



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BEKNOPT VERSLAG

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

Woensdag

23-09-2015

Namiddag

Mercredi

23-09-2015

Après-midi

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

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

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

INHOUD

SOMMAIRE

Samengevoegde vragen van	1	Questions jointes de	1
- juffrouw Yoleen Van Camp aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de wegtunnel onder het station Herentals" (nr. 5583)	1	- Mlle Yoleen Van Camp à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le tunnel routier sous la gare de Herentals" (n° 5583)	1
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de voortzetting van de elektrificatie van lijn 15 Herentals-Mol-Neerpelt" (nr. 6072)	1	- M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la poursuite de l'électrification de la ligne 15 Herentals-Mol-Neerpelt" (n° 6072)	1
- juffrouw Yoleen Van Camp aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de ontubing van het spoor Herentals – Turnhout" (nr. 6234) <i>Sprekers: David Geerts, Jacqueline Galant</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	1	- Mlle Yoleen Van Camp à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le dédoublement de la voie Herentals – Turnhout" (n° 6234) <i>Orateurs: David Geerts, Jacqueline Galant</i> , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	1
Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de maatregelen om verkeersdoden te halveren tegen 2020" (nr. 5587) <i>Sprekers: Jef Van den Bergh, Jacqueline Galant</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	2	Question de M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les mesures prises pour réduire de moitié les tués sur nos routes d'ici 2020" (n° 5587) <i>Orateurs: Jef Van den Bergh, Jacqueline Galant</i> , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	2
Vraag van de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de mogelijke voorlopige stopzetting van de werken aan het station Bergen" (nr. 5601) <i>Sprekers: Marcel Cheron, Jacqueline Galant</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	3	Question de M. Marcel Cheron à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le risque d'arrêt provisoire du chantier de la gare de Mons" (n° 5601) <i>Orateurs: Marcel Cheron, Jacqueline Galant</i> , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	3
Vraag van de heer Gilles Foret aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "nooddrantsen in treinen" (nr. 5653) <i>Sprekers: Gilles Foret, Jacqueline Galant</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	4	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 "des stocks de survie à bord des trains" (n° 5653) <i>Orateurs: Gilles Foret, Jacqueline Galant</i> , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	4
Samengevoegde vragen van	5	Questions jointes de	5
- de heer Marcel Cheron aan de minister van	5	- M. Marcel Cheron à la ministre de la Mobilité,	5

Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de afschaffing van de kortingskaart voor grote gezinnen" (nr. 5698)

chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la suppression de la carte famille nombreuse" (n° 5698)

- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de mogelijke afschaffing van de kortingskaart voor grote gezinnen" (nr. 6221)

5 - M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la potentielle suppression de la carte famille nombreuse" (n° 6221) 5

- mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de herziening van de tarieven en meer bepaald de afschaffing van de kortingskaart voor grote gezinnen" (nr. 6237)

5 - Mme Karine Lalieux à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la refonte tarifaire et plus particulièrement la suppression de la carte famille nombreuse" (n° 6237) 5

- de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de bevestiging van de afschaffing van de kortingskaart voor grote gezinnen" (nr. 6242)

5 - M. Marcel Cheron à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la confirmation de la suppression de la carte famille nombreuse" (n° 6242) 5

- mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de mogelijke afschaffing van de kortingskaart voor grote gezinnen" (nr. 6257)

6 - Mme Isabelle Poncelet à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la potentielle suppression de la carte famille nombreuse" (n° 6257) 6

- mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de kortingskaart voor grote gezinnen" (nr. 6275)

6 - Mme Inez De Coninck à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la carte famille nombreuse" (n° 6275) 6

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de kortingskaart voor grote gezinnen" (nr. 6299)

6 - M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la carte famille nombreuse" (n° 6299) 6

- de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de mogelijke afschaffing van de kortingskaart voor grote gezinnen, de Go Pass en de Rail Pass" (nr. 6319)

6 - M. Marco Van Hees à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'éventuelle suppression des cartes famille nombreuse, Go Pass et Rail Pass" (n° 6319) 6

Sprekers: **Marcel Cheron, David Geerts, Inez De Coninck, Jef Van den Bergh, Marco Van Hees, Karine Lalieux, Jacqueline Galant**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Orateurs: **Marcel Cheron, David Geerts, Inez De Coninck, Jef Van den Bergh, Marco Van Hees, Karine Lalieux, Jacqueline Galant**, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Vraag van de heer Paul-Olivier Delannois aan de vice-eersteminister en minister van Buitenlandse Zaken en Europese Zaken, belast met Beliris en de Federale Culturele Instellingen, over "het expresnet rond Rijsel" (nr. 5717)

10 Question de M. Paul-Olivier Delannois au vice-premier ministre et ministre des Affaires étrangères et européennes, chargé de Beliris et des Institutions culturelles fédérales, sur "le Réseau Express Grand Lille" (n° 5717) 10

Sprekers: **Paul-Olivier Delannois, Jacqueline Galant**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Orateurs: **Paul-Olivier Delannois, Jacqueline Galant**, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Samengevoegde vragen van	11	Questions jointes de	11
- de heer Hans Bonte aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de discussie tussen Infrabel en de NMBS wat de investeringsprojecten betreft" (nr. 5747)	11	- M. Hans Bonte à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les discussions menées entre Infrabel et la SNCB concernant les projets d'investissements" (n° 5747)	11
- de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het proces voor de uitwerking van de beheerscontracten van de NMBS en van Infrabel" (nr. 6020)	11	- M. Marcel Cheron à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le processus d'élaboration des contrats de gestion de la SNCB et d'Infrabel" (n° 6020)	11
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de nieuwe beheerscontracten tussen Infrabel, de NMBS en de Belgische Staat en het investeringsprogramma 2016" (nr. 6071) <i>Sprekers: Marcel Cheron, David Geerts, Jacqueline Galant</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	11	- M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les nouveaux contrats de gestion entre Infrabel, la SNCB et l'État belge et le plan d'investissement 2016" (n° 6071) <i>Orateurs: Marcel Cheron, David Geerts, Jacqueline Galant</i> , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	11
Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de G-rijbewijzen" (nr. 5951) <i>Sprekers: Jef Van den Bergh, Jacqueline Galant</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	12	Question de M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le permis de conduire G" (n° 5951) <i>Orateurs: Jef Van den Bergh, Jacqueline Galant</i> , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	12
Samengevoegde vragen van	13	Questions jointes de	13
- mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het sociaal overleg met betrekking tot de gegarandeerde dienstverlening" (nr. 5978)	13	- Mme Inez De Coninck à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la concertation sociale relative au service garanti" (n° 5978)	13
- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de minimale dienstverlening bij het spoor" (nr. 6017)	13	- 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 service minimum sur le rail" (n° 6017)	13
- mevrouw Kattrin Jadin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de gegarandeerde dienstverlening bij de NMBS" (nr. 6154)	13	- Mme Kattrin Jadin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le service garanti de la SNCB" (n° 6154)	13
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de gegarandeerde dienstverlening bij de NMBS" (nr. 6220)	13	- M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le service garanti de la SNCB" (n° 6220)	13

- mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de minimale dienstverlening bij de NMBS" (nr. 6236)	14	- Mme Gwenaëlle Grovonius à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le service minimum à la SNCB" (n° 6236)	13
- de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de invoering van een minimale dienstverlening bij stakingen" (nr. 6321) <i>Sprekers: Inez De Coninck, David Geerts, Gwenaëlle Grovonius, Marco Van Hees, Jacqueline Galant</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	14	- M. Marco Van Hees à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'instauration d'un service minimum en cas de grève" (n° 6321) <i>Orateurs: Inez De Coninck, David Geerts, Gwenaëlle Grovonius, Marco Van Hees, Jacqueline Galant</i> , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	14
Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het ontvangen van een C170-formulier bij het niet kunnen betalen van het Boordtarief" (nr. 5952) <i>Sprekers: Jef Van den Bergh, Jacqueline Galant</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	16	Question de M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la réception d'un formulaire C170 en cas de non-paiement du Tarif à Bord" (n° 5952) <i>Orateurs: Jef Van den Bergh, Jacqueline Galant</i> , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	16
Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de ruzie tussen de NMBS en Infrabel met betrekking tot de vuilopruiming in stations" (nr. 5993) <i>Sprekers: Inez De Coninck, Jacqueline Galant</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	17	Question de Mme Inez De Coninck à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la querelle entre la SNCB et Infrabel concernant le déblaiement des déchets dans les gares" (n° 5993) <i>Orateurs: Inez De Coninck, Jacqueline Galant</i> , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	17
Samengevoegde vragen van	18	Questions jointes de	18
- mevrouw Kattrin Jadin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de defecte automaten van de NMBS" (nr. 5999)	18	- Mme Kattrin Jadin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les distributeurs défectueux de la SNCB" (n° 5999)	18
- mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de bedrijfszekerheid van de ticketautomaten van de NMBS" (nr. 6149)	18	- Mme Isabelle Poncelet à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la fiabilité des automates de la SNCB" (n° 6149)	18
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de gedeeltelijk defecte automaten" (nr. 6318) <i>Sprekers: David Geerts, Jacqueline Galant</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	18	- M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les distributeurs partiellement défectueux" (n° 6318) <i>Orateurs: David Geerts, Jacqueline Galant</i> , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	18
Samengevoegde vragen van	19	Questions jointes de	19

- de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het intern rapport over de werkomstandigheden van het verkooppersoneel bij de NMBS" (nr. 6022)	19	- M. Marcel Cheron à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le rapport interne concernant les conditions de travail du personnel de vente de la SNCB" (n° 6022)	19
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het intern rapport over de werkcondities bij het verkooppersoneel van de NMBS" (nr. 6298) <i>Sprekers: Marcel Cheron, David Geerts, Jacqueline Galant</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	19	- M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le rapport interne relatif aux conditions de travail du personnel de vente de la SNCB" (n° 6298) <i>Orateurs: Marcel Cheron, David Geerts, Jacqueline Galant</i> , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	19
Samengevoegde vragen van	20	Questions jointes de	20
- mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de aan Ethiopian Airlines verleende vlieg rechten vanaf Brussels Airport" (nr. 6027)	20	- Mme Karine Lalieux à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les droits de trafic octroyés à Ethiopian Airlines au départ de Bruxelles-National" (n° 6027)	20
- de heer Gilles Foret aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de verkeersrechten" (nr. 6188) <i>Sprekers: Karine Lalieux, Gilles Foret, Jacqueline Galant</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	20	- M. Gilles Foret à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les droits de trafics" (n° 6188) <i>Orateurs: Karine Lalieux, Gilles Foret, Jacqueline Galant</i> , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	20
Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de maatschappelijke kosten-batenanalyse van de tunnel Watermaal-Schuman-Josaphat" (nr. 6043) <i>Sprekers: David Geerts, Jacqueline Galant</i> , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	23	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'analyse des coûts et avantages sociaux du tunnel Watermael-Schuman-Josaphat" (n° 6043) <i>Orateurs: David Geerts, Jacqueline Galant</i> , ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	23
Samengevoegde vragen van	24	Questions jointes de	24
- de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het afschaffen van het weekabonnement" (nr. 6063)	24	- M. Stefaan Van Hecke à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la suppression de l'abonnement hebdomadaire" (n° 6063)	24
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de afschaffing van het weekabonnement" (nr. 6104)	24	- M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la suppression de l'abonnement hebdomadaire" (n° 6104)	24
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale	24	- M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société	24

Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de afschaffing van het weekabonnement van de NMBS" (nr. 6290)

Sprekers: **David Geerts, Jef Van den Bergh, Jacqueline Galant**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la suppression de l'abonnement hebdomadaire de la SNCB" (n° 6290)

Orateurs: **David Geerts, Jef Van den Bergh, Jacqueline Galant**, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Vraag van de heer Jan Penris aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de tweede spoorontsluiting van de Antwerpse haven" (nr. 6087)

Sprekers: **Jan Penris, Jacqueline Galant**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

26 Question de M. Jan Penris à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le deuxième désenclavement ferroviaire du port d'Anvers" (n° 6087)

Orateurs: **Jan Penris, Jacqueline Galant**, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Samengevoegde vragen van

27 Questions jointes de 27

- de heer Benoit Hellings aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de implementatie van structurele oplossingen om de geluidshinder die veroorzaakt wordt door het luchtverkeer vanuit Brussels Airport aan te pakken" (nr. 6107)

27 - M. Benoit Hellings à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la mise en œuvre de solutions structurelles pour parer aux nuisances générées par le trafic aérien au départ de Brussels Airport" (n° 6107)

- mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de structurele oplossingen om de geluidshinder rond Brussels Airport tegen te gaan" (nr. 6250)

27 - Mme Karine Lalieux à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les solutions structurelles pour lutter contre les nuisances sonores autour de l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 6250)

Sprekers: **Benoit Hellings, Karine Lalieux, Jacqueline Galant**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Orateurs: **Benoit Hellings, Karine Lalieux, Jacqueline Galant**, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Vraag van de heer Jean-Marc Delizée aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de cofinanciering van de uitbreiding van het spoorwegmuseum in Treignes, die door de NMBS op losse schroeven wordt gezet" (nr. 6231)

Sprekers: **Jean-Marc Delizée, Jacqueline Galant**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

28 Question de M. Jean-Marc Delizée à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la remise en cause par la SNCB du cofinancement de l'extension du musée du Chemin de fer à Treignes" (n° 6231)

Orateurs: **Jean-Marc Delizée, Jacqueline Galant**, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 23 SEPTEMBER 2015

Namiddag

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

du

MERCREDI 23 SEPTEMBRE 2015

Après-midi

De openbare vergadering wordt geopend om 15.03 uur en voorgezeten door mevrouw Karine Lalieux.

De **voorzitter**: De vraag nr. 4661 van de heer Geerts, de samengevoegde vragen nrs 4956 van de heer Delizée, 5243 van mevrouw Grovonius en 5551 van mevrouw Lahaye-Battheu werden al in een vorige vergadering behandeld.

01 Samengevoegde vragen van

- juffrouw Yoleen Van Camp aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de wegtunnel onder het station Herentals" (nr. 5583)
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de voortzetting van de elektrificatie van lijn 15 Herentals-Mol-Neerpelt" (nr. 6072)
- juffrouw Yoleen Van Camp aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de ontubbeling van het spoor Herentals – Turnhout" (nr. 6234)

01.01 David Geerts (sp.a): Wat is de stand van zaken van de geplande investeringen voor de elektrificatie van de lijn Herentals-Mol? Hoe ziet het kostenplaatje er uit? Hoeveel reizigers bedient deze lijn op een weekdag? Zijn er nog andere niet-geëlektrificeerde lijnen in ons land? Is er een studie over het reisgedrag van de pendelaars op deze lijn? Wat is het gevolg van een gemiste overstap?

La réunion publique est ouverte à 15 h 03 par Mme Karine Lalieux, présidente.

La **présidente**: La question n° 4661 de M. Geerts et les questions jointes n°s 4956 de M. Delizée, 5243 de Mme Grovonius et 5551 de Mme Lahaye-Battheu ont déjà été traitées lors d'une réunion de commission précédente.

01 Questions jointes de

- Mlle Yoleen Van Camp à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le tunnel routier sous la gare de Herentals" (n° 5583)
- M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la poursuite de l'électrification de la ligne 15 Herentals-Mol-Neerpelt" (n° 6072)
- Mlle Yoleen Van Camp à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le dédoublement de la voie Herentals – Turnhout" (n° 6234)

01.01 David Geerts (sp.a): Qu'en est-il des investissements prévus pour l'électrification de la ligne Herentals-Mol? Quel est le coût estimé de ces travaux? Combien de voyageurs empruntent-ils cette ligne un jour ouvrable? Reste-t-il d'autres lignes non électrifiées en Belgique? Les habitudes des navetteurs fréquentant cette ligne ont-elles fait l'objet d'une étude? Quelle est l'incidence d'une correspondance ratée?

01.02 Minister **Jacqueline Galant** (*Nederlands*): Zodra het nieuwe meerjareninvesteringsplan voor de periode 2015-2019 is opgemaakt, kennen we het budget voor het afschaffen van overwegen, zoals in Braibant. Op de lijn Herentals-Mol-Neerpelt-Tielt moet alleen nog het traject Mol-Neerpelt worden geëlektrificeerd, waarvan de kostprijs wordt geraamd op 38 miljoen euro. Ook de spoorlijnen nr. 58 Gent-Eeklo, nr. 82 Aalst-Burst, nr. 86 Ronse-De Pinte, nr. 122 Geraardsbergen-Melle en nr. 132 Charleroi-Couvin zijn niet-geëlektrificeerde lijnen.

Sinds het nieuwe vervoersplan en tot eind augustus 2015 waren er op de verbinding Lier-Mol-Neerpelt-Hasselt negen incidenten door defect dieselmateriaal, met in totaal 860 minuten vertraging. Naast de bediening van de stad zelf is Herentals ook een vertrek- en aankomststation voor omwonende reizigers in een straal tot 15 kilometer.

01.03 **David Geerts** (sp.a): Wij zullen samen met de betrokken Kempense burgemeesters bekijken hoe wij kunnen ijveren voor deze elektrificatie. Het is mij echter nog niet duidelijk of het plan ook effectief zal worden gerealiseerd.

Het incident is gesloten.

02 **Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de maatregelen om verkeersdoden te halveren tegen 2020"** (nr. 5587)

02.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): De federale regering heeft zich geëngageerd om tegen 2020 het aantal verkeersdoden te doen afnemen met 50 procent, ofwel 420 doden, ten opzichte van 2010. Het regeerakkoord voorziet ook in een aantal maatregelen om het aantal zwaargewonden te verminderen. Volgens het BIVV is in 2015 het aantal dodelijke slachtoffers reeds gedaald met 2,9 procent en het aantal letselongevallen met 9,3 procent ten opzichte van 2014.

Hoe zal de verkeersveiligheid verder worden verbeterd? Welke specifieke maatregelen zullen er komen ten aanzien van zwakke weggebruikers en motorrijders?

02.02 Minister **Jacqueline Galant** (*Nederlands*): De regering onderschrijft de Europese doelstellingen om tegen 2020 het aantal verkeersdoden te halveren ten opzichte van 2010. De tendens is

01.02 **Jacqueline Galant**, ministre (*en néerlandais*): Dès que le nouveau plan d'investissement pluriannuel aura été élaboré pour la période 2015-2019, nous connaissons le budget prévu pour la suppression des passages à niveau, comme à Braibant. Sur la ligne Herentals-Mol-Neerpelt-Tielt, seul le trajet Mol-Neerpelt doit encore être électrifié; le coût de ces travaux est estimé à 38 millions d'euros. Les lignes n° 58 Gand-Eeklo, n° 82 Alost-Burst, n°86 Renaix-De Pinte, n° 122 Grammont-Melle et n°132 Charleroi-Couvin sont des lignes non électrifiées.

Depuis l'entrée en vigueur du nouveau plan de transport et jusque fin août 2015, neuf incidents dus à du matériel diesel défectueux, et qui ont entraîné un retard cumulé de 860 minutes, ont été enregistrés pour la liaison Lierre-Mol-Neerpelt-Hasselt. En plus de la desserte de la ville elle-même, la gare de Herentals est aussi un point de départ et d'arrivée pour les navetteurs des environs dans un rayon allant jusqu'à 15 km.

01.03 **David Geerts** (sp.a): Nous étudierons avec les bourgmestres campinois concernés comment promouvoir l'électrification de la ligne. Je n'ai cependant pas encore compris si ce projet deviendra un jour réalité.

L'incident est clos.

02 **Question de M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les mesures prises pour réduire de moitié les tués sur nos routes d'ici 2020"** (n° 5587)

02.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Le gouvernement fédéral s'est engagé à réduire de moitié d'ici à 2020 le nombre de tués sur les routes par rapport à 2010, soit une diminution de 420 victimes. L'accord de gouvernement énumère par ailleurs une série de mesures visant à diminuer le nombre de blessés graves. Selon l'IBSR, en 2015, le nombre de tués sur les routes et de victimes de lésions corporelles a déjà reculé de respectivement 2,9 % et 9,3 % par rapport à 2014.

Comment la sécurité routière sera-t-elle améliorée? Quelles sont les mesures spécifiques qui seront prises pour les usagers faibles et les motards?

02.02 **Jacqueline Galant**, ministre (*en néerlandais*): Le gouvernement souscrit aux objectifs fixés par l'Union européenne visant à réduire de moitié d'ici 2020 le nombre de tués sur

positief, maar er zijn bijkomende maatregelen nodig. Ik wil om te beginnen het bestraffingsbeleid verder opvolgen en uitbreiden. Verder beschikken de intelligente vervoerssystemen (ITS) over een groot potentieel inzake verkeersveiligheid. Het actieplan ter zake zal vorm krijgen in een nieuwe editie van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid die ik samen met het BIVV eind 2015 zal organiseren.

Intussen zijn er al maatregelen genomen om de straffeloosheid van onbetaalde boetes te bestrijden. Het actieplan inzake niet-verzekerden werd verder uitgevoerd, mijn administratie is begonnen met de uitvoering van het ISA-actieplan, het wetsontwerp 'Accidentologie' werd verder besproken en ik ben van plan om het alcoholslot een ruimere toepassing te geven. Mijn aandacht gaat vooral uit naar alcohol- en snelheidsovertreders en wij gaan op zoek naar de meest efficiënte middelen om recidive te voorkomen.

De politiediensten geven daarnaast ook prioriteit aan de veiligheidsgordel en aan het gebruik van gsm of andere apparaten aan het stuur. Snelheid en alcohol zijn veel te vaak oorzaak van ongevallen. Gelet op het toenemend fietsgebruik moeten automobilisten en vrachtwagenchauffeurs ook dubbel waakzaam zijn voor zwakke weggebruikers en dodehoekongevallen.

De recente kop-staartbotsingen met vrachtwagens op autosnelwegen wijzen ook op de gevolgen van zowel eentonigheid als afleiding achter het stuur. Ik verwacht vooral veel van nieuwe technologische hulpmiddelen om ongevallen te voorkomen.

02.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Ik denk dat ook een puntenrijbewijs de bestuurder meer bewust kan maken betreffende zijn of haar gedrag in het verkeer. Verder zijn niet alleen alcohol en snelheid, maar ook drugs belangrijke oorzaken van verkeersonveiligheid.

Het incident is gesloten.

03 Vraag van de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de mogelijke voorlopige stopzetting van de werken aan het station

les routes par rapport à 2010. Les statistiques évoluent favorablement, mais des mesures additionnelles s'imposent. J'entends tout d'abord suivre et renforcer la politique répressive. Les systèmes de transport intelligents (STI) recèlent en outre un énorme potentiel en matière de sécurité routière. Les contours du plan d'action pour la sécurité routière seront ébauchés lors de la prochaine édition des États généraux de la sécurité routière que j'organiserai en collaboration avec l'IBSR à la fin 2015.

Entre-temps, des mesures ont déjà été prises pour lutter contre l'impunité dont jouissent les contrevenants qui ne paient pas leurs amendes. L'exécution du plan d'action visant les conducteurs non assurés se poursuit, mon administration a initié la mise en œuvre du plan d'action ISA, la discussion du projet de loi 'Accidentologie' continue et j'ai l'intention d'élargir le champ d'application de "l'alcolock". Mon action cible principalement les conducteurs en état d'ébriété et ceux qui ne respectent pas les limitations de vitesse et nous cherchons à identifier les moyens les plus efficaces pour éviter la récidive.

Parallèlement, les services de police se concentrent prioritairement sur le port de la ceinture de sécurité et l'utilisation du GSM ou d'autres équipements au volant. La vitesse excessive et l'alcool restent trop souvent la cause d'accidents. Compte tenu de l'augmentation du nombre de cyclistes sur les routes, les automobilistes et les camionneurs doivent redoubler de vigilance à l'égard des usagers faibles et des accidents dus à l'angle mort.

Les récentes collisions en chaîne sur les autoroutes impliquant des camions attirent l'attention sur les conséquences de la monotonie de la route, mais aussi de la distraction au volant. En matière de prévention des accidents, je place énormément d'espoir dans les nouveaux outils technologiques équipant les véhicules.

02.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Je pense qu'un permis à points constitue également une manière de conscientiser les conducteurs quant à leur comportement au volant. Par ailleurs, outre l'alcool et la vitesse, la drogue constitue également une cause importante d'insécurité routière.

L'incident est clos.

03 Question de M. Marcel Cheron à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le risque d'arrêt provisoire du chantier de la gare de Mons" (n° 5601)

Bergen" (nr. 5601)

03.01 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): In juli raakte bekend dat de voorgenomen besparingen bij de NMBS onverwachte gevolgen zouden kunnen hebben voor de werken aan het station Bergen: de besparing van 3,6 miljoen euro in 2015 zou tot gevolg kunnen hebben dat er boetes ten belope van 5 miljoen euro moeten worden betaald als de werken zouden worden stopgezet.

Bevestigt u dat? Dreigen de werken te worden stopgezet?

03.02 Minister Jacqueline Galant (*Frans*): De NMBS heeft in haar hoedanigheid van aanbestedende overheid bevestigd dat ze de voor 2015 geplande spoorwegwerken integraal zou uitvoeren. De begroting 2015 is toereikend voor de uitvoering van de werken die onder haar financieel beheer vallen. In 2015 zullen er geen werken om budgettaire redenen stilgelegd worden. De zeven perronsporen zullen in gebruik kunnen worden genomen en de wissels van de sporenbundels in de richting van Brussel zullen worden vernieuwd. De kwestie van de mogelijke boetes is dus niet aan de orde.

03.03 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Ik begrijp dat de besparingen die in 2015 zouden worden doorgevoerd, in de planning naar de daaropvolgende jaren worden verschoven.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 5631 van de heer Spooren vervalt. Vraag nr. 5637 van de heer Flahaux wordt uitgesteld.

04 Vraag van de heer Gilles Foret aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "nooddrantsoenen in treinen" (nr. 5653)

04.01 Gilles Foret (MR): Bij pannes zitten reizigers soms meerdere uren vast in de trein. Bij warm weer kan de toestand snel hachelijk worden.

Werden er studies uitgevoerd om na te gaan of er in de treinen een voorraad water en levensmiddelen kan worden aangelegd, zoals in Frankrijk reeds het geval is?

04.02 Minister Jacqueline Galant (*Frans*): De NMBS is zich terdege bewust van de moeilijke

03.01 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): En juillet, on a appris que les économies décidées pour la SNCB pourraient avoir un impact inattendu sur le chantier de la gare de Mons: 3,6 millions d'euros d'économies en 2015 pourraient entraîner des pénalités d'un montant de 5 millions d'euros si le chantier était arrêté.

Le confirmez-vous? Le chantier risque-t-il d'être arrêté?

03.02 Jacqueline Galant, ministre (*en français*): La SNCB, en tant que pouvoir adjudicateur des marchés, a confirmé qu'elle ne modifierait pas la planification des travaux ferroviaires de 2015. Son budget 2015 permet l'exécution des ouvrages relevant de sa gestion financière: aucun arrêt de chantier n'aura lieu pour raisons budgétaires en 2015. Les sept voies à quai seront opérationnelles de même que le renouvellement des aiguillages du grill côté Bruxelles. La question des indemnités ne se pose donc pas.

03.03 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Je comprends que la planification reporte sur les années suivantes les économies dont il avait été question pour 2015.

L'incident est clos.

La **présidente**: La question n° 5631 de M. Spooren est supprimée. La question n° 5637 de M. Flahaux est reportée.

04 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 "des stocks de survie à bord des trains" (n° 5653)

04.01 Gilles Foret (MR): En cas d'ennuis mécaniques, il arrive que des passagers soient bloqués durant plusieurs heures dans les trains. En cas de forte chaleur, la situation peut rapidement devenir pénible.

Des études ont-elles été menées afin de prévoir des stocks d'eau et de vivres dans les trains, comme c'est le cas en France?

04.02 Jacqueline Galant, ministre (*en français*): La SNCB est bien consciente des situations

situaties waarin de reizigers kunnen terechtkomen. De optie om in de treinen noodrantsoenen aan te leggen is volgens de NMBS evenwel weinig realistisch, zowel op logistiek als op economisch vlak. De dagelijkse bevoorrading van 3.500 treinen is immers een complexe logistieke onderneming. Voor zulke grote hoeveelheden levensmiddelen is er bovendien geen plaats in de trein. Men zou ook rekening moeten houden met de houdbaarheidsdatum van die producten, die snel zouden bederven aangezien de verwarming en de airco worden uitgeschakeld wanneer de trein op een opstelspoor staat. Het kostenplaatje van zo een organisatie is enorm.

De NMBS acht het verkieslijker het rollend materieel bedrijfszekerder te maken, de efficiency van de hulpdiensten te verbeteren om levensmiddelen nog sneller naar de gestrande rijtuigen te brengen, de treinstellen met een noodlocomotief weg te slepen en, indien er geen andere mogelijkheid is, de reizigers te evacueren door hen op een andere trein te laten overstappen.

In de buurlanden gaat men min of meer op dezelfde manier te werk. De SNCF vervoert geen proviand in lokale of regionale treinen. Enkel in de hogesnelheidstreinen die grote afstanden afleggen is er nog een restauratiewagen, maar die voorraad volstaat niet om alle reizigers aan boord van eten en drinken te voorzien.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 5669 van mevrouw Van Hoof wordt uitgesteld.

05 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de afschaffing van de kortingskaart voor grote gezinnen" (nr. 5698)
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de mogelijke afschaffing van de kortingskaart voor grote gezinnen" (nr. 6221)
- mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de herziening van de tarieven en meer bepaald de afschaffing van de kortingskaart voor grote gezinnen" (nr. 6237)
- de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de bevestiging van de

difficiles dans lesquelles les voyageurs peuvent se retrouver. L'option consistant à embarquer des stocks de survie à bord semble, pour la SNCB, peu réaliste, tant sur le plan logistique que sur le plan économique. Ravitailler quotidiennement 3 500 trains représente un défi logistique complexe. Ces vivres représentent un volume considérable qui ne pourrait trouver place à bord des trains. Il faudrait tenir compte de la date de péremption des vivres, qui se dégraderaient rapidement étant donné que les trains garés ne sont ni chauffés ni climatisés. Le coût d'une telle organisation serait énorme.

La SNCB privilégie la fiabilisation du matériel roulant, l'amélioration de l'efficacité des services de secours pour transporter des vivres vers les convois immobilisés, le fait de remorquer le train au moyen d'une locomotive de secours et, à défaut, l'évacuation par transbordement vers une autre rame.

L'organisation dans les pays voisins ne diffère pas sensiblement. La SNCF ne transporte pas de vivres dans ses trains locaux ou régionaux. Seuls les TGV longue distance disposent encore d'une voiture-bar, dont le stock ne permet pas de répondre aux besoins de l'ensemble des voyageurs à bord.

L'incident est clos.

La **présidente**: La question n° 5669 de Mme Van Hoof est reportée.

05 **Questions jointes de**

- M. Marcel Cheron à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la suppression de la carte famille nombreuse" (n° 5698)
- M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la potentielle suppression de la carte famille nombreuse" (n° 6221)
- Mme Karine Lalieux à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la refonte tarifaire et plus particulièrement la suppression de la carte famille nombreuse" (n° 6237)
- M. Marcel Cheron à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la confirmation de la suppression de la carte famille

afschaffing van de kortingskaart voor grote gezinnen" (nr. 6242)

- mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de mogelijke afschaffing van de kortingskaart voor grote gezinnen" (nr. 6257)

- mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de kortingskaart voor grote gezinnen" (nr. 6275)

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de kortingskaart voor grote gezinnen" (nr. 6299)

- de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de mogelijke afschaffing van de kortingskaart voor grote gezinnen, de Go Pass en de Rail Pass" (nr. 6319)

nombreuse" (n° 6242)

- Mme Isabelle Poncelet à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la potentielle suppression de la carte famille nombreuse" (n° 6257)

- Mme Inez De Coninck à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la carte famille nombreuse" (n° 6275)

- M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la carte famille nombreuse" (n° 6299)

- M. Marco Van Hees à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'éventuelle suppression des cartes famille nombreuse, Go Pass et Rail Pass" (n° 6319)

05.01 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): De Belgische kortingskaart voor grote gezinnen is een vaste waarde, een heus heilig huisje. De heer Cornu heeft verkondigd dat men de tarieven wil herzien en vereenvoudigen, maar u hebt me gerustgesteld en verzekerd dat er aan de kortingskaart voor grote gezinnen niet zou worden geraakt. Vorige week scheen het ons echter toe dat het voortbestaan van de kortingskaart wel degelijk in gevaar is. Vrijdag hebt u met vertegenwoordigers van de Ligue des familles om de tafel gezeten, en wat u hun hebt gezegd, zou hen hebben gerustgesteld. In het licht van een vereenvoudiging van de tarieven zouden de kortingen voor grote gezinnen opgaan in de andere tariefformules, en in mijn ogen zullen daar ook negatieve gevolgen aan verbonden zijn.

Men schaft niet alleen de kortingskaart af, men wil ook verschillende formules hanteren voor werk- en weekenddagen. De NMBS zou het spoor aantrekkelijker moeten maken, vooral voor de gezinnen. Zal men de kortingskaart voor grote gezinnen handhaven? Zo niet, hoe zal u de tarieven herzien? Zullen de voordelen enkel tijdens het weekend gelden?

05.02 David Geerts (sp.a): De kortingskaart voor grote gezinnen werd al in 1925 ingevoerd om grote gezinnen toe te laten zich op een voordelige manier te verplaatsen. De afschaffing van die kaart – een tariefvereenvoudiging heeft al altijd een tariefverhoging ingehouden – zal de grote gezinnen in de richting van de auto duwen. Dat betreuren we.

05.01 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): La carte famille nombreuse est une véritable évidence, une institution dans notre pays. S'il y a une volonté de revoir et de simplifier les tarifs, comme l'a dit M. Cornu, vous m'avez rassuré en affirmant qu'on n'allait pas toucher à la carte famille nombreuse. Pourtant, la semaine dernière, on croit comprendre que l'existence de cette carte est menacée. Vendredi, vous avez rencontré des représentants de la Ligue des familles pour leur tenir un discours qu'ils ont qualifié de rassurant. Or on annonce une simplification de la grille tarifaire avec une intégration des réductions famille nombreuse aux autres formules tarifaires, et je ne vois pas que le côté positif de l'opération.

Non seulement on fait disparaître la carte, mais on joue aussi sur la semaine et le week-end. L'objectif de la SNCB devrait être de rendre le rail attrayant, en particulier pour les familles. Va-t-on maintenir telle quelle la carte famille nombreuse? Dans le cas contraire, qu'avez-vous prévu en termes de refonte tarifaire? Va-t-on limiter les avantages au week-end?

05.02 David Geerts (sp.a): La carte famille nombreuse a été introduite dès 1925 pour permettre aux familles nombreuses de voyager à bon prix. Sa suppression – toute simplification tarifaire a toujours entraîné une augmentation des tarifs – incitera les familles nombreuses à préférer la voiture. Nous le déplorons.

Is een tariefvereenvoudiging mogelijk binnen de huidige beheersovereenkomst? Waarom wordt het tarief afgeschaft? Staat dat niet haaks op het regeerakkoord, dat meer reizigers op het openbaar vervoer wil?

05.03 Inez De Coninck (N-VA): De mogelijke afschaffing van deze kortingskaart – ik heb geen weet van een officiële beslissing – maakt het voor grote gezinnen inderdaad interessanter om de wagen te nemen.

Hoeveel vervoerbewijzen worden met die kaart gekocht? Waarom wil de NMBS ze afschaffen? Welke alternatieven komen er voor grote gezinnen?

05.04 Jef Van den Bergh (CD&V): Hoe is het overleg met de Gezinsbond en de Ligue des familles vorige vrijdag verlopen? Zal, zoals toen aangekondigd, de kortingskaart behouden blijven? Komt er ook aandacht voor kleinere gezinnen? Bestaan er streefcijfers over het aantal gezinnen dat de minister op de trein wil krijgen?

05.05 Marco Van Hees (PTB-GO!): Duidelijkheid is geboden om de bevolking gerust te stellen. Zal de kortingskaart voor grote gezinnen worden afgeschaft of niet? En zo niet, zal het systeem gewijzigd worden?

Tariefvrijheid plus dotatieverlaging betekent hogere prijzen en het einde van de voordeeltarieven. Kan u verzekeren dat de Go Pass en de Rail Pass buiten schot zullen blijven?

De onvermijdelijke tariefverhogingen zullen de mobiliteit uiteraard negatief beïnvloeden. Hebt u die impact becijferd?

05.06 Karine Lalieux (PS): De regering heeft er nooit een geheim van gemaakt dat ze het hele systeem van de voordeeltarieven wil herzien in het kader van een grotere tariefvrijheid voor de NMBS.

Spijtig genoeg worden de drastische verlagingen van de dotaties op de reizigers afgewenteld, en vooral de meest kwetsbaren zullen dat het hardst voelen. Deze keer legt u, onder het mom van een tariefvereenvoudiging, een tariefverhoging op die ten koste gaat van de gezinnen en de werknemers in onzeker dienstverband.

We zijn voorstander van een tariefvereenvoudiging

Une simplification tarifaire est-elle possible dans le cadre du contrat de gestion actuel? Pourquoi ce tarif est-il supprimé? N'est-ce pas en contradiction avec l'accord de gouvernement, qui tend à augmenter le nombre d'utilisateurs des transports publics?

05.03 Inez De Coninck (N-VA): La suppression éventuelle de cette carte de réduction – je n'ai pas eu vent d'une décision officielle – rend effectivement l'usage de la voiture plus intéressant pour les familles nombreuses.

Combien de titres de transport peuvent être achetés avec cette carte? Pourquoi la SNCB souhaite-t-elle la supprimer? Quelles solutions de rechange s'offrent aux familles nombreuses?

05.04 Jef Van den Bergh (CD&V): Comment s'est déroulée la concertation avec la Ligue des familles et le Gezinsbond vendredi dernier? La carte de réduction sera-t-elle maintenue comme annoncé alors? Se préoccupera-t-on également des plus petites familles? Existe-t-il déjà des objectifs chiffrés en ce qui concerne le nombre de familles qu'on souhaite voir prendre le train?

05.05 Marco Van Hees (PTB-GO!): La clarté s'impose pour rassurer la population. Le système de la carte famille nombreuse est-il supprimé ou non? Et, s'il est maintenu, est-il modifié?

L'équation liberté tarifaire plus dotation diminuée implique l'augmentation des prix et la suppression des tarifications spéciales. Pouvez-vous garantir que le Go Pass et le Rail Pass ne seront pas menacés?

Les inévitables hausses tarifaires auront forcément un impact négatif sur la mobilité. Avez-vous calculé cet impact?

05.06 Karine Lalieux (PS): Le gouvernement n'a jamais caché sa volonté de revoir l'ensemble des politiques de réductions tarifaires dans le cadre d'une plus grande liberté tarifaire accordée à la SNCB.

Malheureusement, on reporte les réductions drastiques des dotations sur les usagers, en particulier les plus fragilisés. Cette fois, sous couvert de simplification des tarifs, vous imposez une augmentation tarifaire au détriment des familles et des travailleurs précaires.

Nous sommes favorables à une simplification des

en een beperking van het aanbod aan vervoersbewijzen, omdat de reiziger er maar moeilijk wijs uit kan worden.

Anderzijds keuren we af dat u zonder enig overleg handelt.

Hoeveel gezinnen hebben er via de kortingskaart voor grote gezinnen kortingen gekregen? Wat is de verhouding tussen die kortingen en de totale inkomsten uit het reizigersvervoer? Zal u gelijkwaardige tariefverlagingen aan de gezinnen blijven toekennen?

05.07 Minister **Jacqueline Galant** (*Frans*): Vorige week heb ik de vertegenwoordigers van de Ligue des familles ontmoet, die me ook de wensen van de Gezinsbond hebben meegedeeld. Het is evident dat als men de klanten ertoe wil bewegen de trein te nemen, de gezinnen een centrale plaats in het treinaanbod moeten innemen.

De wijzigingen waarover in de pers wordt gesproken kunnen niet uitgevoerd worden zonder dat het beheerscontract gewijzigd wordt. Ik heb nogmaals geëist dat de tariefvoordelen die aan de kortingskaart voor grote gezinnen gekoppeld zijn behouden blijven.

(*Nederlands*) De strategische visie mikt op een modernisering van de overheidsondernemingen en meer intermodaliteit, met het spoor als ruggengraat. De onderhandelingen over het nieuwe beheerscontract gaan dus over meer dan een herziening van het tariefbeleid, dat men overigens wil vereenvoudigen. Op een vergadering van volgende maandag zijn alle betrokkenen inzake mobiliteit uitgenodigd om een open en pragmatische discussie te voeren over alle behoeften en verwachtingen.

(*Frans*) Ik heb hier een kortingskaart voor grote gezinnen die door de NMBS is uitgegeven. Het gaat hier om het drukken, het uitgeven van de kaart, wat waarschijnlijk door de Ligue des familles gedaan zal worden. Daarnaast wil de Ligue een debat over de evolutie van het begrip gezin voeren. Thans vallen de nieuw samengestelde gezinnen uit de boot. Een ander voorbeeld: wanneer de kinderen uitvliegen, blijven de ouders recht hebben op de korting, zelfs als ze die niet meer nodig hebben. De Ligue des familles staat open voor een debat over die en andere punten.

De vergadering van maandag zal cruciaal zijn. Alle belanghebbenden kunnen er hun eisen of bezwaren op formuleren. De kaart zal blijven bestaan, de

tarifs et à une limitation du titre de transport, parce qu'il est très difficile pour l'utilisateur de s'y retrouver.

En revanche, nous ne soutenons pas du tout votre mode de procéder en dehors de toute concertation.

Combien de familles ont-elles fait usage de la réduction octroyée par la carte famille nombreuse? Que représente l'octroi de ces réductions par rapport à l'ensemble des recettes provenant des voyageurs? Vous engagez-vous à maintenir des réductions tarifaires équivalentes à destination des familles?

05.07 **Jacqueline Galant**, ministre (*en français*): J'ai rencontré la semaine dernière les représentants de la Ligue des familles, qui ont également exprimé les souhaits du Gezinsbond. Il est évident que, pour encourager les clients à prendre le train, les familles doivent être au cœur de l'offre ferroviaire.

Les modifications évoquées dans la presse ne peuvent être décidées sans une modification du contrat de gestion. J'ai confirmé mon exigence de maintien d'avantages tarifaires liés à la carte famille nombreuse.

(*En néerlandais*) La vision stratégique ambitionne une modernisation des entreprises publiques et une intermodalité accrue, dont le rail constitue l'épine dorsale. Les négociations relatives au nouveau contrat de gestion vont donc plus loin qu'une révision de la politique tarifaire, qu'il s'agit d'ailleurs de simplifier. Toutes les parties concernées par la mobilité seront invitées, lors d'une réunion prévue lundi prochain, à mener une discussion ouverte et pragmatique sur l'ensemble des besoins et des attentes en la matière.

(*En français*) Voici une carte famille nombreuse éditée par la SNCB. Ce qui est en jeu, c'est l'impression, l'édition de la carte, qui sera vraisemblablement prise en charge par la Ligue des familles. Par ailleurs, la Ligue veut discuter de l'évolution de l'idée de famille. Aujourd'hui, les familles recomposées ne sont pas prises en compte. Autre exemple: quand les enfants volent de leurs propres ailes, les parents continuent à bénéficier de la réduction, même s'ils n'en ont plus besoin. La Ligue des familles est ouverte à la discussion sur ces points et sur d'autres.

La réunion de lundi sera capitale: toutes les parties prenantes pourront y faire part de leurs revendications ou de leurs objections. La carte sera

kortingen ook.

05.08 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Het tweede deel van uw antwoord bevatte meer interessante en concrete informatie. In het eerste deel zegt u alleen dat de voordeeltarieven van de kortingskaart voor grote gezinnen behouden zullen blijven. Het stelt ons gerust dat u ons die kaart laat zien, die voortaan niet meer door de NMBS, maar door de Ligue des familles zal worden gedrukt. Tot slot is de situatie sinds de invoering van de kaart veranderd: er zijn nieuw samengestelde gezinnen, en er kan worden gesleuteld aan bepaalde voorwaarden, zoals de levenslange vermindering voor ouders.

Een en ander moet zijn beslag krijgen in het beheerscontract en wij zullen in dat verband niet zuinig zijn met onze vragen. De aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer staat op het spel.

05.09 David Geerts (sp.a): Uit alle tussenkomsten hier maak ik op dat men de grote gezinnen zeker en vast op het openbaar vervoer moet krijgen en ook houden. Het is ook goed om de modernisering tegen het licht te houden van de nieuwe samenlevingsvormen.

05.10 Inez De Coninck (N-VA): Ik wens de minister veel succes met haar correcte aanpak, waarbij alle belanghebbenden worden betrokken bij het debat. Het is ook goed om de voordeelformule aan te passen aan de realiteit.

05.11 Jef Van den Bergh (CD&V): Het is inderdaad heel belangrijk dat een en ander gebeurt in samenspraak met de Ligue des familles en de Gezinsbond.

05.12 Marco Van Hees (PTB-GO!): De problemen bij het drukken van de kaart baren ons niet meteen zorgen. De voorstellen die u doet, zoals de intrekking van de kaart van ouders met volwassen kinderen, maken echter de weg vrij voor een herziening van de gebruiksvoorwaarden van de kortingskaart voor grote gezinnen. Welke andere aanpassingen zult u doorvoeren? Welke impact zullen de vrije tarieven hebben op de Go Pass en de Rail Pass? Die vragen heeft u niet beantwoord en dat verontrust me.

05.13 Karine Lalieux (PS): De communicatie ging niet louter over een probleem bij het drukken van de kaart! Normaliter komt het Raadgevend Comité van de treinreizigers opnieuw samen. Aangezien u onderhandelingen voert en de vrije tarieven nadelig

maintenue, les réductions aussi.

05.08 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): La deuxième partie de votre réponse était plus intéressante et plus concrète. Dans la première partie, vous nous dites que les avantages tarifaires liés à la carte famille nombreuse seront maintenus. En revanche, vous nous rassurez en montrant la carte qui sera imprimée par la Ligue, plus par la SNCB. Enfin, depuis la création de la carte, la situation a changé: il y a les familles recomposées, d'autres modalités comme les réductions à vie pour les parents qui peuvent évoluer.

Tout ceci doit se retrouver dans le contrat de gestion dont les modalités feront l'objet de nombreuses questions de notre part. C'est l'attrait des transports en commun qui est en jeu.

05.09 David Geerts (sp.a): Sur la base des différentes interventions entendues aujourd'hui, je conclus qu'il faut très certainement inciter les familles nombreuses à utiliser les transports publics et fidéliser ce public. Il convient également d'adapter la formule aux nouvelles formes de cohabitation.

05.10 Inez De Coninck (N-VA): Je souhaite bonne chance à la ministre et la félicite pour la manière dont elle entend gérer ce dossier en associant toutes les parties prenantes au débat. Une adaptation de la formule préférentielle aux nouvelles réalités de la société est également la bienvenue.

05.11 Jef Van den Bergh (CD&V): Il est en effet essentiel que les choses se règlent en concertation avec la Ligue des familles et le Gezinsbond.

05.12 Marco Van Hees (PTB-GO!): Si les problèmes d'impression de la carte ne nous inquiètent pas, les propositions que vous faites, comme le retrait de la carte aux parents d'enfants devenus adultes, ouvrent une brèche dans le fonctionnement de la carte famille nombreuse. Quelles autres modifications apporterez-vous? Quel sera l'impact de la liberté tarifaire sur le Go Pass et le Rail Pass? Vous n'avez pas répondu et je m'en inquiète.

05.13 Karine Lalieux (PS): La communication ne portait pas sur un simple problème d'impression de la carte! Normalement, il y a un nouveau Conseil consultatif des usagers. Compte tenu du fait que vous négociez et que la liberté tarifaire s'effectue au

zijn voor de treingebruikers, is het maar normaal dat deze zich roeren! Dit Parlement blijft ijveren voor de toegankelijkheid van het openbaar vervoer. Ik sluit me evenwel aan bij uw idee om, met betrekking tot die kortingskaart voor grote gezinnen, de notie 'gezin' te herzien.

Het incident is gesloten.

06 Vraag van de heer Paul-Olivier Delannois aan de vice-eersteminister en minister van Buitenlandse Zaken en Europese Zaken, belast met Beliris en de Federale Culturele Instellingen, over "het expresnet rond Rijsel" (nr. 5717)

06.01 Paul-Olivier Delannois (PS): In het kader van het snelnet rond Rijsel (Réseau Express Grand Lille) zal er tegen 2030 een treinverbinding worden ingesteld tussen de mijnstreek van Nord-Pas de Calais en Kortrijk. Helaas werd Doornik niet meegenomen in het project, terwijl de stad deel uitmaakt van de Eurometropool en een factor van betekenis vormt voor de economische ontwikkeling van de zone, gezien het grote aanbod op het stuk van onderwijs, opleiding en werk (16 procent van de werknemers in de industriezone Doornik-West heeft de Franse nationaliteit). Doornik is tevens een belangrijke halte op de verbinding Rijsel-Brussel.

Zou Doornik dan ook niet betrokken moeten worden bij dat nieuwe mobiliteitsproject?

06.02 Minister **Jacqueline Galant** (Frans): Het betreft een Frans project, dat werd opgezet door de regio Nord-Pas de Calais en waarbij de NMBS niet betrokken is. De NMBS werd ervan op de hoogte gebracht tijdens de vergadering van de werkgroep die voorafging aan de vergadering van de commissie Mobiliteit en bereikbaarheid van de Eurometropool. We wachten de resultaten in van de door Frankrijk georganiseerde openbare raadpleging.

Wat de NMBS betreft, is het reizigersaantal op de verbinding Rijsel-Doornik, die vooral gebruikt wordt voor woon-schoolverkeer, en op de verbinding Rijsel-Kortrijk, waarvan vooral gebruik gemaakt wordt voor uitstapjes, vergelijkbaar. Uit een studie van STRATEC uit 2012 bleek dat het aanbod toereikend is. Het grensoverschrijdend verkeer moet evenwel uitgebreid worden op grond van de reële behoeften.

06.03 Paul-Olivier Delannois (PS): Kortom: in Doornik wordt er meer gestudeerd en in Vlaanderen meer gefeest. Enige politieke daadkracht is in een dergelijk debat wel vereist. Ik reken daarvoor zowel op u als op minister Reynders, aan wie dezelfde

détriment des usagers, il est normal que les usagers s'émeuvent! Ce Parlement reste attentif à l'accessibilité des transports publics. Mais je soutiens votre idée de revoir la notion de "famille" pour cette carte famille nombreuse.

L'incident est clos.

06 Question de M. Paul-Olivier Delannois au vice-premier ministre et ministre des Affaires étrangères et européennes, chargé de Beliris et des Institutions culturelles fédérales, sur "le Réseau Express Grand Lille" (n° 5717)

06.01 Paul-Olivier Delannois (PS): Le Réseau Express Grand Lille prévoit, à l'horizon 2030, une liaison ferroviaire entre le bassin minier du Pas-de-Calais et Courtrai. Malheureusement, l'entité de Tournai a été oubliée dans ce projet, alors qu'elle fait partie de l'Eurométropole et est un élément essentiel du développement économique de la zone, présentant une offre importante en matière d'enseignement, de formation et d'emploi (16 % d'emplois français dans le zoning Tournai-Ouest). Tournai est également un point de passage important pour la connexion Lille-Bruxelles.

Ne faudrait-il pas, dès lors, intégrer Tournai à ce nouveau projet de mobilité?

06.02 Jacqueline Galant, ministre (en français): Il s'agit d'un projet français, initié par la Région Nord-Pas de Calais et auquel la SNCB n'a pas été associée. La SNCB en a été informée lors de la réunion du groupe de travail précédant la réunion de la commission Mobilité et accessibilité de l'Eurométropole. Nous attendons les résultats de la concertation publique organisée en France.

Pour la SNCB, le volume de voyageurs est équivalent entre les liaisons Lille-Tournai, davantage axées sur les déplacements domicile-école, et Lille-Courtrai, davantage tournées vers les loisirs. Une étude STRATEC de 2012 a montré que l'offre est suffisante. Le trafic frontalier doit cependant être développé en fonction des besoins réels.

06.03 Paul-Olivier Delannois (PS): On étudie donc plus à Tournai et on s'amuse plus en Flandre! Ce genre de débat demande un certain dynamisme politique. Je compte sur vous et sur M. Reynders, à qui la question était également adressée.

vraag is gesteld.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 5727 van mevrouw Gantois wordt uitgesteld en vraag nr. 5738 van mevrouw Vanheste wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

07 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Hans Bonte aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de discussie tussen Infrabel en de NMBS wat de investeringsprojecten betreft" (nr. 5747)
- de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het proces voor de uitwerking van de beheerscontracten van de NMBS en van Infrabel" (nr. 6020)
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de nieuwe beheerscontracten tussen Infrabel, de NMBS en de Belgische Staat en het investeringsprogramma 2016" (nr. 6071)

07.01 **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): In juli hebt u verklaard dat de nieuwe beheerscontracten van de NMBS en Infrabel in het eerste halfjaar van 2016 zouden worden gesloten. In de contracten zal worden vastgelegd hoe die overheidsbedrijven de hun toegekende openbaredienst opdrachten moeten vervullen, welke dotaties ze hiervoor van de overheid krijgen en wat de prioriteiten inzake kwaliteit en efficiency zijn. Het Rekenhof verricht momenteel een audit van de lopende beheerscontracten.

Volgens welke procedure komen die contracten tot stand? Welke actoren zullen er worden geraadpleegd en op welke manier?

07.02 **David Geerts** (sp.a): Wanneer zal het investeringsplan voor 2016 en volgende jaren concreet zijn? Wanneer zullen de beheersovereenkomsten afgerond zijn? Zullen ook de reizigersverenigingen geconsulteerd worden? Zal het Parlement tijdig worden ingelicht over de beheersovereenkomsten, zoals voorgeschreven in een resolutie uit de vorige regeerperiode?

07.03 **Minister Jacqueline Galant** (*Frans*): De nieuwe beheerscontracten van Infrabel en de NMBS zullen in principe begin 2016 afgesloten

L'incident est clos.

La **présidente**: La question n° 5727 de Mme Gantois est reportée et la question n° 5738 de Mme Vanheste est transformée en question écrite.

07 **Questions jointes de**

- M. Hans Bonte à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les discussions menées entre Infrabel et la SNCB concernant les projets d'investissements" (n° 5747)
- M. Marcel Cheron à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le processus d'élaboration des contrats de gestion de la SNCB et d'Infrabel" (n° 6020)
- M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les nouveaux contrats de gestion entre Infrabel, la SNCB et l'État belge et le plan d'investissement 2016" (n° 6071)

07.01 **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): En juillet, vous avez annoncé que les nouveaux contrats de gestion de la SNCB et d'Infrabel seraient conclus pour le premier semestre 2016. Ces contrats doivent préciser la manière dont ces entreprises exécutent les missions de service public qui leur sont confiées, fixent le montant des dotations accordées par l'État et définissent des priorités de qualité et d'efficacité. La Cour des comptes se livre à un audit des contrats de gestion en cours.

Quelle est la procédure d'élaboration de ces textes? Quels acteurs seront consultés et selon quelles modalités?

07.02 **David Geerts** (sp.a): Quand le plan d'investissement pour 2016 et les années ultérieures sera-t-il disponible? Quand les contrats de gestion seront-ils prêts? Les associations d'usagers seront-elles également consultées? Le Parlement recevra-t-il les informations relatives aux contrats de gestion en temps voulu, comme le recommandait une résolution élaborée durant la précédente législature?

07.03 **Jacqueline Galant**, ministre (*en français*): Les nouveaux contrats de gestion d'Infrabel et de la SNCB devront être conclus début 2016. Les projets

worden. De ontwerpen zullen door de betrokken ondernemingen ingediend worden. De directiecomités zullen over het ontwerp in hun bedrijf een overlegronde organiseren en Infrabel zal ook de kandidaten in de zin van artikel 47 van de Spoorcodex (spoorwegmaatschappijen die gebruik (willen) maken van het net van Infrabel) moeten raadplegen. Ik ben namens de regering bevoegd om de onderhandelingen te voeren.

(Nederlands) Zoals wettelijk bepaald zal ik binnen de maand volgend op de indiening van het ontwerp de bevoegde commissie op de hoogte brengen van de voorstellen.

(Frans) Het overleg met betrekking tot de synergieën tussen het spoor en de andere vervoersmodi zal plaatshebben via het intermodaal platform waarin de regionale vervoersmaatschappijen en de NMBS vertegenwoordigd zullen zijn.

(Nederlands) Er wordt een investeringscel opgericht, die het meerjareninvesteringsplan voor 2015-2019 zal voorbereiden tegen het eind van het jaar.

07.04 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Hoe staat het nu met het intermodaal platform?

07.05 Minister Jacqueline Galant *(Frans)*: De vervoersmaatschappijen en de voogdijministers hebben een brief gekregen waarin hun gevraagd wordt hun vertegenwoordigers aan te wijzen voor de investeringscel en het intermodale platform.

07.06 David Geerts (sp.a): Zullen de reizigersverenigingen gehoord worden?

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vragen nrs 5882 van mevrouw Dumery, 6052 van mevrouw Lahaye-Battheu, 6303 van de heer Van den Bergh, 5891 en 5907 van mevrouw Dumery, 5948 en 6054 van mevrouw Lahaye-Battheu worden uitgesteld. Vragen nrs 5914 en 5918 van mevrouw Gantois en 5935 van mevrouw Lahaye-Battheu worden omgevormd in schriftelijke vragen.

08 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de G-rijbewijzen" (nr. 5951)

08.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Het rijbewijs G voor landbouwtractoren is enkel geldig voor trajecten op Belgisch grondgebied tussen hoeve en

seront proposés par les sociétés en question. Les comités de direction devront soumettre le projet à la concertation au sein de leur entreprise, et Infrabel devra aussi consulter les candidats au sens de l'article 47 du Code ferroviaire (entreprises ferroviaires qui circulent ou veulent circuler sur son réseau). Je suis responsable des négociations au nom du gouvernement.

(En néerlandais) Conformément aux dispositions légales, j'informerai la commission compétente des propositions dans le mois qui suit le dépôt du projet.

(En français) Les concertations quant aux synergies entre le rail et les autres modes de transport auront lieu via la plate-forme intermodale qui réunira les sociétés régionales de transport et la SNCB.

(En néerlandais) Une cellule d'investissement sera créée afin de préparer le plan d'investissements pluriannuel pour 2015-2019 d'ici à la fin de l'année.

07.04 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Où en êtes-vous au sujet de la plate-forme intermodale?

07.05 Jacqueline Galant, ministre *(en français)*: Un courrier a été envoyé aux sociétés de transport et aux ministres de tutelle pour qu'ils désignent leurs représentants pour la cellule d'investissement et la plate-forme intermodale.

07.06 David Geerts (sp.a): Les associations d'usagers seront-elles consultées?

L'incident est clos.

La **présidente**: Les questions n^{os} 5882 de Mme Dumery, 6052 de Mme Lahaye-Battheu, 6303 de M. Van den Bergh, 5891 et 5907 de Mme Dumery, 5948 et 6054 de Mme Lahaye-Battheu sont reportées. Les questions n^{os} 5914 et 5918 de Mme Gantois et 5935 de Mme Lahaye-Battheu sont transformées en questions écrites.

08 Question de M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le permis de conduire G" (n° 5951)

08.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Le permis G pour les tracteurs agricoles est uniquement valable pour les trajets effectués en Belgique, entre la

veld, maar in de grensstreken met Frankrijk en Nederland hebben vele landbouwers ook grond over de grens, die ze met dit rijbewijs reglementair niet kunnen bereiken. In de Europese wetgeving is er nog geen regeling voor bijvoorbeeld de wederzijdse erkenning van het Belgische rijbewijs G en het Nederlandse rijbewijs T.

Werd hierover al overlegd met het Nederlandse ministerie van Infrastructuur en Milieu? Zal de minister trachten een oplossing te vinden voor deze landbouwers?

08.02 Minister **Jacqueline Galant** (*Nederlands*): In België moet een buitenlandse bestuurder geen rijbewijs hebben om in ons land een landbouwtractor te mogen besturen. Er bestaat hierover geen Europese rijbewijsreglementering, zodat elk land zijn eigen bepalingen volgt. Bij ons geldt er dus een vrijstelling voor buitenlandse bestuurders.

Voor Belgische tractorbestuurders volstaat het rijbewijs B in Duitsland en Frankrijk, in Luxemburg is ons rijbewijs G vereist, terwijl in Nederland het rijbewijs C verplicht is. Voor Nederland is er bijgevolg een probleem en we hebben al een eerste informeel contact gehad met de Nederlandse administratie om dit op te lossen. Ons werd al toegezegd dat de rijbewijzen G, uitgereikt vóór 1 juli 2015, geldig zouden blijven in Nederland. We werken nu aan een definitieve oplossing voor de nieuwe rijbewijzen. Ik zal mijn Nederlandse collega daarover formeel contacteren.

Het incident is gesloten.

09 **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het sociaal overleg met betrekking tot de gegarandeerde dienstverlening" (nr. 5978)
- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de minimale dienstverlening bij het spoor" (nr. 6017)
- mevrouw Kattrin Jadin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de gegarandeerde dienstverlening bij de NMBS" (nr. 6154)
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de

ferme et le champ. Or de nombreux agriculteurs possèdent également des terres dans les régions transfrontalières avec la France et les Pays-Bas, auxquelles ils ne peuvent accéder avec ce permis. La législation européenne ne prévoit encore aucune réglementation permettant, par exemple, la reconnaissance mutuelle des permis belge G et néerlandais T.

Une concertation a-t-elle déjà eu lieu à ce sujet avec le ministère néerlandais de l'Infrastructure et de l'Environnement? La ministre tentera-t-elle de parvenir à une solution pour ces agriculteurs?

08.02 **Jacqueline Galant**, ministre (*en néerlandais*): En Belgique, un conducteur étranger ne doit pas nécessairement posséder de permis pour pouvoir conduire un tracteur agricole. Il n'existe aucune réglementation européenne en la matière, de sorte que chaque pays applique ses propres dispositions. Chez nous, une dispense est prévue pour les conducteurs étrangers.

Pour les conducteurs de tracteurs belges, le permis de conduire B suffit en Allemagne et en France. Le Luxembourg impose le permis G et les Pays-Bas, le permis C. Il se pose par conséquent un problème par rapport aux Pays-Bas, avec lesquels nous avons déjà eu un premier contact informel en vue de rechercher une solution. On nous a d'ores et déjà promis que les permis G délivrés avant le 1^{er} juillet 2015 resteraient valables aux Pays-Bas. Nous oeuvrons à présent à une solution définitive pour les nouveaux permis de conduire. J'adresserai dans ce cadre un courrier officiel à mon homologue néerlandaise.

L'incident est clos.

09 **Questions jointes de**

- Mme Inez De Coninck à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la concertation sociale relative au service garanti" (n° 5978)
- 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 service minimum sur le rail" (n° 6017)
- Mme Kattrin Jadin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le service garanti de la SNCB" (n° 6154)
- M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le service garanti de la SNCB" (n° 6220)
- Mme Gwenaëlle Grovonius à la ministre de la

Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de gegarandeerde dienstverlening bij de NMBS" (nr. 6220)

- mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de minimale dienstverlening bij de NMBS" (nr. 6236)

- de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de invoering van een minimale dienstverlening bij stakingen" (nr. 6321)

Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le service minimum à la SNCB" (n° 6236)

- M. Marco Van Hees à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'instauration d'un service minimum en cas de grève" (n° 6321)

09.01 Inez De Coninck (N-VA): Hoe staat het met de gegarandeerde dienstverlening bij het spoor? Hoe zal bepaald worden welke treinen rijden en welke niet? Hoe zal gegarandeerd worden dat de treinreizigers 's avonds nog thuis kunnen geraken? Ligt er een eigen regeringsvoorstel klaar indien er in december uit het sociaal overleg geen voorstel komt?

09.01 Inez De Coninck (N-VA): Où en est le projet de service minimum aux chemins de fer? Comment déterminera-t-on les trains qui rouleront et les autres? Comment garantir que les voyageurs pourront regagner leur domicile le soir? Le gouvernement a-t-il déjà préparé sa propre proposition si aucune autre n'est présentée en décembre dans le cadre de la concertation sociale?

09.02 David Geerts (sp.a): Wat verstaat de minister onder 'gegarandeerde dienstverlening'? Wordt er in alle mogelijke scenario's een inschatting gemaakt van het aantal reizigers dat een heen- en terugreis kan maken? Wie zal beslissen welke treinen al dan niet rijden en van welke factoren hangt die beslissing af?

09.02 David Geerts (sp.a): Quelle est la définition de la ministre de la notion de 'service garanti'? Quel que soit le scénario envisagé, une estimation du nombre de voyageurs assurés de pouvoir faire un aller-retour sera-t-elle faite? Qui décidera des trains qui circuleront ou pas et quels seront les facteurs qui influenceront sur cette décision?

Mijn standpunt is duidelijk: een gegarandeerde dienstverlening bij het spoor is niet mogelijk.

Mon opinion est faite: il est impossible d'assurer un service garanti sur le rail.

09.03 Gwenaëlle Grovonius (PS): Om een minimale dienstverlening te garanderen, zou de NMBS naar eigen zeggen slechts 40 procent van het normale aantal vereiste vervoerplaatsen mogen aanbieden, op nauwelijks vier grote assen. Bovendien zou een groot deel van het personeel moeten worden gerekwireerd (43 procent van de treinbegeleiders en zelfs het voltallige personeel van de dienst Reizigers Dispatching).

09.03 Gwenaëlle Grovonius (PS): Pour mettre en œuvre un service minimum, la SNCB a évalué qu'elle ne pourrait offrir que 40 % des places habituellement nécessaires, sur quatre grands axes à peine, tout en devant réquisitionner une part importante du personnel (43 % des accompagnateurs et même 100 % des agents du service Dispatching Voyageurs).

Dat is dus niet werkbaar. Meer nog, het is gevaarlijk, omdat een en ander onvermijdelijk zal leiden tot gedrang op de perrons. Een minimale dienstverlening is voorts ook onaanvaardbaar, omdat daarmee een kruis wordt gemaakt over het stakingsrecht van het spoorwegpersoneel.

C'est donc impraticable, voire dangereux en raison de l'inévitable cohue sur les quais. C'est aussi inacceptable car cela signifierait la fin du droit de grève pour les cheminots.

Tot die besluiten is de NMBS dus gekomen. Dat kunt toch niet in twijfel trekken! Zult u dus eindelijk het licht zien en het idee van de minimale dienstverlening, een absurde, ideologisch geïnspireerde maatregel, opgeven?

Vous ne mettez sûrement pas en doute ces conclusions! Allez-vous enfin abandonner cette absurde mesure idéologique d'un service minimum?

09.04 Marco Van Hees (PTB-GO!): Wat de

09.04 Marco Van Hees (PTB-GO!): En ce qui

minimale of gegarandeerde dienstverlening betreft, hoeft u het niet met de PVDA eens te zijn. Maar misschien kunt u zich wel verenigen met de internationale verdragen die België heeft ondertekend? Op grond van het Europees Sociaal Handvest en Conventie 87 van de IAO mag aan het stakingsrecht niet worden geraakt; dat is in zekere zin heilig. Men kan het alleen inperken als het gaat over het verlenen van diensten die van cruciaal belang zijn.

In het geval van het openbaar vervoer komt het leven of de fysieke integriteit niet in gevaar.

Een uitzondering is weliswaar mogelijk, namelijk indien de vakbonden zouden instemmen met een herziening van het stakingsrecht, wat niet het geval is. In het regeerakkoord staat echter dat de regering zelf zal beslissen, indien er geen akkoord kan worden bereikt met de vakbonden!

Hoe rechtvaardigt u dat de door België ondertekende internationale verdragen zo met voeten worden getreden? Er is niet langer sprake van een minimumdienstverlening, maar van een gegarandeerde dienstverlening, en de drie scenario's die voorliggen, vereisen de aanwezigheid van bijna al het Infrabelpersoneel, wat niet echt een minimumbezetting is. Wat blijft er dan nog over van het stakingsrecht?

09.05 Minister **Jacqueline Galant** (*Frans*): De NMBS, Infrabel, HR Rail en de vakbonden moeten de modaliteiten van de gegarandeerde dienstverlening in onderling overleg invullen. De besprekingen zijn aan de gang. Als ze niets opleveren, zal de regering zelf het initiatief nemen, conform het regeerakkoord.

(*Nederlands*) Sinds mijn aantreden is de continuïteit van de dienstverlening bij de NMBS niet in het gedrang gekomen, met uitzondering van de acties op 17, 20 en 21 oktober 2014. Dit waren drie niet-aangekondigde werkonderbrekingen, waaraan respectievelijk 52, 57 en 81 werknemers deelnamen. Alle deelnemers werden tuchtrechtelijk bestraft met een strenge vermaning en de inhouding van 12,5 euro op hun productiviteitspremie.

09.06 **Inez De Coninck** (N-VA): Ik vind het frappant om te horen dat de gegarandeerde dienstverlening niet kan werken. Wat dan met het recht op openbaar vervoer? Ons land heeft trouwens al een veroordeling opgelopen voor het Europees Hof voor de Rechten van de Mens vanwege de stakingen van de cipiers en het niet-

concerne le service minimum ou service garanti, je ne vous demanderai pas d'être d'accord avec le PTB. Mais peut-être serez-vous d'accord avec les conventions internationales que la Belgique a signées? Selon la charte sociale européenne, la convention 87 de l'OIT, le droit de grève est en quelque sorte sacré. On ne peut le limiter que pour des services essentiels.

La vie et l'intégrité physique ne sont pas menacées en ce qui concerne les transports ferroviaires.

Il est vrai qu'il y a une exception: si les organisations syndicales marquent leur accord sur une révision de ce droit de grève, ce qui n'est pas le cas. Mais l'accord de gouvernement dit qu'en cas d'absence d'un accord syndical, on s'en passera!

Comment pouvez-vous justifier qu'on bafoue ainsi les conventions internationales signées par la Belgique? On ne parle plus de "service minimum" mais de "service garanti" et il est vrai que les trois scénarios exigent la présence de pratiquement 100 % du personnel d'Infrabel, ce qui n'est pas un minimum. Où est le droit de grève?

09.05 **Jacqueline Galant**, ministre (*en français*): Les modalités d'un service garanti en cas de grève doivent être définies par une concertation entre SNCB, Infrabel, HR Rail et les organisations syndicales. Les pourparlers sont en cours. S'ils n'aboutissent pas, le gouvernement prendra l'initiative conformément à l'accord du gouvernement.

(*En néerlandais*) Depuis mon entrée en fonction, hormis les débrayages des 17, 20 et 21 octobre 2014, la continuité du service a toujours été assurée à la SNCB. Les actions précitées étaient des interruptions de travail sauvages auxquelles ont participé respectivement 52, 57 et 81 travailleurs. Ils ont tous fait l'objet d'une sanction disciplinaire, d'une sévère réprimande et d'une retenue de 12,50 euros sur leur prime de productivité.

09.06 **Inez De Coninck** (N-VA): Je m'étonne d'entendre qu'il est impossible d'organiser un service garanti. Que fait-on des droits des usagers des transports publics? La Cour européenne des droits de l'homme a du reste condamné la Belgique pour ne pas avoir garanti le régime habituel de détention lors des grèves des gardiens de prison. Si

garanderen van het regime voor gevangenen. Als de stakingen in het najaar hernemen, zal de N-VA haar wetsvoorstel vroeger indienen dan de deadline.

09.07 David Geerts (sp.a): Het voorstel van de N-VA gaat olie op het vuur gooien, terwijl er een protocol is dat relatief goed werkt. Uit de cijfers voor scenario 1 blijkt dat Infrabel 87 procent van het personeel zou moeten oproepen. Wie gaat dat doen? Moeten de burgemeesters misschien de politie afsturen op personeelsleden van Infrabel?

09.08 Gwenaëlle Grovonius (PS): Het is uw bedoeling uw ideologische visie inzake de minimumdienst door te drukken en u stelt overleg voor over een systeem dat onmogelijk in praktijk te brengen is. Wij willen een maximumdienst, een zo kwaliteitsvol mogelijke openbare dienstverlening voor de reizigers en zo kwaliteitsvol mogelijke arbeidsvoorwaarden voor het spoorpersoneel. Het lopende overleg zal hoe dan ook nergens toe leiden.

09.09 Marco Van Hees (PTB-GO!): Ik stel vast dat u de internationale overeenkomsten aan uw laars lapt. Het gaat hier om een regelrechte aanval op het stakingsrecht.

Mevrouw De Coninck verwees naar de cipers, maar de redenen waarom zij niet mogen staken zijn niet van toepassing op het spoorpersoneel. In zekere zin staat u dus mijn thesis dat België de internationale overeenkomsten niet in acht neemt.

Het incident is gesloten.

10 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het ontvangen van een C170-formulier bij het niet kunnen betalen van het Boordtarief" (nr. 5952)

10.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Een reiziger die niet over een geldig vervoersbewijs beschikt wegens een defect ticketautomaat, moet een boordtarief van 7 euro extra betalen. De treinbegeleider kan via zijn handcomputer nagaan of een automaat al dan niet defect is. Als blijkt dat de automaat wel werkt en de reiziger kan het Boordtarief niet betalen, dan ontvangt de reiziger een C170-vaststelling van onregelmatigheid, wat een boete van 75 euro inhoudt. Soms geeft het systeem echter ten onrechte aan dat een automaat werkt.

de nouvelles grèves surviennent à la SNCB à l'automne, la N-VA déposera sa proposition de loi sans attendre la date-butoir fixée pour finaliser la concertation.

09.07 David Geerts (sp.a): La proposition de loi de la N-VA ne fera que jeter de l'huile sur le feu, alors que le protocole actuel fonctionne relativement bien. Sur la base des chiffres retenus dans le scénario 1, il apparaît qu'Infrabel devrait réquisitionner 87 % du personnel. Qui va s'en charger? Allez-vous demander aux bourgmestres d'envoyer la police pour requérir les agents d'Infrabel?

09.08 Gwenaëlle Grovonius (PS): En voulant imposer votre vision idéologique du "service minimum", vous proposez une concertation sur un système impossible à mettre en œuvre. Nous voulons un "service maximum", un service public de qualité maximale pour les usagers et un cadre de travail de qualité maximale pour les cheminots. Les concertations en cours ne pourront jamais aboutir.

09.09 Marco Van Hees (PTB-GO!): Les conventions internationales, vous n'en avez rien à faire. Il s'agit d'une attaque contre le droit de grève.

Madame De Coninck, les critères qui empêchent les gardiens de prison de faire grève ne sont justement pas applicables aux cheminots. D'une certaine manière, vous confortez ma thèse selon laquelle la Belgique ne respecte pas les conventions internationales.

L'incident est clos.

10 Question de M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la réception d'un formulaire C170 en cas de non-paiement du Tarif à Bord" (n° 5952)

10.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Tout voyageur qui ne possède pas de titre de transport valable en raison d'une panne du distributeur automatique est tenu de s'acquitter du supplément à bord de 7 euros. L'accompagnateur de trains peut vérifier sur son ordinateur de poche si un distributeur est en panne ou non. S'il apparaît que le distributeur en question n'est pas en panne et que le voyageur n'est pas en mesure de payer le supplément à bord, ce voyageur se verra remettre un constat d'irrégularité (C170) entraînant le paiement d'une amende de 75 euros. Or le système indique parfois

qu'un distributeur automatique fonctionne alors que ce n'est pourtant pas le cas.

Zal de minister aandringen op klantvriendelijkere oplossingen? Wat vindt de minister van de C170-vaststelling? Is de evaluatie van de terugbetalingsmethode van het Boordtarief ondertussen afgerond? Hoe wordt de testperiode van de nieuwe handcomputers van de treinbegeleiders, de ITRIS-toestellen, geëvalueerd?

La ministre insistera-t-elle pour que des solutions plus conviviales soient proposées? Que pense-t-elle des constats d'irrégularité C170? L'évaluation du système de remboursement du supplément à bord est-elle déjà terminée? Quels enseignements sont-ils tirés de la phase de test des appareils ITRIS, les nouveaux ordinateurs de poche des accompagnateurs de trains?

10.02 Minister **Jacqueline Galant** (Nederlands): Reizigers kunnen voor het opstappen in de trein via verschillende kanalen een ticket kopen. Na de uitrol van de ITRIS-toestellen tegen eind dit jaar zal op de trein ook betaald kunnen worden met debetkaart. De NMBS verbetert ook de terugbetalingsprocedure wanneer een ticketautomaat defect is.

10.02 **Jacqueline Galant**, ministre (en néerlandais): Les voyageurs disposent de plusieurs possibilités pour acheter un billet avant de monter dans le train. Après le déploiement des appareils ITRIS d'ici la fin de cette année, ils pourront également payer leur billet à bord du train au moyen d'une carte de débit. La SNCB améliore également la procédure de remboursement en cas de panne d'un guichet automatique.

De ITRIS-toestellen beschikken over alle noodzakelijke informatie in *real time*, ook over defecte verkoopautomaten. Op dit moment wordt de feedback over die ITRIS-toestellen verwerkt, waarna er eind oktober een eindversie van de software zal zijn. Tegen eind 2015 zal iedere treinbegeleider over zo'n toestel beschikken.

Les appareils ITRIS disposent de toutes les informations nécessaires en temps réel, y compris concernant les pannes des guichets automatiques. Ces appareils font actuellement l'objet d'un feedback et une version définitive du logiciel sera prête pour la fin octobre. Chaque accompagnateur de train sera muni d'un appareil de ce type pour la fin 2015.

10.03 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Die toestellen kunnen een deel van de oplossing zijn, maar ik blijf een wrang gevoel hebben over de betrouwbaarheid van de ticketautomaten.

10.03 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Ces appareils peuvent constituer une partie de la solution, mais la question de la fiabilité des guichets automatiques me laisse toujours un goût amer.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

11 **Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de ruzie tussen de NMBS en Infrabel met betrekking tot de vuilopruiming in stations" (nr. 5993)**

11 **Question de Mme Inez De Coninck à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la querelle entre la SNCB et Infrabel concernant le déblaiement des déchets dans les gares" (n° 5993)**

11.01 **Inez De Coninck** (N-VA): In de nieuwe structuur van de NMBS is blijkbaar nog niet duidelijk of de NMBS dan wel Infrabel verantwoordelijk is voor de opruiming van het zwerfvuil op de sporen en de perrons, in de onderdoorgangen en in de stations. Beide organisaties spelen deze hete aardappel naar elkaar door.

11.01 **Inez De Coninck** (N-VA): Manifestement, dans la nouvelle structure de la SNCB, nul ne sait encore clairement qui de la SNCB ou d'Infrabel est responsable de l'enlèvement des débris abandonnés sur les voies, sur les quais, dans les passages souterrains et dans les gares. Les deux organisations se renvoient la balle.

Wie precies moet nu dat zwerfvuil verwijderen? Wordt deze activiteit uitbesteed? Aan welke bedrijven? Welke personen zijn gemachtigd om hiertoe de sporen te betreden? Welk opruimingsbeleid wordt precies gevoerd? Wat zijn

À qui incombe précisément la tâche de ramasser ces ordures? Ces activités sont-elles externalisées? À quelles entreprises? Quelles personnes sont habilitées à circuler sur les voies pour enlever ces débris? Quelle est la politique suivie en matière de

de jaarlijks geraamde kosten van de vuilopruiming langs de spoorwegen?

11.02 Minister **Jacqueline Galant** (*Nederlands*): Tot 31 december 2013 was Infrabel verantwoordelijk voor de schoonmaak van de sporen en de perronranden.

Bij de hervorming van de spoorgroep werd de NMBS verantwoordelijk voor die taken en het betrokken schoonmaakpersoneel van Infrabel werd daartoe overgedragen aan de NMBS, evenwel zonder dat die specifieke veiligheidstaken werden opgenomen in het veiligheidsbeheersysteem van de NMBS.

Het KB van 9 juli 2013 stelt de vereisten vast die van toepassing zijn op het veiligheidspersoneel. Sporen kunnen tijdelijk buiten dienst worden gesteld voor de schoonmaak. Het opruimbeleid verschilt sterk van station tot station. Er zijn geen precieze cijfers over de jaarlijkse kosten van de vuilopruiming voorhanden.

Het incident is gesloten.

12 **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw Kattrin Jadin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de defecte automaten van de NMBS" (nr. 5999)
- mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de bedrijfszekerheid van de ticketautomaten van de NMBS" (nr. 6149)
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de gedeeltelijk defecte automaten" (nr. 6318)

12.01 **David Geerts** (sp.a): Als slechts een van de betaalmogelijkheden van een verkoopautomaat – muntstukken of bankkaart – niet werkt, wordt de automaat niet als defect beschouwd, waardoor sommige reizigers toch het Boordtarief moeten betalen.

Klopt het dat treinbegeleiders geen melding krijgen van automaten met dergelijk defect? Kunnen die kosten worden teruggevorderd?

nettoyage de ces déchets? Quel est le coût annuel estimé de l'enlèvement des ordures le long des voies ferrées?

11.02 **Jacqueline Galant**, ministre (*en néerlandais*): Jusqu'au 31 décembre 2013, Infrabel était responsable du nettoyage des voies et des bords des quais.

L'exécution de ces tâches a été confiée à la SNCB lors de la réforme du groupe ferroviaire et le personnel de nettoyage concerné d'Infrabel a été transféré à la SNCB à cet effet, sans toutefois que ces missions de sécurité spécifiques ne soient intégrées dans le système de gestion de la sécurité de la SNCB.

L'arrêté royal du 9 juillet 2013 détermine les exigences applicables au personnel de sécurité. Des voies peuvent être provisoirement mises hors service pour permettre l'exécution des travaux de nettoyage. La politique de déblaiement varie fortement selon les gares. Il n'existe pas de chiffres précis sur le coût annuel des activités de déblaiement.

L'incident est clos.

12 **Questions jointes de**

- Mme Kattrin Jadin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les distributeurs défectueux de la SNCB" (n° 5999)
- Mme Isabelle Poncelet à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la fiabilité des automates de la SNCB" (n° 6149)
- M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les distributeurs partiellement défectueux" (n° 6318)

12.01 **David Geerts** (sp.a): Si une seule des possibilités de paiement proposées par un distributeur automatique ne fonctionne pas – monnaie ou carte bancaire –, ce distributeur ne sera pas signalé comme étant en panne et certains voyageurs devront dès lors s'acquitter du Tarif à Bord.

Est-il exact que les distributeurs partiellement défectueux ne sont pas signalés aux accompagnateurs de trains? Les voyageurs peuvent-ils récupérer les frais y afférents?

12.02 Minister **Jacqueline Galant** (*Frans*): Gemiddeld werkt 98,2 procent van de automaten van de NMBS.

Het Boordtarief werd ingevoerd om onduidelijkheid bij de vaststelling van de prijs van het treinkaartje door de treinbegeleider te vermijden, en aldus mogelijk geweld te voorkomen. Volgens de NMBS is het nog niet mogelijk om realtime rekening te houden met een defecte automaat en in dat geval de toeslag van 7 euro bij de aankoop van een kaartje in de trein niet aan te rekenen. Momenteel moet er in dergelijke gevallen een aanvraag tot terugbetaling ingediend worden.

Statistisch gezien stelt de NMBS vast dat er om de twee maanden een defect aan een automaat moet worden verholpen.

De huidige toestellen van de treinbegeleiders worden tegen het einde van het jaar geleidelijk vervangen door een nieuw model. De treinbegeleider zal de toeslag in de toekomst niet niét kunnen aanrekenen bij aankoop van een kaartje in de trein.

(*Nederlands*) Vandaag wordt de lijst van defecte toestellen een keer per dag verstuurd naar de toestellen van de treinbegeleiders. De ITRIS-toestellen zullen automatisch en in *real time* worden gesynchroniseerd. Daardoor zal ook het aantal terugbetalingsaanvragen sterk verminderen. Voorts zal de terugbetaling worden geautomatiseerd, waardoor de aanvragen sneller zullen worden behandeld.

12.03 **David Geerts** (sp.a): De huidige slechte synchronisatie kan leiden tot agressie, terwijl het Boordtarief net die agressie wil wegwerken.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vragen nr. 6015 en nr. 6016 van mevrouw Inez De Coninck worden omgezet in schriftelijke vragen.

13 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het intern rapport over de werkomstandigheden van het verkooppersoneel bij de NMBS" (nr. 6022)
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische

12.02 **Jacqueline Galant**, ministre (*en français*): Les automates de la SNCB ont un taux de fiabilité moyen de 98,2 %.

Le "Tarif à Bord" vise à éviter toute interprétation dans le chef de l'accompagnateur au moment d'appliquer le prix du billet afin d'éviter les cas d'agression. Selon la SNCB, il n'est pas encore possible de tenir compte en temps réel de l'état de fonctionnement de l'automate pour ne pas appliquer le supplément de 7 euros dans le train. Actuellement, la solution est la demande de remboursement.

Statistiquement, la SNCB compte une intervention tous les deux mois par automate.

Les appareils actuels des accompagnateurs de train seront progressivement remplacés par un nouveau modèle jusqu'à la fin de l'année. L'accompagnateur de train ne pourra pas à l'avenir désactiver le supplément compté lors de l'achat d'un billet à bord du train.

(*En néerlandais*) À l'heure actuelle, la liste des distributeurs automatiques défectueux est envoyée une fois par jour vers les appareils des accompagnateurs de train. Les appareils ITRIS seront synchronisés automatiquement et en temps réel. Cette synchronisation contribuera à réduire fortement le nombre de demandes de remboursement. Par la suite, il sera procédé à l'automatisation des remboursements, ce qui permettra un traitement plus rapide des demandes.

12.03 **David Geerts** (sp.a): Le manque actuel de synchronisation peut donner lieu à des comportements agressifs, alors que le Tarif à Bord vise justement à les éviter.

L'incident est clos.

La **présidente**: Les questions n^{os} 6015 et 6016 de Mme Inez De Coninck sont transformées en questions écrites.

13 **Questions jointes de**

- M. Marcel Cheron à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le rapport interne concernant les conditions de travail du personnel de vente de la SNCB" (n° 6022)
- M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le

Spoorwegen, over "het intern rapport over de werkcondities bij het verkooppersoneel van de NMBS" (nr. 6298)

13.01 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Volgens een intern rapport zouden de verkoopmedewerkers van de NMBS klagen over slechte werkomstandigheden: gebrekkige organisatie van de diensten, hets werktempo en te weinig mogelijkheden om te recupereren. Na interpretatie van de resultaten werd de onderzoeksmethode kennelijk aangepast.

Hoe komt dat? Welke conclusies trekt u uit dat rapport?

13.02 David Geerts (sp.a): Volgens *La Dernière Heure* zou er bij de NMBS een intern rapport bestaan over de slechte arbeidscondities bij het verkooppersoneel, met onvoldoende tijd om te recupereren en te weinig werknemers.

Kan de minister daarover meer kwijt? Zijn dergelijke onderzoeken voldoende objectief? Als een en ander blijkt te kloppen, hoe kan men de problemen dan aanpakken?

13.03 Minister Jacqueline Galant (Nederlands): Het gaat hier niet om een officieel gevalideerd rapport. De opsteller heeft op eigen initiatief het CPS-logo (Corporate Prevention Services) aangebracht, zonder dat de CPS in dit rapport enig aandeel had. Het onderzoek werd gevoerd op vraag van het comité voor preventie en bescherming op het werk van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en was in eerste instantie bestemd voor diens voorzitter. De NMBS onderzoekt nu de objectiviteit ervan.

(Frans) Als er objectief gezien maatregelen genomen moeten worden, zal de NMBS dat doen. De eindconclusies van onze rapporten betreffen slechts drie van de 149 stations, die specifiek te noemen zijn op grond van hun ligging, grootte en het type reizigers die er op- en afstappen.

Het incident is gesloten.

14 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de aan Ethiopian Airlines verleende vlieg rechten vanaf Brussels Airport" (nr. 6027)
- de heer Gilles Foret aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de

rapport interne relatif aux conditions de travail du personnel de vente de la SNCB" (n° 6298)

13.01 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Selon un rapport interne, les agents de vente de la SNCB pâtiraient d'une mauvaise organisation des services, du rythme de travail et du manque de récupération. Ladite enquête semble avoir été modifiée suite à l'interprétation de ses résultats.

Pour quelle raison? Quelles sont vos conclusions suite à cette enquête?

13.02 David Geerts (sp.a): Selon le quotidien *La Dernière Heure*, il existerait au sein de la SNCB un rapport concernant les mauvaises conditions de travail du personnel de vente, en sous-effectif, et dont le temps de récupération est insuffisant.

La ministre peut-elle nous en dire davantage à ce sujet? De telles enquêtes sont-elles assez objectives? Si certaines plaintes se révèlent fondées, comment peut-on s'attaquer aux problèmes?

13.03 Jacqueline Galant, ministre (en néerlandais): Ce rapport n'a pas été officiellement validé. Son auteur a apposé de sa propre initiative le logo CPS (Corporate Prevention Services) sans que cet organisme ait eu, d'une manière ou d'une autre, voix au chapitre. Cette enquête, menée à la demande du comité pour la prévention et la protection au travail de la Région de Bruxelles-Capitale, était destinée en premier lieu à son président. La SNCB se penche pour l'instant sur l'objectivité du rapport.

(En français) Si, objectivement, des dispositions doivent être prises, la SNCB les prendra. Les conclusions définitives de nos rapports ne concernent que trois gares sur 149, dont la localisation, l'importance et le type de voyageurs ont un caractère spécifique.

L'incident est clos.

14 Questions jointes de

- Mme Karine Lalieux à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les droits de trafic octroyés à Ethiopian Airlines au départ de Bruxelles-National" (n° 6027)
- M. Gilles Foret à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les

Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de verkeersrechten" (nr. 6188) droits de trafics" (n° 6188)

14.01 Karine Lalieux (PS): Dat de federale regering beslissingen neemt die de geluidshinder doen toenemen, valt voor veel Brusselaars moeilijk te begrijpen. Er werd bovendien tegenstrijdige informatie verspreid over de wettelijkheid van uw beslissing.

14.01 Karine Lalieux (PS): Il est difficilement compréhensible, pour de nombreux habitants de la capitale, de voir le gouvernement fédéral prendre des décisions allant dans le sens d'une augmentation des nuisances sonores. Des informations contradictoires ont été diffusées sur la légalité de votre décision.

Kunt u rechtvaardigen waarom u de vliegtuigmaatschappij Ethiopian Airlines verkeersrechten heeft verleend om voor rekening van DHL vluchten vanaf Brussels Airport te verzekeren? Strookt uw beslissing met de bilaterale akkoorden tussen België en Ethiopië? Heeft het DGLV inderdaad een negatieve beslissing in dit dossier genomen? Zult u die rechten verlengen? Welk overleg heeft u gepleegd? Welke impact hebben uw beslissingen op het vlak van geluidshinder? Welke vliegroutes volgen die vliegtuigen? Op welke uren en dagen van de week wordt er gevlogen? Heeft u overleg gepleegd met de bewonersverenigingen?

Pouvez-vous justifier l'octroi de droits de trafic à la compagnie Ethiopian Airlines pour le compte de DHL? Votre décision est-elle conforme aux accords bilatéraux liant la Belgique à l'Éthiopie? Est-il exact que la DGTA a rendu une décision négative dans ce dossier? Allez-vous prolonger ces droits? Quelles concertations avez-vous menées? Quel est l'impact de vos décisions en termes de nuisances sonores? Quelles routes empruntent ces vols? À quelle heure et quels jours de la semaine? Avez-vous mené des concertations avec les associations de riverains?

14.02 Gilles Foret (MR): De toekenning van verkeersrechten kan een niet te verwaarlozen economische impact hebben. De toekenningsprocedure bepaalt dat de aanvragen op een transparante en niet-discriminerende manier moeten worden behandeld, opdat de aanvragers en de luchtvaartmaatschappijen met betrekking tot de exploitatie van geregelde luchtdiensten een gelijke behandeling en rechtszekerheid zouden genieten.

14.02 Gilles Foret (MR): L'octroi de droits de trafic peut avoir un effet économique non négligeable. Il ressort de la procédure d'octroi que les demandes doivent être traitées de manière transparente et non discriminatoire, garantissant l'équité de traitement et la sécurité juridique pour les demandeurs et les compagnies aériennes en ce qui concerne l'exploitation de services aériens réguliers.

De tabel 'procedure koninklijk besluit 18 augustus 2010' op de website van de FOD Mobiliteit en Vervoer bevat geen registratie na 30 januari 2014. Kunt u een en ander toelichten?

Sur le site du SPF Mobilité & Transports, le tableau "procédure arrêté royal 18 août 2010" ne présente pas d'enregistrement postérieur au 30 janvier 2014. Pourriez-vous nous éclairer sur ce point?

Hoe verloopt de analyse van de aanvragen van verkeersrechten die in artikel 11 van het koninklijk besluit van 18 augustus 2010 werd vastgelegd? Wordt er daarbij rekening gehouden met de economische impact op de Belgische luchthavens en operatoren?

Comment est menée l'analyse de demande d'octroi de droits de trafic prévue à l'article 11 de l'arrêté royal du 18 août 2010? L'impact économique sur les aéroports belges et les opérateurs y est-il inclus?

Hoe worden de aanvragen van verkeersrechten voor de exploitatie van niet-geregelde luchtdiensten behandeld? Hoe zorgt men ervoor dat de procedure voor luchtvaartmaatschappijen die zulke rechten aanvragen op een transparante en niet-discriminerende manier verloopt?

Comment sont traitées les demandes d'octroi de droits de trafic non régulier? Qu'est-ce qui garantit aux compagnies aériennes sollicitant l'exploitation de ces droits la transparence et le caractère non discriminatoire de la procédure?

Wat is uw standpunt met betrekking tot de herziening van de procedure voor de toekenning

Quelle est votre position quant à la révision de la procédure d'octroi des droits de trafic? Quel est

van verkeersrechten? Vindt u het opportuun dat de Belgische luchthavens zouden worden geraadpleegd naar aanleiding van een aanvraag van verkeersrechten, zoals dat in andere Europese lidstaten gebeurt?

14.03 Minister **Jacqueline Galant** (*Frans*): De verkeersrechten voor geregelde luchtdiensten liggen vast in bilaterale luchtvaartovereenkomsten tussen België en de derde landen. Elke wijziging wordt systematisch voorafgegaan door een raadpleging.

U verwijst naar het koninklijk besluit van 18 augustus 2010, dat betrekking heeft op de aanwijzing door België van in ons land gevestigde communautaire luchtvaartmaatschappijen en op de verdeling van de vluchten over die luchtvaartmaatschappijen. Dit besluit is dus niet van toepassing op Ethiopian Airlines.

De beslissing wordt genomen na analyse van het dossier dat die luchtvaartmaatschappijen indienen. Ze kiezen zelf de route en dus de betrokken luchthaven.

Het jongste dossier dateert van eind 2013. De publicatie op de website van de FOD Mobiliteit is dus up-to-date.

Er wordt momenteel een koninklijk besluit opgesteld in verband met de verkeersrechten voor niet-geregelde luchtdiensten. Er zal overleg worden gepleegd over de ontwerp tekst. Die rechten worden toegekend op grond van een aanvraag door een buitenlandse luchtvaartmaatschappij, die onder meer de frequentie, de route, en de luchthavens van vertrek en van aankomst stipuleert.

De bilaterale luchtvaartovereenkomsten zijn van toepassing op de geregelde luchtdiensten. De aan Ethiopian Airlines toegekende rechten zijn verkeersrechten voor niet-geregelde luchtdiensten.

Zoals ik al heb aangegeven zullen die verkeersrechten nog in september geanalyseerd worden.

In totaal hebben de toegekende rechten betrekking op één vlucht per dag, behalve op zondag. Voor Brussel was dat al het geval sinds 1 januari.

Er is geen concurrentie met Luik, waar er een nachtactiviteit is terwijl het hier over een dagactiviteit gaat.

14.04 **Karine Lalieux** (PS): Zal u de beslissing verlengen? Er resten nog zeven dagen om het te

votre avis quant à l'opportunité de consulter les aéroports belges lors des demandes de droits de trafic, comme cela se fait dans d'autres États européens?

14.03 **Jacqueline Galant**, ministre (*en français*): Les droits de trafic régulier sont régis par les accords aériens bilatéraux entre la Belgique et les pays tiers. Lors de toute modification, une consultation préalable est systématiquement organisée.

Vous faites référence à l'arrêté royal du 18 août 2010, qui concerne la désignation par la Belgique de transporteurs aériens communautaires établis en Belgique et la répartition du nombre de vols entre ces transporteurs. Cet arrêté n'est donc pas lié à Ethiopian Airlines.

La décision se fait sur base de l'analyse de dossiers transmis par ces transporteurs. La route choisie et donc l'aéroport concerné dépendent de leur choix.

Le dernier dossier date de fin 2013. La publication sur le site du SPF Mobilité est dès lors à jour.

Concernant les droits de trafic non régulier, un arrêté royal est en cours d'élaboration. Le projet sera soumis à concertation. Ces droits sont octroyés sur base d'une demande d'un transporteur aérien étranger incluant notamment les fréquences et la route choisie, l'aéroport d'origine et de destination.

Les accords bilatéraux aériens régissent les services aériens réguliers. Les droits octroyés à Ethiopian Airlines sont des droits de trafic non réguliers.

Comme je l'ai indiqué, l'analyse de ces droits de trafic s'effectue pendant ce mois de septembre.

Au total, les droits octroyés concernent un vol par jour à l'exception du dimanche. Pour Bruxelles, c'était déjà le cas depuis le 1^{er} janvier.

Il n'y a aucune concurrence avec Liège, qui a une activité de nuit alors qu'il s'agit ici d'une activité de jour.

14.04 **Karine Lalieux** (PS): Allez-vous prolonger la décision? Il reste sept jours pour le savoir.

weten.

U mag zeggen wat u wil, maar de andere luchthavens zijn van oordeel dat er sprake is van concurrentie.

Heeft het DGLV een positief advies met betrekking tot die vergunning verstrekt?

14.05 Minister **Jacqueline Galant** (*Frans*): Het heeft een positief advies voor de niet-geregelde luchtdiensten uitgebracht.

14.06 **Gilles Foret** (MR): Er werd een koninklijk besluit voor de verkeersrechten voor niet-geregelde luchtdiensten opgesteld, wat de spelregels voor iedereen duidelijker maakt en de mogelijkheid biedt het platform België ten aanzien van de buitenlandse platformen te versterken.

In de beslissingen die u eerlang moet nemen moet u zich op de eerste plaats laten leiden door de beginselen van transparantie en non-discriminatie.

Het incident is gesloten.

15 Vraag van de heer **David Geerts** aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de maatschappelijke kosten-batenanalyse van de tunnel Watermaal-Schuman-Josaphat" (nr. 6043)

15.01 **David Geerts** (sp.a): De tunnel Watermaal-Schuman-Josaphat heeft een investering van 537 miljoen euro gevegd.

Wat is de financiële en de maatschappelijke kosten-batenanalyse? Hoeveel reizigers meer worden er vervoerd door de inkorting van de reistijd van 32 naar 13 minuten? Hoeveel meerinkomsten worden er verwacht? Welke bijkomende kosten zijn er voor NMBS en Infrabel? Indien de strategische communicatienota op dat project zou toegepast worden, zou het dan ook gerealiseerd zijn?

15.02 Minister **Jacqueline Galant** (*Nederlands*): Deze tunnel is een rechtstreekse verbinding tussen het station Brussel-Schuman en de spoorlijn Halle-Vilvoorde. De tunnel loopt volledig ondergronds en heeft een lengte van 1.250 meter. De Europese wijk wordt hierdoor rechtstreeks verbonden met het noorden van Brussel en met Antwerpen, Mechelen, Leuven en Luik, alsook met Brussels Airport. De tunnel leidt bovendien tot een vlottere toegang tot Brussel en de verzadigde noord-zuidverbinding.

Malgré ce que vous dites, les autres aéroports estiment qu'il s'agit d'une concurrence.

La DGTA a-t-elle rendu un avis positif pour cette licence?

14.05 **Jacqueline Galant**, ministre (*en français*): Elle a donné un avis positif pour les non réguliers.

14.06 **Gilles Foret** (MR): Concernant les droits de trafic non réguliers, un arrêté royal a été rédigé, ce qui rendra les règles du jeu plus claires pour tous et permettra de renforcer la plate-forme Belgique par rapport aux plates-formes étrangères.

Les principes de transparence et de non-discrimination doivent prévaloir dans les décisions que vous devrez prendre prochainement.

L'incident est clos.

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 "l'analyse des coûts et avantages sociaux du tunnel Watermael-Schuman-Josaphat" (n° 6043)

15.01 **David Geerts** (sp.a): La réalisation du tunnel Watermael-Schuman-Josaphat a nécessité un investissement de 537 millions d'euros.

Quels sont les résultats des analyses des coûts et avantages financiers et sociaux? Combien de voyageurs supplémentaires pourront-ils être transportés grâce au raccourcissement du temps de parcours de 32 à 13 minutes? Quelles sont les recettes additionnelles attendues? À combien se chiffrent les coûts supplémentaires pour la SNCB et Infrabel? Si ce projet avait été jugé à l'aune de la note de communication stratégique, aurait-il été réalisé?

15.02 **Jacqueline Galant**, ministre (*en néerlandais*): Ce tunnel assure une liaison directe entre la gare Bruxelles-Schuman et la ligne ferroviaire Hal-Vilvoorde. Il est entièrement souterrain et s'étend sur 1 250 mètres. Le quartier européen est à présent directement relié au nord de Bruxelles ainsi qu'à Anvers, Malines, Louvain et Liège et à l'aéroport de Zaventem. Le tunnel facilite par ailleurs l'accès à Bruxelles et soulage la jonction Nord-Midi, qui est saturée. Il complète en outre

Bovendien is de tunnel perfect complementair met de Diabolo. Het bijkomende treinaanbod maakt namelijk deel uit van de contractuele doelstellingen in de publiekprivate samenwerking van de Diaboloverbinding en is een belangrijke schakel in de realisatie van diens financiële plan. Bovendien is de tunnel een onmisbare schakel in het Gewestelijke Expresnet (GEN).

De bouw van deze tunnel vindt zijn oorsprong aan het einde van de jaren 80. Binnen het kader van het plan Star 21 uit 1988 werd een kosten-batenanalyse uitgevoerd. Toen in 1999 de bouwaanvraag ingediend werd, werd er geen bijkomende maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) besteld, maar wel een uitgebreide studie, waarbij de impact op economische, sociale en omgevingsfactoren onderzocht werd.

Het is nog te vroeg voor een evaluatie van de verhoging van de inkomsten als gevolg van de uitbreiding van het aanbod naar het oosten van Brussel en naar de luchthaven. Wel zal de vermindering van de rittijden op middenlange en lange termijn zorgen voor een verhoging van de bezettingsgraad.

De bouw, het onderhoud en de vernieuwing van de spoorinfrastructuur, alsook de organisatie van het treinverkeer, vallen ten laste van Infrabel. Het intermodaal knooppunt Schuman valt ten laste van Beliris.

De opening van de tunnel veroorzaakt geen bijkomende kosten voor de NMBS. De bediening van de tunnel gebeurt deels via de omleiding van de bestaande verbinding en deels door de uitbreiding van verbindingen. Die organisatie werd reeds ingepland bij de opmaak van het Vervoersplan 2014-2017 en heeft dan ook geen enkele financiële weerslag.

Het incident is gesloten.

16 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het afschaffen van het weekabonnement" (nr. 6063)
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de afschaffing van het weekabonnement" (nr. 6104)
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de

parfaitement la liaison Diabolo. L'offre de trains supplémentaires s'inscrit dans les objectifs contractuels fixés dans le cadre du partenariat public-privé de la liaison Diabolo et constitue un maillon important dans la réalisation du plan financier de ce projet. De plus, le tunnel représente un élément indispensable du Réseau express régional (RER).

La construction du tunnel trouve son origine à la fin des années 1980. Dans le cadre du plan Star 21 datant de 1988, une analyse des coûts et des bénéfices a été réalisée. Lorsque la demande de permis de bâtir a été introduite en 1999, aucune analyse supplémentaire des coûts et avantages sociaux du tunnel n'a été commandée, mais bien une étude détaillée, dans le cadre de laquelle l'incidence du tunnel sur les facteurs économiques, sociaux et environnementaux a été examinée.

Il est encore trop tôt pour évaluer l'augmentation des recettes à la suite de l'extension de l'offre vers l'est de Bruxelles et vers l'aéroport. La réduction des temps de trajets à moyen et à long termes entraînera toutefois une hausse du taux d'occupation.

La construction, l'entretien et la rénovation des infrastructures ferroviaires, ainsi que l'organisation du trafic ferroviaire, sont à charge d'Infrabel. Le nœud intermodal Schuman est à charge de Beliris.

La mise en service du tunnel n'entraînera pas de coûts supplémentaires pour la SNCB. Sa desserte s'effectuera d'une part par le biais de la déviation de la liaison existante et d'autre part par l'extension de liaisons. Cette organisation a déjà été intégrée au moment de l'élaboration du plan de transport 2014-2017.

L'incident est clos.

16 **Questions jointes de**

- M. Stefaan Van Hecke à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la suppression de l'abonnement hebdomadaire" (n° 6063)
- M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la suppression de l'abonnement hebdomadaire" (n° 6104)
- M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société

Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de afschaffing van het weekabonnement van de NMBS" (nr. 6290)

16.01 David Geerts (sp.a): Op 1 september stopte de NMBS met het aanbieden van weekabonnementen. Dat is een slechte zaak voor wie werkt in een deeltijds periodiek stelsel of voor uitzendkrachten. Andere formules vallen voor hen duurder uit.

Waarom werd dit abonnement afgeschaft? Wat is de kostprijs om het weekabonnement toch te behouden? Hoeveel mensen maakten hiervan gebruik sinds 2014? Zullen nog andere tariefformules worden vereenvoudigd?

Voorzitter: de heer Marcel Cheron.

16.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Artikel 18 van het beheerscontract bepaalt dat bij elke tariefaanpassing de NMBS het overzicht van de vervoersbewijzen en de geldende tarieven aan de bevoegde FOD moet meedelen twee maanden voor het aan het publiek wordt bekendgemaakt. Het publiek zelf moet minstens tien dagen vooraf worden ingelicht. Werden deze bepalingen gerespecteerd? Over hoeveel gebruikers gaat het?

De sociale partners hanteerden de tarieven voor de weekabonnementen als basis voor de kilometervergoedingen, zodat de sociale akkoorden nu moeten worden aangepast. Dat is tijdrovend.

16.03 Minister Jacqueline Galant (Nederlands): Het tariefreglement van de NMBS is bijzonder complex, zodat een vereenvoudiging alleen maar zinvol kan zijn. Zo wil de NMBS haar abonnementsaanbod voor woon-werkverkeer vereenvoudigen door producten af te voeren die commercieel weinig veelbelovend zijn en voor consumenten onvoldoende interessant zijn.

De halftijdse treinkaart lijkt het meest op het weekabonnement. Ze is wel duurder, maar biedt meer flexibiliteit, omdat de reiziger zijn trajecten naar wens kan verdelen over vijftien dagen.

Deze maatregel treft minder dan 1 procent van de abonnees, die de laatste jaren trouwens steeds vaker opteerden voor andere formules.

De NMBS is niet van plan om de prijs van de

Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la suppression de l'abonnement hebdomadaire de la SNCB" (n° 6290)

16.01 David Geerts (sp.a): Depuis le 1^{er} septembre, la SNCB ne propose plus d'abonnements hebdomadaires. Il s'agit d'une mauvaise nouvelle pour les travailleurs intérimaires ou pour ceux qui travaillent à temps partiel une semaine sur deux. Les autres formules leur coûteront plus cher.

Pourquoi cet abonnement hebdomadaire a-t-il été supprimé? Combien en coûterait-il de le maintenir? Combien d'usagers y avaient-ils recours depuis 2014? Existe-t-il des projets de simplification pour d'autres formules tarifaires?

Président: M. Marcel Cheron.

16.02 Jef Van den Bergh (CD&V): L'article 18 du contrat de gestion prévoit qu'à l'occasion de chaque adaptation tarifaire, la SNCB est tenue de communiquer au SPF concerné la gamme des titres de transport et des tarifs appliqués et ce, deux mois avant qu'ils ne soient portés à la connaissance du public. Celui-ci doit en être informé au moins dix jours avant la date de leur entrée en vigueur. Ces dispositions ont-elles été respectées? Combien d'usagers sont-ils concernés?

Les accords sociaux doivent aujourd'hui être adaptés étant donné que les interlocuteurs sociaux se basaient sur le coût des abonnements hebdomadaires pour calculer les indemnités kilométriques. Ces adaptations prennent beaucoup de temps.

16.03 Jacqueline Galant, ministre (en néerlandais): La réglementation tarifaire de la SNCB étant particulièrement complexe, il est tout à fait logique de procéder à une simplification. La SNCB souhaite donc simplifier son offre en supprimant les abonnements domicile-travail présentant un intérêt limité, tant pour le consommateur que d'un point de vue commercial.

La carte Mi-Temps est celle qui se rapproche le plus de l'abonnement hebdomadaire. Elle est certes plus chère, mais offre une plus grande flexibilité, puisque le voyageur peut répartir ses trajets comme il l'entend sur une période de quinze jours.

Cette mesure touche moins de 1 % des abonnés, qui optent d'ailleurs de plus en plus souvent pour d'autres formules depuis quelques années.

La SNCB n'a pas l'intention de réduire le prix de la

halftijdse treinkaart te verlagen of haar abonnementsformules te wijzigen. Deze afschaffing is niet strijdig met het huidige beheerscontract.

16.04 David Geerts (sp.a): Daarnet zei de minister nog dat de kortingskaarten niet konden worden afgeschaft vanwege het beheerscontract, maar hier kan dit dus wel. En wat betekent 1 procent van de abonnementen concreet?

Voorzitter: mevrouw Karine Lalieux.

16.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Ik blijf me afvragen of de procedures van het beheerscontract hierbij correct werden toegepast.

Het incident is gesloten.

17 Vraag van de heer Jan Penris aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de tweede spoorontsluiting van de Antwerpse haven" (nr. 6087)

17.01 Jan Penris (VB): De haven van Antwerpen wordt geconfronteerd met een aantal spoorwegknelpunten, maar een bijkomende spoorontsluiting kan die wegwerken. De spoorwegbeheerders bereiden dit al lang voor. De ontsluiting zou gebeuren via een tunnel. Gaat het om een geboorde tunnel of komt hij er via de *cut and cover*-methode?

Dit dossier is gekoppeld aan de constructie van de oostelijke tangent – de A102 richting de haven – die de Vlaamse wegbeheerders rond Antwerpen willen maken. Dit dossier kent juridische problemen. Is er overleg? Zal de bouw van de spoortunnel hierdoor achterstand oplopen?

17.02 Minister Jacqueline Galant (Nederlands): De investeringscel moet het nieuwe investeringsplan 2015-2019 nog uitwerken, maar Infrabel heeft in het verleden al voorbereidende studies verricht over de tweede spoorontsluiting voor de Antwerpse haven. Er liggen nog twee tunnelvarianten op tafel. De exacte tunnelmonden zijn nog niet gekend, maar de *cut and cover*-methode wordt niet gebruikt. De verschillende belanghebbenden stemmen de plannen nu nog op elkaar af.

17.03 Jan Penris (VB): De bewoners zullen blij zijn

carte Mi-Temps, ni de modifier ses formules d'abonnement. Cette suppression n'est pas contraire au contrat de gestion actuel.

16.04 David Geerts (sp.a): La ministre a déclaré à l'instant que les cartes de réduction ne pouvaient être supprimées en vertu du contrat de gestion, mais c'est donc visiblement possible dans le cas présent. Concrètement, que représente 1 % des abonnements?

Présidente: Mme Karine Lalieux.

16.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Je continue à me demander si les procédures prescrites par le contrat de gestion ont été correctement appliquées dans ce cadre.

L'incident est clos.

17 Question de M. Jan Penris à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le deuxième désenclavement ferroviaire du port d'Anvers" (n° 6087)

17.01 Jan Penris (VB): Il existe quelques problèmes ferroviaires au port d'Anvers qui pourraient être résolus par un désenclavement ferroviaire supplémentaire. Les gestionnaires des chemins de fer planchent sur ce projet depuis longtemps. La solution retenue serait celle d'un tunnel. Celui-ci sera-t-il percé ou construit en tranchée ouverte?

Ce dossier est associé à celui de la tangente orientale – la A102 en direction du port – que les gestionnaires du réseau routier flamand veulent aménager autour d'Anvers. Des problèmes juridiques empoisonnent l'avancement de ce dossier. Une concertation a-t-elle été engagée? Ces problèmes risquent-ils de ralentir la construction du tunnel ferroviaire?

17.02 Jacqueline Galant, ministre (*en néerlandais*): La cellule investissements doit encore élaborer le nouveau plan d'investissements 2015-2019, mais des études préparatoires sur le deuxième désenclavement ferroviaire du port d'Anvers ont déjà été réalisées par Infrabel par le passé. En ce qui concerne le tunnel, deux options subsistent. La localisation précise de l'entrée et de la sortie du tunnel n'est pas encore définie, mais la méthode de la tranchée ouverte n'a pas été retenue. Les différents intéressés accordent à présent leurs plans.

17.03 Jan Penris (VB): Les riverains seront

met een geboorde tunnel. Ik zal een schriftelijke vraag stellen over de locatie van de tunnelmonden.

heureux d'apprendre qu'on optera pour un tunnel percé. Je vous poserai une question écrite sur l'emplacement exact des entrées et sorties des tunnels.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

18 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Benoit Hellings aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de implementatie van structurele oplossingen om de geluidshinder die veroorzaakt wordt door het luchtverkeer vanuit Brussels Airport aan te pakken" (nr. 6107)
- mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de structurele oplossingen om de geluidshinder rond Brussels Airport tegen te gaan" (nr. 6250)

18 **Questions jointes de**

- M. Benoit Hellings à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la mise en œuvre de solutions structurelles pour parer aux nuisances générées par le trafic aérien au départ de Brussels Airport" (n° 6107)
- Mme Karine Lalieux à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les solutions structurelles pour lutter contre les nuisances sonores autour de l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 6250)

18.01 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): Het Brussels Gewest registreerde een duidelijke stijging van het aantal inbreuken op de Brusselse geluidsnormen, meer bepaald 's nachts boven de kanaalzone. De klachten van de buurtcomités zijn niet uit de lucht. Hoe staat het met de structurele oplossing waarnaar u al een jaar op zoek bent? Zult u nachtvluchten verbieden of de operationele nacht verlengen tot 7 uur 's ochtends? Overweegt u het maximumaantal nachtvluchten te verminderen?

18.01 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): La Région de Bruxelles a enregistré une augmentation significative du nombre d'infractions à ses normes de bruit, notamment la nuit sur la route du canal. Les associations de riverains ne cessent de se plaindre. Vous cherchez une solution depuis un an. Où en êtes-vous dans l'élaboration de cette solution structurelle? Allez-vous interdire les vols de nuit ou allonger la nuit opérationnelle jusqu'à sept heures du matin? Envisagez-vous une baisse du nombre maximal des vols de nuit?

De verenigingen van de Oostrand stellen voor de huidige bocht naar links te vervangen door een kortere bocht richting E40. Wat denkt Belgocontrol van die oplossing? Zult u het begrip 'rukwind' uit de windnormen halen? Heeft u de Gewesten al een voorstel gedaan in verband met de oprichting van een onafhankelijke controleautoriteit?

Les associations de l'Oostrand proposent de remplacer le virage à gauche actuel par un virage plus court vers l'autoroute E40. Que pense Belgocontrol de cette solution? Allez-vous retirer la notion de "rafale" des normes de vent? Avez-vous fait une proposition aux Régions quant à la mise en place d'une autorité indépendante de contrôle?

18.02 Karine Lalieux (PS): In het overlegcomité kwam het niet tot een akkoord, waardoor de spanningen met het Brussels Gewest oplopen. Heeft u de mogelijke maatregelen om de geluidshinder terug te dringen al geëvalueerd? En heeft u al maatregelen voorgesteld aan uw partners in de federale regering?

18.02 Karine Lalieux (PS): En l'absence d'accord en comité de concertation, il y a une crispation avec la Région de Bruxelles. Avez-vous évalué les mesures potentielles de réduction des nuisances sonores? Avez-vous proposé des mesures à vos partenaires du gouvernement fédéral?

Bent u voorstander van een gedeeltelijke wijziging van de vliegroutes om de dichtbevolkste gebieden te vermijden en van een uitbreiding van het nachtelijk vliegverbod van 22 uur tot 7 uur? Wat is de stand van het overleg met de Gewesten over de oprichting van een onafhankelijk controleorgaan? Wanneer zou dat orgaan kunnen worden opgericht?

Êtes-vous favorable à une modification partielle des routes aériennes afin d'éviter les zones les plus densément peuplées, ainsi qu'à une extension de la nuit de 22 h à 7 h? Où en est la concertation avec les Régions au sujet de la création d'une autorité indépendante de contrôle? Quand cette autorité pourrait-elle être créée?

18.03 Minister **Jacqueline Galant** (*Frans*): Binnen het bestek van het regeerakkoord worden er verscheidene mogelijke structurele maatregelen bestudeerd, rekening houdend met de verschillende afwegingen in verband met de werkgelegenheid, de geluidsoverlast, het overvliegen van dichtbevolkte gebieden, het toestaan van nachtvluchten en de voorstellen van de verenigingen. Er moet worden nagedacht over de uitzonderingen voor nachtvluchten en vliegtuigen met een hoger geluidsquotum die toch mogen vliegen. Er loopt momenteel een studie naar de nachtelijke activiteit op Brussels Airport.

Momenteel wordt de laatste hand gelegd aan het voorontwerp van wet met betrekking tot de oprichting van een controleorgaan.

Tijdens de vergadering van het overlegcomité stond enkel het belangenconflict op de agenda.

18.04 **Benoit Hellings** (Ecolo-Groen): Ik kan me voorstellen dat dit niet het gemakkelijkste punt van het regeerakkoord is.

De mogelijkheid om enkel de vliegtuigen met de laagste *quota count* 's nachts te laten vliegen is een interessante oplossing, ook in het licht van de windnormen, want Belgocontrol laat vliegtuigen nogal willekeurig op baan 01 landen.

Het oosten van Brussel wordt voortdurend overvlogen zodra windkracht 7 wordt bereikt. Vliegtuigen kunnen echter een veel sterkere rugwind aan.

Wij zullen uw voorontwerp van wet over de onafhankelijke autoriteit aandachtig lezen.

18.05 **Karine Lalieux** (PS): Ik hoop dat over het voorontwerp van wet op een ongebonden manier overleg zal worden gepleegd. Ik had zelfs nog liever gezien dat u de Gewesten vooraf over dit voorontwerp had geraadpleegd.

Het incident is gesloten.

19 **Vraag van de heer Jean-Marc Delizée aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de cofinanciering van de uitbreiding van het spoorwegmuseum in Treignes, die door de NMBS op losse schroeven wordt gezet" (nr. 6231)**

19.01 **Jean-Marc Delizée** (PS): Morgen zal het museum Train World in Brussel ingewijd worden, wat wijst op de bereidheid van de Belgische

18.03 **Jacqueline Galant**, ministre (*en français*): Dans le respect de l'accord de gouvernement, plusieurs mesures potentiellement structurelles sont à l'étude, tenant compte des divers équilibres liés à l'emploi, aux nuisances sonores, au survol de zones densément peuplées, à l'utilisation de la nuit et aux propositions des associations. Les exceptions aux vols de nuit et les avions ayant le droit de voler avec un quota de bruit plus important méritent réflexion. Une étude de l'activité nocturne à Bruxelles-National est en cours.

L'avant-projet de loi portant création d'une autorité de contrôle est en cours de finalisation.

Lors du comité de concertation, seul le conflit d'intérêt figurait à l'ordre du jour.

18.04 **Benoit Hellings** (Ecolo-Groen): Je conçois que ce ne soit pas le point le plus facile de l'accord de gouvernement.

La possibilité de ne faire voler la nuit que les avions aux *quota counts* les plus faibles est une solution intéressante, et ce également par rapport aux normes de vent car Belgocontrol renvoie assez arbitrairement vers la piste 01 à l'atterrissage.

L'est de Bruxelles est particulièrement survolé dès que les rafales atteignent un vent de 7. Les avions peuvent pourtant supporter un vent arrière beaucoup plus élevé.

Nous lirons attentivement votre avant-projet de loi sur l'autorité indépendante.

18.05 **Karine Lalieux** (PS): J'espère que l'avant-projet de loi fera l'objet d'une véritable concertation libre. J'aurais même préféré que vous consultiez les Régions préalablement à l'avant-projet.

L'incident est clos.

19 **Question de M. Jean-Marc Delizée à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la remise en cause par la SNCB du cofinancement de l'extension du musée du Chemin de fer à Treignes" (n° 6231)**

19.01 **Jean-Marc Delizée** (PS): Demain sera inauguré à Bruxelles le musée *Train World*, témoignant d'une volonté du gouvernement belge

regering om eindelijk het historische erfgoed van de NMBS te valoriseren. Voor de realisatie van die beslissing, die een twaalfal jaren geleden genomen werd, werd er 25 miljoen euro geïnvesteerd.

Een deel van het erfgoed zou men in het station Oostende tot zijn recht laten komen, terwijl een ander deel in een bijgebouw van een museum van het Waals Gewest in Treignes-sur-Viroin zou worden ondergebracht. Nadat men de vereniging die dat museum beheert had meegedeeld dat men bereid was in samenwerking met het Waals Gewest 500.000 euro te investeren voor de bouw van dat bijgebouw, heeft het directiecomité van de NMBS op 4 mei helaas besloten die investering te schrappen.

Kan u bevestigen dat de NMBS op haar beslissing is teruggekomen? Wat zijn de redenen daarvoor? Naar verluidt zou het project in Oostende ook opgedoekt zijn. Wat is uw standpunt ter zake, in de wetenschap dat er in het beheerscontract, waaraan er verschillende bijvoegsels werden toegevoegd, nog steeds van die valorisatie sprake is? Wat is de juridische waarde van een beslissing die ingegeven werd door financiële redenen?

19.02 Minister **Jacqueline Galant** (*Frans*): Uw vraag staat op de agenda van de eerstvolgende vergadering van de raad van bestuur van de NMBS. Ik kan u dus geen antwoord geven.

19.03 **Jean-Marc Delizée** (PS): Wat is uw standpunt over de valorisering van het erfgoed? Zal u de projecten in Oostende en Treignes, die door de vorige regeringen op de rails werden gezet en in het beheerscontract opgenomen zijn, voortzetten?

19.04 Minister **Jacqueline Galant** (*Frans*): Ik ben niet aanwezig op vergaderingen van de raad van bestuur. Ik kan niet vooruitlopen op de beslissingen van de raad van bestuur.

19.05 **Jean-Marc Delizée** (PS): Ik zal u daarover opnieuw ondervragen.

De **voorzitter**: De Staat geeft de NMBS blijkbaar geen instructies meer ...

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: De vragen nr. 6122 en nr. 6125 van de heer Geerts en de samengevoegde vragen nr. 6138 van de heer Geerts, nr. 6227 van mevrouw Inez De Coninck, nr. 6228 van de heer Van Hecke en nr. 6289 van de heer Van den Bergh worden uitgesteld.

de valoriser enfin le patrimoine historique de la SNCB. Cette décision, qui remonte à une douzaine d'années, représente 25 millions d'investissements.

Une part du patrimoine devait être mis en valeur en gare d'Ostende, tandis qu'une autre devait l'être dans une extension d'un musée de la Région wallonne à Treignes-sur-Viroin. Malheureusement, après avoir notifié à l'association de gestion de ce musée une volonté d'investir 500 000 euros en partenariat avec la Région wallonne pour construire cette extension, le 4 mai dernier, le Comité de direction de la SNCB a décidé de supprimer cet investissement.

Confirmez-vous ce pas en arrière? Quelles en sont les raisons? Le projet à Ostende semble aussi être supprimé. Quelle est votre position à cet égard, sachant que le contrat de gestion, qui a fait l'objet de différents avenants, comporte toujours cette valorisation? Quelle est la valeur juridique d'une décision prise sous la pression d'une aide financière?

19.02 **Jacqueline Galant**, ministre (*en français*): Votre question figure à l'ordre du jour du prochain conseil d'administration de la SNCB. Je ne puis donc vous répondre.

19.03 **Jean-Marc Delizée** (PS): Quelle est votre position quant à la valorisation du patrimoine? Poursuivrez-vous la valorisation à Ostende et à Treignes, qui a été initiée par les gouvernements précédents et figure dans le contrat de gestion?

19.04 **Jacqueline Galant**, ministre (*en français*): Je ne suis pas présente au conseil d'administration. Je ne peux pas anticiper ses décisions.

19.05 **Jean-Marc Delizée** (PS): Je vous interrogerai à nouveau.

La **présidente**: Apparemment, l'État ne donne plus aucune directive à la SNCB ...

L'incident est clos.

La **présidente**: Les questions n^{os} 6122 et 6125 de M. Geerts et les questions jointes n^{os} 6138 de M. Geerts, 6227 de Mme Inez De Coninck, 6228 de M. Van Hecke et 6289 de M. Van den Bergh sont reportées.

*De openbare vergadering wordt gesloten om La réunion publique est levée à 17 h 30.
17.30 uur.*