijgt mijn steun als u niet kiest voor de gemakkelijke weg van besparen op investeringen maar wel voor de weg van besparen aan de exploitatiezijde. Daar moet absoluut het zwaartepunt liggen. Ik kijk uit naar uw dossier over enkele weken.

14.06 David Geerts (sp.a): Mevrouw de minister, dank u voor uw antwoord. Ik ben het eens met een aantal punten uit de repliek van collega Raskin, met een aantal andere minder. Dat zullen we echter wel naar voren brengen tijdens het inhoudelijk debat.

Het is alleszins belangrijk dat de oefening gemaakt wordt en dat ze grondig gebeurt. Voor mij is het absoluut niet belangrijk of het plan er nu komt, dan wel twee weken of twee maanden later. Als het resultaat billijk is en als hierover verder gediscussieerd kan worden, dan speelt het voor mij absoluut geen rol als we een paar weken moeten wachten.

14.07 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Ik dank de minister voor haar antwoord.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

15 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het dalende aantal verbale en fysieke agressiegevallen tegen NMBS-personeel" (nr. 3712)

15 Question de M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la diminution du nombre d'agressions verbales et physiques contre le personnel de la SNCB" (n° 3712)

15.01 David Geerts (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, deze vraag gaat over het dalend aantal gevallen van agressie tegen NMBS-personeel. Het aantal gevallen van verbale en fysieke agressie tegen NMBS-personeel daalde in 2014 met 7 %. Dat is goed nieuws. In nominale cijfers waren er nog wel 468 fysieke en 768 verbale agressiegevallen, waarvan twee derde het gevolg was van een discussie over vervoersbewijzen.

Wij hebben het in deze commissie al meermaals gehad, misschien tot vervelens toe, over het nieuwe boetesysteem en het boordtarief van 7 euro. De motivering destijds was dat het aantal agressiegevallen zou verminderen, al ben ik daarvan eigenlijk nog altijd niet overtuigd.

Andere, veel voorkomende redenen van agressie waren het gevolg van betwistingen bij de AVG-vertrekprocedure. De commissie voor de Spoorveiligheid heeft deze procedure geanalyseerd en er zou daarvoor een oplossing worden gezocht. Die blijkt er nog niet te zijn, wat bij reizigers soms tot frustratie leidt.

Een derde punt is dat een aantal treinbegeleiders zegt dat men de cijfers moet nuanceren, want dat er een zekere meldingsmoeheid is ontstaan, zeker wat verbale agressie betreft. Men doet dus soms niet meer de moeite om agressie aan te geven.

Mevrouw de minister, ik heb de volgende vragen. Wat waren de vijf meest voorkomende redenen van agressie tegen personeel van de NMBS in 2014?

Twee derde van de agressiegevallen was het gevolg van een discussie over het vervoersbewijs. Stelt de NMBS een verschil vast tussen het aantal gevallen van agressie in februari-maart 2014 en februari-maart 2015, zijnde de periode waarin het boordtarief werd ingevoerd?

Is er een verschil tussen het aantal verkochte treinpassen of invulkaarten voor en na de invoering van het boordtarief?

Wat de AVG-vertrekprocedure betreft, wat is de stand van zaken van de uitvoering van een nieuwe procedure hieromtrent?

15.02 Minister **Jacqueline Galant**: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Geerts, de NMBS heeft mij de cijfers bezorgd waar u om vraagt en ik zal ze u bezorgen. In ieder geval ziet de NMBS weinig verschil in het aantal gevallen van agressie in 2014 en 2015.

U vroeg ook naar het verschil in het aantal verkochte treinpasse en invulkaarten voor en na de invoering van het nieuw boordtarief. In februari en maart 2014 werden er respectievelijk 132 357 en 150 910 verkocht. In februari en maart 2015 waren dat er respectievelijk 125 553 en 137 910.

Wat de nieuwe vertrekprocedure betreft, deze wordt momenteel uitgewerkt. Bij deze procedure zal de trein vertrekken met alle deuren gesloten. Deze procedure zal vanaf midden 2017 uitgerold worden.

15.03 **David Geerts** (sp.a): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik zal de cijfers verder bestuderen. Ik merk dat er fluctuaties zijn van de ene maand tegenover de andere, maar dat kan louter toevallig zijn.

Ik zal hierop zeker terugkomen via schriftelijke weg, om een vergelijking te maken over een iets langere periode.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

16 **Question de M. Gilles Foret à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'état d'avancement du projet européen Galileo" (n° 3774)**

16 **Vraag van de heer Gilles Foret aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de voortgang van het Europese project Galileo" (nr. 3774)**

16.01 **Gilles Foret** (MR): Madame la ministre, depuis le début des années 2000, l'Union européenne s'est fixée comme objectif la création d'un réseau transeuropéen de positionnement et de navigation. L'Europe élabore actuellement un système global de navigation par satellite à la pointe du progrès, le projet Galileo.

Galileo se composera de trente satellites en orbite, qui fourniront des informations de positionnement avec une précision et une fiabilité inégalée. Ce projet permettra d'améliorer l'indépendance technologique de l'Europe, notamment vis-à-vis du système américain connu de tous, le GPS.

En outre, le développement de Galileo permettra à l'Europe d'exploiter pleinement l'ensemble des multiples avantages de la navigation par satellite et le potentiel quasi infini d'applications dans des secteurs aussi variés que les transports, l'énergie, les télécommunications, l'agriculture de précision ou encore l'environnement. Un énorme potentiel de croissance avec, à la clé, de nouvelles opportunités pour l'industrie européenne et des milliers d'emplois créés, notamment dans les PME.

À côté de ces avantages pour l'Union européenne et les différents pays qui la composent, Galileo pourrait aussi avoir des conséquences plus directes pour la Belgique. En effet, notre pays a introduit sa candidature pour accueillir un nouveau centre logistique prévu dans le cadre des activités de Galileo. Je pense que la Belgique a proposé le site de Transinne.

Madame la ministre, pouvez-vous nous dire où en est la procédure d'appel à intérêts lancée par la Commission européenne dans ce cadre? À votre connaissance, d'autres projets ont-ils été rentrés? Savez-vous quand doit tomber la décision et avez-vous déjà estimé les retombées positives pour la Belgique en cas de réponse favorable pour ce dossier?

16.02 **Jacqueline Galant**, ministre: La procédure d'appel à intérêts a été lancée par la Commission européenne en décembre 2014. La candidature de la Belgique visant à installer le Galileo Integrated Logistics Support Centre au Galaxy Business Park à Transinne, province du Luxembourg, a été envoyée le 12 mars à la Commission européenne responsable du marché intérieur, de l'industrie, de l'entrepreneuriat et

des PME. Ce dossier relève des compétences de mon ministère.

À ce stade, le nombre de pays concurrents n'a pas été communiqué mais nous pressentons que la compétition sera rude. Selon le planning indicatif transmis par la Commission, la fin de l'évaluation des candidatures est prévue pour août 2015. Les modalités pratiques de sélection seront annoncées dans les prochaines semaines par la Commission. Le choix définitif s'opérera en plusieurs étapes.

La défense de la candidature belge auprès des autorités européennes est coordonnée au sein du groupe interministériel de coordination Galileo. Dans le cas où le projet belge serait retenu, cela permettrait au parc Galaxia, qui regroupe actuellement 7 entreprises dans le domaine spatial, de passer à la taille supérieure. Il s'agirait d'une activité en synergie avec le centre ESA à Redu.

La Belgique dispose déjà d'une grande expertise dans ces activités et je ne manquerai pas de le faire valoir auprès des instances européennes.

16.03 Gilles Foret (MR): Je n'en doute pas. Merci beaucoup, madame la ministre.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

La réunion publique de commission est levée à 15.43 heures.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 15.43 uur.