

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 28 JANUARI 2015

Namiddag

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

du

MERCREDI 28 JANVIER 2015

Après-midi

La séance est ouverte à 14.18 heures et présidée par Mme Karine Lalieux.

De vergadering wordt geopend om 14.18 uur en voorgezeten door mevrouw Karine Lalieux.

01 Vraag van de heer Veli Yüksel aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het vervoer tijdens de actiedagen" (nr. 1123)

01 Question de M. Veli Yüksel à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le transport lors des journées de grève" (n° 1123)

01.01 Veli Yüksel (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, in 2014 kenden wij enkele stakingsdagen. Sommige bedrijven hebben initiatieven genomen om het woon-werkverkeer op stakingsdagen te vergemakkelijken voor werkwilligen. Het lijkt mij een goede zaak om aan mensen die willen werken de kansen en middelen daartoe te geven. Voor zover mij bekend, gebeurde dat zonder onderscheid te maken in de functie of de rang van de werknemers. Een privébedrijf kan zo iets uiteraard zelf organiseren.

Ook bij overheidsbedrijven verwacht ik dat het faciliteren en de geleverde inspanningen gelijk zijn voor alle personeelsleden. Daarover gaat mijn vraag.

Meer in het bijzonder denk ik aan twee bedrijven waarvoor u verantwoordelijk bent, namelijk de NMBS en Infrabel. De faciliterende aanpak werd in die bedrijven op een totaal andere manier toegepast. Sommige werkwilligen wilden met dienstvoertuigen naar hun plaats van tewerkstelling gereden worden, maar dat werd hen ontraden en in enkele gevallen ook verboden. Men achtte het blijkbaar niet opportuun om mensen op hun bestemming te krijgen, omdat hun inzet en het werk dat zij moeten verrichten, niet als vitaal wordt beschouwd.

Heel wat andere personeelsleden daarentegen werden per taxi naar Brussel gereden aangezien de treinen niet beschikbaar waren — dat gebeurde vooral op de stakingsdag van 15 december — hoewel er ook vragen kunnen worden gesteld over hun aanwezigheid op het werk voor het rijden van de treinen en dergelijke, die dag. Ik heb daar vragen bij. Vaak bekleden die mensen een belangrijke functie, maar spelen zij geen rol met betrekking tot de veiligheid van de treinen. Bovendien werd er die dag geen enkele treinkilometer gereden.

Dat is een opmerkelijke situatie. Nogmaals, het gaat meer specifiek over het verschil in aanpak naargelang de functie van het personeel.

Mevrouw de minister, hoe werd het werkwilligen gemakkelijker gemaakt om op het werk te geraken tijdens die stakingsdagen en vooral op 15 december? Werd er al dan niet een beroep gedaan op eigen transportmiddelen?

Hoeveel taxiritten werden er ingezet om personeelsleden van Infrabel en de NMBS naar hun plaats van tewerkstelling te brengen? Om hoeveel personeelsleden ging het in totaal? Om welk type van personeelsleden?

Ten slotte, wat is de totale kostprijs van de gevorderde taxiritten?

01.02 Minister **Jacqueline Galant**: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Yüksel, de NMBS laat mij weten dat in een zeer beperkt aantal gevallen verschillende mogelijkheden aan het personeel werden voorgesteld, namelijk het ter beschikking stellen van dienstvoertuigen van het wagenpark van de NMBS op 8 en 15 december, het gebruik van eigen voertuigen met terugbetaling van de kosten, het gebruik van een taxi, overnachting in een hotel voor enkele kaderleden en het werken in gedecentraliseerde stations of werkzetels die niet werden beïnvloed door de stakingsacties.

Die mogelijkheden werden opgesteld in het licht van de behoeften van de diensten, onder andere om de veiligheid van het gebouw, de infrastructuur en uiteraard ook de veiligheid van het werkwillige personeel te waarborgen.

Bij Infrabel bestaat er geen algemene regeling inzake het faciliteren van werkwilligen om op het werk te geraken tijdens actiedagen. Volgens Infrabel moesten achtenveertig medewerkers per taxi naar hun werkplaats worden gebracht tijdens de stakingsactiedagen, goed voor een zestigtal taxiriten. Het betrof hoofdzakelijk personeel tewerkgesteld in de seinposten of ICT-personeel. Er wordt gewag gemaakt van een factuur van 3 377,36 euro voor deze verplaatsingen.

De NMBS van haar kant beschikt niet over dergelijke statistieken.

01.03 **Veli Yüksel** (CD&V): Mevrouw de minister, ik dank u voor dit antwoord.

Ik neem aan dat u het met mij eens bent dat dergelijke praktijken niet passen voor een overheidsbedrijf. Ook al zijn er voor de NMBS geen cijfers beschikbaar, toch meen ik dat volgens de informatie waarover ik beschik, er daar ook zulke zaken gebeuren.

Ik dring erop aan om dit aan te kaarten tijdens volgend overleg en om daaraan voldoende aandacht te besteden, want dit punt ligt zeer gevoelig bij de basis van het personeel van de NMBS en Infrabel.

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

02 **Vraag van de heer Peter Vanvelthoven aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de elektrificatie van het traject Herentals-Hamont" (nr. 1154)**

02 **Question de M. Peter Vanvelthoven à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'électrification du tronçon Herentals-Hamont" (n° 1154)**

02.01 **Peter Vanvelthoven** (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, deze vraag gaat over de elektrificatie van een van de laatste niet-geëlektrificeerde lijnen in ons land, namelijk het traject tussen Antwerpen en het noorden van Limburg, meer bepaald Neerpelt-Hamont.

Ondertussen werd beslist om de elektrificatie van Herentals naar Mol aan te vatten en zijn de werken volop in uitvoering. Er heerst nu echter grote ongerustheid omdat er onduidelijkheid is over de voortzetting van de elektrificatie op het verdere traject, dus van Mol tot Neerpelt-Hamont.

Tijdens de vorige legislatuur werd altijd gezegd dat de werken op dit traject in twee delen zouden worden uitgevoerd. We hebben echter nog geen zicht op de studies omtrent de elektrificatie van dit tweede deel. Zijn er studies gepland en middelen voorhanden om, zodra de elektrificatie tot Mol een feit is, snel over te gaan tot de elektrificatie van het verdere traject?

Het zou natuurlijk voor de betrokken reizigers ondenkbaar zijn om in Antwerpen op de elektrische trein te stappen om dan in Mol te moeten overstappen op een dieseltrein en vervolgens Limburg binnen te rijden. Ik denk ook niet dat dit de intentie van u als minister is. Het zou toch goed zijn als we hier een zicht krijgen op de uitvoering van die tweede fase van de elektrificatie dit traject.

02.02 Minister **Jacqueline Galant**: De elektrificatie Herentals-Mol is volgens de huidige planning inderdaad voorzien tegen eind 2015. De elektrificatie Mol-Hamont is niet voorzien in het meerjareninvesteringsprogramma 2013-2025 van Infrabel.

Er zijn in dit meerjarenprogramma wel nog middelen voorzien die ingevuld kunnen worden met voor de regionale overheden prioritaire projecten. Vlaanderen heeft de elektrificatie Mol-Hamont opgenomen in de prioritaire projecten. De invulling van de budgetten ten behoeve van de regionale projecten maakt momenteel echter nog deel uit van verdere onderhandelingen tussen de federale en regionale overheden.

02.03 Peter Vanvelthoven (sp.a): Dank u wel, mevrouw de minister.

Weet u wanneer die onderhandelingen tussen de NMBS en de Vlaamse regering zullen worden beëindigd? Wanneer komt hierover duidelijkheid?

02.04 Jacqueline Galant, ministre: (...)

02.05 Peter Vanvelthoven (sp.a): Ik mag dus volgende week mijn vraag opnieuw stellen?

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

03 Question de Mme Catherine Fonck à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, sur "la ligne Mouscron-Bruxelles" (n° 1174)

03 Vraag van mevrouw Catherine Fonck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de spoorlijn Moeskroen-Brussel" (nr. 1174)

03.01 Catherine Fonck (cdH): Madame la présidente, madame la ministre, plusieurs de mes questions porteront sur le nouveau plan de transport. Plutôt que de l'aborder dans sa globalité, j'ai préféré mettre en évidence les lignes qui posent le plus de problèmes, plus particulièrement dans le Hainaut.

J'aimerais, en l'occurrence, faire le point avec vous sur la situation des navetteurs venant de Mouscron. Ceux-ci ont été pénalisés, puisqu'ils ne disposent plus que d'une seule ligne directe par heure les conduisant à Bruxelles. De plus, les trajets ont été allongés de façon substantielle, c'est le moins que l'on puisse dire. En effet, ces voyageurs perdent 30 minutes journalièrement. C'est évidemment énorme.

La situation est en réalité beaucoup plus grave. Une plus grande fiabilité en termes d'horaires avait été promise. Cela avait, en quelque sorte, justifié l'allongement des trajets. Or nous constatons qu'il n'y a pas eu d'amélioration à cet égard. Ainsi, un relevé a été effectué pendant une semaine sur la ligne Mouscron-Bruxelles. On a pu comptabiliser qu'un train sur deux était en retard ou supprimé. C'est évidemment plus qu'embarrassant pour ces navetteurs.

Par ailleurs, et vous allez peut-être me rassurer en ce domaine, certains ont évoqué la fermeture des guichets de la gare de Mouscron. Je n'ai pas lu d'annonce officielle à ce stade. Madame la ministre, j'aimerais par conséquent que vous m'en disiez plus. Une réflexion a-t-elle été entamée à cet égard? Ou vous engagez-vous à maintenir ces guichets? Je rappelle que Mouscron n'est pas une petite commune et qu'en termes d'accès en Wallonie picarde, elle est, bien entendu, centrale.

03.02 Jacqueline Galant, ministre: Madame la présidente, chère collègue, en ce qui concerne le tronçon Tournai-Mouscron, l'analyse de la fréquentation des différents tronçons de lignes a révélé une trop faible occupation des trains en heure creuse pour justifier le maintien de deux relations cadencées par heure. Il a ainsi été décidé dans le cadre du nouveau plan de transport que le service de base sur ce tronçon serait composé d'une relation IC Courtrai-Mouscron-Tournai-Bruxelles, avec arrêts à Herseaux et Froyennes.

Néanmoins, en heure de pointe, cette offre est complétée par deux trains P le matin, reliant Mouscron à Bruxelles, et deux trains P le soir, reliant Bruxelles à Mouscron. Durant la pointe matinale au départ de Mouscron, on peut également comptabiliser un train P entre Mouscron et Tournai et trois trains P vers Mons. Une offre similaire est prévue le soir afin de maintenir une desserte étoffée lorsque la clientèle est la plus nombreuse.

En ce qui concerne la fermeture du guichet de la gare de Mouscron, la SNCB me communique qu'elle n'est pas à l'ordre du jour. La SNCB demande en revanche aux autorités locales qu'elles exercent une attention plus poussée sur la fréquentation des installations et de leurs environs par certains individus perturbateurs susceptibles de rebuter la clientèle et de les décourager d'utiliser ses services.

Je rappelle que, le 4 février, les deux CEO seront présents en commission pour parler du nouveau plan de transport.

03.03 Catherine Fonck (cdH): Madame la ministre, il ne m'avait pas échappé que le 4 février devait avoir lieu un débat au sujet des promesses non tenues du plan de transport.

J'ai bien entendu que la fermeture du guichet n'était pas à l'ordre du jour. Ce ne sont que des rumeurs, mais j'attends de vous que vous vous engagiez à ce sujet. Suffisamment de guichets ont été fermés dans une série de gares. La gare de Mouscron est importante et son guichet doit être maintenu.

Pour ce qui concerne la ligne, vous ne me répondez que sur un point. Vous essayez de justifier la suppression d'une liaison entre Mouscron et Bruxelles. Hormis la regrettable décision de la suppression d'un train par heure, si au moins ceux qui restent étaient à l'heure, je pourrais suivre en partie votre raisonnement. En plus, le temps de trajet a été rallongé de quinze minutes! Tout cela cumulé crée une situation intenable. Et, non seulement vous ne répondez pas concernant cet aspect des choses, mais vous ne prenez aucun engagement en la matière.

Nous serons bien évidemment présents le 4 février pour faire le point province par province sur les problèmes créés par le nouveau plan de transport. Mais vous n'êtes pas seulement la notaire de la SNCB! J'attends de vous que, lorsqu'il y a des points noirs, vous preniez la mesure de vos responsabilités et que vous vous engagiez à activer au niveau de la SNCB la résolution de situations intenable.

03.04 Jacqueline Galant, ministre: Madame la présidente, je ne suis peut-être pas la notaire de la SNCB, mais je suis au moins la responsable de l'application d'un plan voté par mes prédécesseurs.

La **présidente**: Madame Fonck, vous pouvez répondre à la ministre, mais ce n'est pas l'habitude dans cette commission.

03.05 Catherine Fonck (cdH): Madame la présidente, je ne savais pas non plus que c'était une habitude que la ministre puisse répondre. Je découvre. Néanmoins, le Règlement permet au parlementaire d'avoir le dernier mot.

Pour le plan de transport, la promesse, l'engagement pris était qu'il permette, grâce à la révision des horaires et des lignes, une ponctualité selon les horaires annoncés. Pour moi, c'est ce point qui n'est aujourd'hui absolument pas respecté.

Madame la ministre, aujourd'hui, votre responsabilité est de faire respecter ce qui a été annoncé: nouveaux horaires, modifications des lignes. À vous de vous assurer que les navetteurs arrivent aux heures annoncées.

La **présidente**: Comme prévu, nous tiendrons un grand débat sur le plan de transport la première semaine du mois de février.

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

04 Vraag van mevrouw Rita Gantois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de nieuwe dienstregeling op de spoorlijn Brussel – De Panne" (nr. 1242)

04 Question de Mme Rita Gantois à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les nouveaux horaires de la ligne ferroviaire Bruxelles – La Panne" (n° 1242)

04.01 Rita Gantois (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, het nieuwe verkeersplan loopt niet op wieltjes, getuige de vele klachten. Ook de treinverbinding tussen Brussel en De Panne laat weer te wensen over. Pendelaars die tijdens de piekuren gebruik maken van deze lijn, worden absoluut niet beloond.

We hoopten op stipte treinen, maar dat is geen werkelijkheid geworden. Er rijden nog steeds meer treinen met vertraging of met vertraagde snelheid dan er treinen op tijd rijden. Daarenboven is het aangeraden om

over te stappen in Gent-Sint-Pieters om de reistijd binnen de perken te houden.

We hebben u al eens bevestigd over de capaciteit op die spoorlijn Brussel-De Panne. Toen vertelde u dat de dubbeldektreinen zouden worden vervangen door enkeldektreinen maar dat er een honderdtal zitplaatsen zouden bijkomen. We waren toen tevreden over dat antwoord. In de praktijk is het echter zo dat zowel de treinen uit Brussel als die uit Gent-Sint-Pieters overvol zitten. Het grote aantal wagons zorgt ervoor dat de doorstroming binnen die treinen zeer moeilijk verloopt.

Ten slotte, kan men de verouderde treinen, die we in ruil kregen voor de dubbeldektreinen, niet echt comfortabel noemen. Reizigers die voor hun woon-werkverkeer vier tot vijf uur per dag pendelen op deze spoorlijn, kunnen in feite niet spreken van een verbetering.

Ik ben er echt wel van overtuigd dat u – net als wij – streeft naar een vlotte en klokvastе treinverbinding tussen Brussel en De Panne.

Erkent u de aangehaalde pijnpunten op de spoorlijn Brussel-De Panne naar aanleiding van de invoering van de nieuwe dienstregeling? Bent u bereid om de dienstregeling op deze spoorlijn na evaluatie bij te sturen waar nodig?

04.02 Minister **Jacqueline Galant**: De NMBS laat me weten dat er inderdaad een paar pijnpunten zijn op de spoorlijn Brussel-De Panne. Deze pijnpunten situeren zich vooral op het vlak van de stiptheid, en dan vooral tijdens de avondpiek. Deze verminderde stiptheid heeft volgens de NMBS niet zoveel te maken met het nieuwe transportplan, maar vooral met een groot aantal incidenten, zoals defecten aan het materieel of storingen aan de infrastructuur en incidenten door derden.

Alles wordt in het werk gesteld om de stiptheid op deze lijn zo vlug mogelijk naar een aanvaardbaar niveau te brengen.

Op bepaalde treinen werd inderdaad een overbezetting vastgesteld. Het aanbod op lijn 73 is nochtans niet verminderd wat het aantal aangeboden zitplaatsen betreft. Integendeel, de NMBS heeft het aantal aangeboden zitplaatsen met 50 % verhoogd tijdens de ochtend- en avondpieken.

De overbezetting wordt gedeeltelijk veroorzaakt door vertragingen die ontstaan doordat in sommige treinen minder zitplaatsen kunnen worden aangeboden dan gepland, door de onbeschikbaarheid van het voorziene treinmaterieel of technische incidenten. Op die plaatsen waar een structurele overbezetting vastgesteld wordt, wordt zo vlug mogelijk ingegrepen, op voorwaarde dat er voldoende materieel ter beschikking is. De NMBS volgt die evolutie dan ook op de voet.

De centrale klantendienst van de NMBS heeft in december 2014 zes klachten ontvangen over de spoorlijn Brussel-De Panne en in 2015 nog geen enkele.

Voorzitter: Jef Van den Bergh.

Président: Jef Van den Bergh.

04.03 **Rita Gantois** (N-VA): Mevrouw de minister, ik ben blij dat u erkent dat er problemen zijn.

Het zou misschien goed zijn dat meer reizigers klacht indienen, maar mijn bezorgdheid gaat vooral uit naar de werknemer en de student die getroffen worden in de ochtend- en avondspits. Daar wordt dringend bijsturing gevraagd. Het zal zeker niet uw bedoeling zijn dat de NMBS haar reizigers en klanten op die manier afstoet.

Ik hoop dat de huidige toestand met een aantal maatregelen bijgestuurd zal worden.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

05 Questions jointes de

- M. Benoît Hellings à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, sur "les travaux de rénovation des pistes de Brussels Airport" (n° 1259)

- Mme Karine Lalieux à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale

des Chemins de fer Belges, sur "le programme général d'entretien et de rénovation des trois pistes de l'aéroport" (n° 1536)

05 Samengevoegde vragen van

- de heer Benoît Hellings aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de renovatiewerkzaamheden aan de start- en landingsbanen op Brussels Airport" (nr. 1259)

- mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het algemene onderhouds- en renovatieprogramma voor de drie banen van de luchthaven" (nr. 1536)

05.01 **Benoît Hellings** (Ecolo-Groen): Madame la ministre, Brussels Airport a récemment annoncé qu'il entamera en 2015 un programme de rénovation de ses pistes de décollage et d'atterrissage.

Ces travaux consisteraient en la rénovation du revêtement en asphalte, du système d'évacuation des eaux et d'égouttage et enfin de l'installation électrique de balisage. L'aéroport a précisé que le premier volet du chantier sera exécuté en mai sur la piste 25L/07R et que des travaux similaires seront réalisés sur les deux autres pistes au cours des prochaines années.

Les travaux s'effectueront en plusieurs phases de manière à limiter leur impact sur la capacité et l'utilisation préférentielle des pistes. Une information des riverains serait organisée. Cette annonce de travaux est à mettre en parallèle avec les intentions que vous affirmiez haut et fort dans l'accord de gouvernement, lequel prévoit, je cite, "d'élaborer une solution structurelle et définitive" aux nuisances sonores autour de l'aéroport de Bruxelles-National, en examinant notamment "les investissements dans l'infrastructure aéroportuaire".

J'ai donc trois questions liées à cette problématique. Quel sera le report de trafic engendré par ce chantier sur les autres pistes? Quelles zones géographiques seront en conséquence principalement affectées? À quelles périodes, à quelle durée et dans quel volume?

Comme prévu dans l'accord de gouvernement, d'autres "investissements dans l'infrastructure aéroportuaire" sont-ils prévus? Je pense par exemple à la possibilité de reculer les pistes vers l'Est, ce qui pourrait peut-être permettre aux avions d'éviter les zones les plus densément peuplées.

Le chantier annoncé par Brussels Airport est, me semble-t-il, une opportunité à saisir à cet égard, en tout cas en matière d'étude d'incidence et d'étude de projet.

Cette hypothèse du recul des pistes a-t-elle été étudiée dans le cadre de ce programme de rénovation? Si oui, quelles en sont les conclusions? Quel serait l'impact environnemental en termes de réduction du nombre de personnes survolées, ceci mis en rapport avec l'investissement nécessaire pour allonger les pistes?

05.02 **Karine Lalieux** (PS): Madame la ministre, les travaux sont annoncés pour le mois de mai. Il est donc indispensable que les habitants concernés soient informés en toute transparence de l'impact de ces travaux en termes d'usage de pistes et de trajectoire des avions.

Combien de temps prendront les travaux sur la piste 25L/D7R? Quel sera l'impact sur la disponibilité de cette piste?

Quelles conséquences auront ces travaux sur l'utilisation des pistes de Bruxelles-national? Quelles communes seront impactées en termes de réduction des nuisances sonores par le changement d'utilisation des pistes? Comment la population concernée sera-t-elle informée de manière régulière?

05.03 **Jacqueline Galant**, ministre: Les travaux se feront en trois phases entre le 27 mai 2015 et le 7 septembre 2015. Du 25 mai au 3 août, la piste 25L/07R ne sera pas disponible. Du 3 août au 15 août, la piste 25L/07R ne sera pas non plus disponible. Du 1^{er} au 19... Ce sera la période la plus difficile à gérer évidemment. Du 15 août au 7 septembre, la piste 25L/07R sera indisponible pendant la nuit uniquement.

Les travaux d'entretien qui démarrent en mai sont des travaux de rénovation en profondeur de la piste. Ils sont exceptionnels en ce sens qu'ils doivent se faire environ tous les trente ans en fonction de l'état de dégradation de la piste. Ces travaux comprennent entre autres le renouvellement des couches d'asphalte, le réaménagement des accotements, le réaménagement du système d'évacuation des eaux de la piste, la

rénovation de l'égouttage de la piste et le remplacement de l'installation électrique de balisage par un balisage LED consommant moins d'énergie. Ces travaux n'ont aucun lien avec d'éventuelles modifications de l'infrastructure aéroportuaire mais sont indispensables à la sécurité aérienne.

Pendant cette période, le trafic sera assuré sur les pistes encore disponibles. L'utilisation des pistes pendant les travaux sera fixée ultérieurement par Belgocontrol en consultation avec l'aéroport en suivant la nature des travaux. La DGTA a par ailleurs déjà demandé à Belgocontrol de publier un supplément à la publication d'information aéronautique pour le 19 février. Ce document contiendra principalement les phases des travaux et leur impact sur les créneaux et la capacité aéroportuaire, ainsi que les effets sur le système préférentiel des pistes.

Brussels Airport company est en train de réaliser une communication écrite qui sera distribuée à plus de 375.000 exemplaires dans le voisinage de l'aéroport, les communes bruxelloises et de la périphérie, ainsi qu'à l'OTAN, l'Union européenne et la Défense. Il sera également téléchargeable sur le site Internet qui sera présenté début février.

05.04 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): J'entends bien que les citoyens seront informés. Mais vous n'avez pas répondu sur l'aspect de l'étude de l'allongement des pistes. Cela n'a-t-il rien à voir?

05.05 Jacqueline Galant, ministre: Non cela n'a rien à voir. Ces travaux d'entretien, à réaliser tous les trente ans, sont indispensables. Cela n'a strictement rien à voir avec des éventuels travaux d'infrastructure.

05.06 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): L'accord de gouvernement prévoyait éventuellement d'envisager des investissements dans l'infrastructure aéroportuaire. Vous pouvez quand même confirmer ici que ce n'est pas parce que l'on rénove la piste existante que l'éventuelle solution de l'allongement des pistes n'est plus envisageable?

05.07 Jacqueline Galant, ministre: Ces travaux serviront pour améliorer la sécurité.

05.08 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): Ce n'est pas contradictoire.

05.09 Karine Lalieux (PS): Je remercie la ministre pour sa réponse. Il me semble vraiment indispensable de bien informer les citoyens, les communes ainsi que les autres zones qui seraient survolées de manière beaucoup plus intense en raison de la non-utilisation de ces pistes pendant les travaux.

Pour le reste, je pense que nous nous reverrons bientôt, madame la ministre.

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

06 Vraag van de heer Bert Wollants aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de drukste overweg van het land en de laconieke reactie van de NMBS hierop" (nr. 1261)

06 Question de M. Bert Wollants à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la réaction fruste de la SNCB à une remarque sur le passage à niveau le plus souvent fermé en Belgique" (n° 1261)

06.01 Bert Wollants (N-VA): Mevrouw de minister, ik heb aan uw voorganger reeds vragen gesteld over de spooroverweg aan de Lispersteenweg in Lier om te weten hoeveel keer die op een dag wordt gesloten. Daaruit blijkt dat de overweg per dag zo'n 216 keer sluit met een gemiddelde duur van 2 minuten en 40 seconden. Alles bij elkaar komt dat dus neer op ongeveer 10 uur per dag.

In de pers liet Infrabel optekenen dat het wellicht de drukste overweg van het land is. De introductie van het nieuwe transportplan heeft de wachttijden nog verder doen toenemen. Daarnaast stelt zich een probleem met het nieuwe belsignaal. Dat blijkt niet hoorbaar te zijn wanneer men zich in een wagen bevindt en dat heeft al een aantal keer tot gevaarlijke situaties geleid. Op basis hiervan heeft de lokale politie van Lier contact opgenomen met de NMBS.

Het relaas van dat telefoongesprek is eerder hallucinant en zeker niet voor herhaling vatbaar. Na een drietal

pogingen is het dan toch gelukt om iemand van de NMBS te pakken te krijgen, meer bepaald de onderchef perron te Lier, die echter zijn naam niet wenste vrij te geven, wat de communicatie niet echt gemakkelijker maakt. De man had in ieder geval nog geen klachten gekregen over het belsignaal, maar kon de politiediensten wel meedelen dat de langere wachttijden een permanent gegeven zijn. Hij merkte bovendien op dat, als de stad Lier daar niet mee kan leven, zij maar centen op tafel moet leggen om een tunnel te graven.

Mevrouw de minister, ik had toch een ietwat andere houding van een overheidsbedrijf verwacht.

Ik kom tot mijn vragen.

Wat is uw visie op het fluisterstille belsignaal aan de overweg? Vreest u hierdoor geen verhoging van het aantal ongevallen aan overwegen?

Kunt u bevestigen dat de wachttijden ter hoogte van deze overweg zijn toegenomen en dat dit een permanent gegeven is? Kunt u duiden wat de juiste impact ervan is?

Vindt u het aanvaardbaar dat een overheidsdienst op deze manier omgaat met vragen van andere overheden? Welke stappen neemt u om dat in de toekomst te vermijden? Zult u de verantwoordelijke ter plaatse hierop aanspreken?

De heer Magnette antwoordde tijdens de vorige legislatuur – dat werd trouwens bevestigd door de heer Labille – dat men de overweg in kwestie wenst af te schaffen. Hoe zal dat gebeuren en op welke termijn worden daar stappen vooruit gezet?

06.02 Minister **Jacqueline Galant**: Mijnheer de voorzitter, in het algemeen ontvangt Infrabel klachten van buurtbewoners die het nieuwe geluid als te luid ervaren ofwel van buurtbewoners die het geluid als te zwak ervaren.

Het nieuwe geluid is trouwens directioneel, dit betekent dat het geluid specifiek gericht is op die plaatsen waar het het meest hoorbaar moet zijn. Verder bestudeert Infrabel op welke manier de bellen optimaal gericht kunnen worden. Uiteraard moeten de wegluchtseinen en de slagbomen door de weggebruiker ook in acht worden genomen.

Specifiek voor de bedoelde overweg in Lier is gebleken dat er een defect van de bel was, wat de beperkte hoorbaarheid verklaart. Dit defect werd intussen hersteld. De reden voor het feit dat de overweg lange tijd dicht is, heeft te maken met het station van Lier. In de aangrenzende zone ligt immers de overweg Lispersteenweg en Lier is bovendien een druk station.

Als hier iets aan zou moeten wijzigen, dan moet de hele spoorconfiguratie ter plaatse aangepast worden en dat is een heel drastische ingreep. Infrabel is zich van de wachttijden bewust en heeft daarom al een paar kleine ingrepen gedaan om de tijd wanneer de overweg dicht is te verminderen.

Zo gaat bijvoorbeeld de overweg niet meteen dicht, zoals gewoonlijk wanneer een trein in een station aankomt. De slagbomen aan de overweg sluiten pas als de treinbegeleider zijn A.D.G. heeft bediend. Wat betreft de wachttijden aan de overweg, heeft Infrabel momenteel geen objectieve gegevens om aan te nemen dat de wachttijden aan de Lispersteenweg langer dan vroeger zouden zijn.

Infrabel wenst in het raam van zijn veiligheidsstrategie de overweg aan de Lispersteenweg te schrappen zoals elke overweg trouwens. Belangrijk om weten is dat het schrappen van om het even welke overweg altijd een consensus is tussen de spoor- en de wegbeheerder. De bouwvergunning en financiering maken deel uit van een overeenkomst tussen Infrabel en de stad Lier. Het meerjareninvesteringsplan 2013-2025 van Infrabel voorziet voor de komende jaren in slechts beperkte middelen. Bovendien werden er voor de komende jaren 2016-2019 bijkomende besparingen opgelegd waarvan de impact nog niet bekend is. Infrabel heeft in het verleden al twee keren rond de tafel gezeten met vertegenwoordigers van de stad Lier: in de vorige legislatuur ongeveer twee jaar geleden en ervoor ongeveer tien jaar geleden. Infrabel blijft openstaan om samen met het stadsbestuur naar mogelijke oplossingen te zoeken.

Uit het verleden is gebleken dat de stad Lier hieraan niet actief heeft meegewerkt.

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

De bel is kapot, dat kan gebeuren.

Het afschaffen van die overweg is een heel moeilijke zaak. U hebt nog een overleg vergeten. Deze legislatuur is Infrabel ook al eens komen kijken. Hun plan was om de helft van onze Binnennete te overkappen om de Lispersteenweg een kilometer te verlengen. Het is redelijk ambitieus om dat op die manier op te lossen.

Daarnaast is er ook het plan voor de tweedespoorontsluiting, waarin een voorstel stond om het probleem met die overweg op te lossen. Ik weet dat nog altijd geen keuze is gemaakt welk tracé het zal worden, maar er zijn een aantal mogelijkheden die verder moeten worden bekeken.

Ik zal de wachttijden in elk geval verder blijven opvolgen. Misschien zal ik daarover nog een schriftelijke vraag indienen.

Over de manier waarop daarmee wordt omgegaan hebben wij al contact met Infrabel gehad. Het leek mij heel sterk dat een lokale onderchef Perron een aantal uitspraken heeft gedaan die duidelijk in een heel andere richting gingen dan het antwoord dat u nu geeft. Ik heb vernomen dat hij op het bureau van onze burgemeester zal worden geroepen. Ik licht u in zodra wij daarover interessante informatie hebben.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

07 Question de M. Éric Massin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'insécurité des cheminots de la région de Charleroi" (n° 1295)

07 Vraag van de heer Éric Massin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de onveiligheid voor het spoorwegpersoneel in de streek van Charleroi" (nr. 1295)

07.01 Éric Massin (PS): Monsieur le président, madame la ministre, vous le savez car un préavis de grève avait été déposé, la colère gronde chez les cheminots de Charleroi. Il ne s'agit pas ici de l'entrée en vigueur des nouveaux horaires, au sujet desquels vous avez été à de nombreuses reprises interpellée, mais du problème d'insécurité permanente qui règne sur des lignes passant par Charleroi.

Une nouvelle agression a quelque peu mis le feu aux poudres. Elle s'est produite à Malines, le 6 janvier 2015 sur la ligne reliant Charleroi à Anvers. Cette ligne est d'ailleurs considérée comme étant parmi les moins sûres du pays. Un accompagnateur de train de Charleroi a été sauvagement agressé et roué de coups alors qu'il était sans défense sur le sol. Cet homme est traumatisé et en incapacité de travail.

Pour les cheminots de la région, cette agression est l'agression de trop, singulièrement après la vague d'agressions ayant eu lieu l'an passé sur cette ligne 112 entre Charleroi et Mons. Le préavis de grève a donc été déposé. Il a été suspendu pour l'instant.

Madame la ministre, qu'envisagez-vous ou qu'envisage la SNCB afin d'améliorer la sécurité de cette ligne? Le cri d'alarme lancé par les cheminots sera-t-il pris en compte? Combien d'agents de sécurité sont-ils mis à disposition pour cette ligne? Ne devrait-il pas y avoir un déploiement plus important compte tenu du fait que cette ligne est, comme je vous l'ai dit, considérée comme une des moins sûres du pays?

07.02 Jacqueline Galant, ministre: Monsieur Massin, nous sommes bien au courant de ce que certains faits graves se sont déroulés sur quelques tronçons de ligne et dans les points d'arrêt bien particuliers aux alentours de Charleroi. Depuis ces agressions, j'ai demandé que des actions soient menées. Ainsi, le service Securail est présent à bord d'un maximum de trains circulant sur la ligne 112. Depuis le 13 octobre 2014, le service Securail de Charleroi a escorté 699 trains.

Outre ce renforcement de la présence dissuasive à bord des trains, d'autres mesures particulières ont été prises comme l'enlèvement des abris de quai à Forchies où de nombreux jeunes venaient se rassembler le soir et créaient un sentiment d'insécurité auprès du personnel et des voyageurs. Des contacts ont également eu lieu entre la commune de Forchies et la direction Stations qui gère les gares afin de défricher le terrain

aux alentours du point d'arrêt de Forchies et d'améliorer l'éclairage des quais. Ces mesures sont en cours de réalisation.

Les services concernés de la SNCB ont rencontré en date du 12 janvier 2015 le bourgmestre de Fontaine-l'Évêque, le chef de corps de la zone de police Trioux-Forchies et un représentant de la police fédérale SPC. Ceux-ci leur ont demandé d'accentuer leur présence autour du point d'arrêt de Forchies et dans les trains circulant sur la ligne 112 car les agents Securail sont assez démunis quant à leurs moyens d'intervention dans les trains s'ils devaient être confrontés à des hommes armés. La SNCB reste aussi en contact permanent avec le parquet de Charleroi.

La mesure des escortes des trains représente deux équipes de deux agents de sécurité en prestation de 6 h à 14 h et en prestation de 14 h à 22 h dédiées à la surveillance des trains circulant sur la ligne 112.

07.03 **Éric Massin** (PS): Madame la ministre, je vous remercie pour la ligne 112 mais, à ce que je sache, la ligne Charleroi-Anvers, c'est la ligne 124! Il y a quand même eu un fait grave le 6 janvier 2015, cela figurait dans ma question.

07.04 **Jacqueline Galant**, ministre: Dans votre question, il s'agit de la ligne 112.

07.05 **Éric Massin** (PS): Je répète ce que j'ai dit. Une nouvelle agression a mis le feu aux poudres. Elle s'est produite à Malines le 6 janvier 2015 sur la ligne reliant Charleroi à Anvers. Cette ligne est considérée comme étant une des moins sûres du pays. L'accompagnateur de train a été sauvagement agressé et roué de coups alors qu'il était sans défense au sol. Cet homme est traumatisé et est en incapacité de travail. Pour les cheminots, ceci a entraîné le dépôt d'un préavis de grève, qui a été suspendu. Cela concernait la ligne 124.

Pouvez-vous me transmettre une réponse rapide?

07.06 **Jacqueline Galant**, ministre: Oui, il n'y a aucun problème!

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

08 **Question de M. Éric Massin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la gare de Châtelet" (n° 1459)**

08 **Vraag van de heer Éric Massin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het station Châtelet" (nr. 1459)**

08.01 **Éric Massin** (PS): Monsieur le président, je vous remercie.

Madame la ministre, je suis désolé de perturber quelque peu le programme, mais je vais poser ma question maintenant, car je dois aller présider la commission des Affaires sociales.

La gare de Châtelet connaît des problèmes récurrents. Au demeurant, vos prédécesseurs ont déjà été interrogés à ce sujet. Ce ne sera donc pas une nouveauté pour la SNCB.

En effet, de nombreux citoyens se sont plaints de l'état du souterrain de cette gare - parmi les plus importantes en Wallonie sur le plan du triage -, des heures d'ouverture inadéquates du grand hall, ainsi que des changements sur la ligne directe vers Bruxelles.

En ce qui concerne le souterrain vers les quais, ce dernier n'est jamais nettoyé et est envahi par une odeur nauséabonde permanente. Je ne vous ferai pas de dessin!

Le grand hall de la gare est fermé à 13 heures, obligeant dès lors les gens à rester à l'extérieur. Auparavant, un local était disponible quand le grand hall était fermé, mais ce n'est plus le cas. Dès lors, les gens doivent rester dehors, et vous savez comme moi qu'il n'est jamais agréable – surtout en cette période! - d'attendre son train dans le froid ou dans les intempéries. En outre, cette fermeture du grand hall oblige les navetteurs à prendre leur ticket aux machines automatiques. Normalement, cela ne devrait pas poser de problème, mais ces dernières tombent souvent en panne. Dès lors, les navetteurs doivent acheter leur ticket dans le train – ce qui entraîne, comme vous le savez, un surcoût. De plus, un contrôleur est là pour contrôler les

tickets, et pas pour les vendre.

Enfin, j'en viens aux changements dans les horaires. Vous savez sans doute que la fréquence des trains en ligne directe vers Bruxelles a été réduite. Or la correspondance avec la gare de Charleroi n'est pas coordonnée – Châtelet se trouvant sur la dorsale wallonne. Par conséquent, les clients accusent un retard important pour rejoindre leur lieu de travail. Les voyageurs ont d'ailleurs interpellé le préposé de la gare de Châtelet afin qu'il demande à la gare de Charleroi que la correspondance attende. Malheureusement, le préposé s'est montré très peu favorable à cette requête.

Madame la ministre, par rapport au souterrain, au grand hall de la gare, quelles sont les dispositions qui pourraient être prises afin d'améliorer la situation? Pourriez-vous voir au plus vite avec la SNCB comment rendre cette gare agréable? Avez-vous des nouvelles quant aux changements d'horaires? Vous aviez dit qu'une petite évaluation serait réalisée après un certain temps. Je ne sais pas si cela a déjà été fait pour la gare de Châtelet.

Je vous remercie pour votre réponse.

08.02 Jacqueline Galant, ministre: Le couloir sous voies est indisponible pour moitié pour raisons de sécurité, du fait de travaux qui se déroulent actuellement à Châtelet. En effet, des travaux de rénovation des abris parapluies sur les quais et au-dessus des escaliers du couloir sous voies sont actuellement en cours. Ces travaux devraient être terminés début mai et permettre aux voyageurs d'être à l'abri des intempéries.

Pour le moment, l'entretien effectué de la partie du couloir sous-voies qui reste en service est très vite mis à mal vu le chantier en cours. Dès que les travaux seront terminés début mai, les marches et les murs seront sablés et les réparations nécessaires dans le couloir sous voies seront effectuées, dont, entre autres, celles que réclame l'éclairage.

Début juin, les voyageurs devraient ainsi pouvoir disposer d'un couloir sous voies en bon état.

La salle d'attente est ouverte jusqu'à 13 h 00, tant que du personnel SNCB est présent, et compte tenu du fait que les flux les plus importants de voyageurs ont lieu lors de l'heure de pointe matinale. La SNCB examine en interne ce qui pourrait être fait pour maintenir la salle d'attente ouverte au-delà de 13 h 00. En cas d'aboutissement à une solution, il ne faut toutefois pas mésestimer les risques d'actes de détérioration des installations qui pourraient être à la base d'une remise en question de l'accès.

Tout comme les autres automates, au nombre de 700, disposés partout sur le réseau, l'automate de Châtelet offre un taux de disponibilité proche de 100 %. Nous en voulons pour preuve les billets qu'il émet tous les jours, 771 en décembre et 656 du 1^{er} au 19 janvier. L'utilisation de ces appareils est conviviale, ces derniers émettent la plupart des titres de transport et acceptent comme moyens de paiement les cartes de débit, de crédit ainsi que les pièces de monnaie.

Le nouveau plan de transport qui pour rappel, sera discuté ici en commission le 4 février, prévoit sept possibilités de trajets au départ de Châtelet pour Bruxelles-Midi, pour des arrivées avant 9 h 00. Parmi ces sept possibilités, quatre trains P ne nécessitent pas de changement de train à Charleroi-Sud. Les anciens horaires prévoyaient huit possibilités, dont cinq trains P directs vers Bruxelles-Midi. Il n'a cependant pas été possible de maintenir le cinquième train direct en raison du manque de capacité de la ligne 124 durant les heures de pointe.

08.03 Éric Massin (PS): Madame la ministre, je vous remercie. Je reviendrai peut-être vers vous après mai 2015 pour voir ce qu'il en est.

J'entends bien les chiffres qui vous sont transmis par la SNCB en ce qui concerne l'automate. Je vous ai posé cette question car il m'est revenu que l'automate était relativement fréquemment en panne. Je peux comprendre que les chiffres ne soient pas toujours en correspondance avec ceux des usagers. Malheureusement, si j'ai encore ce genre de plaintes, je reviendrai vers vous.

En ce qui concerne les horaires, nous verrons comment les choses évoluent. Je vous remercie.

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

09 Vraag van mevrouw Karin Temmerman aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stijging van het aantal dodelijke ongevallen met vrachtwagens" (nr. 1260)

09 Question de Mme Karin Temmerman à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'augmentation du nombre d'accidents mortels impliquant des camions" (n° 1260)

09.01 Karin Temmerman (sp.a): Mijnheer de voorzitter, ik dank u om mij nu het woord te geven voor het stellen van mijn vraag en ik dank de minister om te wachten.

Mevrouw de minister, de eerste drie dagen van 2015 vielen er maar liefst elf verkeersdoden op onze wegen. Wij weten allemaal dat wij op dat vlak niet de goede leerling van Europa zijn. Na drie weken stond de teller zelfs op vijftientig. Op die manier dreigt 2015 het jaar van de verkeersonveiligheid te worden, vrees ik.

Een van de zwaarste ongevallen vond plaats op 2 januari in Denderleeuw, toen een vrachtwagen inreed op een rij wagens voor een verkeerslicht, waarbij drie inzittenden van één wagen het leven lieten.

Ongevallen met vrachtwagens eisen steeds meer levens op de weg. Volgens de statistieken ziet het BIVV in 2014 een stijgende trend in vergelijking met de voorgaande jaren. Bovendien is die stijging volgens het BIVV echt geen toeval. Verklaringen of duidelijk aanwijsbare oorzaken zijn er niet, maar het BIVV eist een diepgaander onderzoek omdat men ziet dat die stijging niet zomaar kan en blijft aanhouden.

De Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid drong tijdens de staten-generaal in 2007 en 2011 aan op meer diepteonderzoek naar de oorzaken van verkeersongevallen zodat men achteraf betere maatregelen kan nemen. Het BART-project, het Belgian Accident Research Team, kwam hieraan tegemoet. Het project had als hoofddoel om inzicht te verwerven in de oorzaken van verkeersongevallen. Zoals vele van de collega's ben ook ik van het principe dat meten weten is, want daardoor kan men echt beleidsaanbevelingen formuleren om het aantal verkeersdoden te doen dalen.

Mevrouw de minister, kunt u mij een stand van zaken geven met betrekking tot de uitvoering van aanbeveling 20 van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid van 2007 en herhaald in 2011?

Er was een probleem met het wettelijk kader van BART, kunt u mij daar een stand van zaken geven?

Ik weet ook dat er een probleem is met budgetten, kunt u daarover iets meer zeggen?

In het licht van de regionalisering, het volgende. Ik weet niet of dat een rol speelt met betrekking tot de ongevallenanalyse. Ik weet dat u regelmatig overlegt met uw Vlaamse, Waalse en Brusselse collega's, en ik had graag geweten of daarover ook afspraken kunnen worden gemaakt. Zo ja, welke?

Voorzitter: Karine Lalieux.

Présidente: Karine Lalieux.

09.02 Minister **Jacqueline Galant**: Mevrouw de voorzitter, mevrouw Temmerman, uiteraard roept dit ook bij mij vragen op naar de mogelijke verklaringen voor deze uiteenlopende cijfers, zowel wat betreft de regio's als de categorieën weggebruikers.

Ik denk dat het BIVV zelf goed geplaatst is om daarover diepgaand onderzoek te verrichten, maar op dit ogenblik kunnen wij ons alleen baseren op algemene verklaringen, zoals de zachte winter van 2013, de stijging van het aantal fietsers, het zwaar ongeval tussen een vrachtwagen en een personenwagen met zeven verkeersdoden enzovoort.

Wat betreft de uitvoering van de aanbevelingen die de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid in 2011 heeft geformuleerd, kan ik op dit ogenblik alleen maar verwijzen naar wat mijn voorgangers op dat vlak hebben ondernomen. Zo bestaat er een werkgroep met vertegenwoordigers van Mobiliteit, Justitie, politie en het BIVV om het wettelijk kader voor dit onderzoek te bespreken. Men is echter niet tot overeenstemming gekomen over de oprichting of aanduiding van een enkel instituut, dan wel de mogelijke erkenning van meerdere onderzoeksinstituten; de modaliteiten van samenwerking met de politiediensten en de mogelijke impact ervan op de gerechtelijke afhandeling.

Ik zal nu zelf de draad opnemen van het overleg met politie, Justitie en het BIVV, maar ook met de Gewesten die, gelet op hun bevoegdheden inzake infrastructuur en de onlangs geregionaliseerde bevoegdheden, nauwer bij de uitwerking van het wettelijk kader dienen te worden betrokken.

De financiering van de ongevallanalyse moet passen in het budget van het BIVV, zoals bepaald ingevolge de regionalisering van een aantal van zijn bevoegdheden.

09.03 Karin Temmerman (sp.a): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord waarin u mijn stelling bevestigt, met name: meten is weten. En aangezien wij niet meten, kunnen wij ook niet weten.

U zegt dat wij de oorzaken niet precies kennen. Het kunnen allerlei factoren zijn, zoals het stijgend aantal fietsers. Wij kunnen alleen maar toejuichen dat er meer fietsers zijn, maar zeggen dat wij moeten aanvaarden dat er dan ook meer ongevallen zijn, dat gaat iets te ver. In de ons omringende landen doet men aan ongevallanalyse, net om duidelijk te maken wat de oorzaken van ongevallen zijn en waaraan men moet werken. Ik dring erop aan om dat ook in België te doen. Ik vind het onvoorstelbaar dat men blijft discussiëren over modaliteiten, terwijl er mensenlevens op het spel staan.

Het verheugt mij dat u het initiatief wilt nemen om het overleg opnieuw op gang te brengen en hoop dan ook dat daar resultaten worden geboekt.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

10 Vraag van de heer Alain Top aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de veiligheid en het comfort voor treinreizigers in het station Harelbeke" (nr. 1355)

10 Question de M. Alain Top à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la sécurité et le confort des voyageurs à la gare de Harelbeke" (n° 1355)

10.01 Alain Top (sp.a): Mijnheer de minister, ik heb de vraag ietwat aangepast aan de actualiteit.

De NMBS heeft, na jarenlang aandringen, een belangrijke investering gedaan en de perronboorden in het station van Harelbeke gevoelig verhoogd om de veiligheid en het comfort van de reiziger te verbeteren. Die perrons waren inderdaad veel te laag, wat tot heel wat moeilijkheden en zelfs ongevallen leidde bij het in- en uitstappen.

Zowel voor, tijdens en enkele weken na de werken functioneerde geen van beide roltrappen, waaronder die voor perron 1 richting Gent. De gedane investeringen om de perrons te verhogen, zijn zinloos als de roltrappen niet hersteld worden om het hoogteverschil van 6 meter te overbruggen.

Tijdens de inhuldiging werd ook meegedeeld dat de tijds klokken in het station of op de perrons teruggehangen zouden worden. Nu blijkt dat die er nog steeds niet hangen. Sterker nog, ik verneem van personeel dat door een technisch probleem – de luifel waaraan ze moeten worden bevestigd, is nu niet hoog genoeg meer – de klokken niet kunnen worden teruggehangen.

Klopt het dat de NMBS verantwoordelijk wordt voor het onderhoud van perrons en roltrappen en dat, met andere woorden, de bevoegdheid verandert? Krijgt de NMBS in dat geval voldoende middelen om het onderhoud te garanderen?

Van waaruit worden de roltrappen aangestuurd? Als het loket gesloten is, blijven de roltrappen dan werken? Zo niet, wat is daarvoor nodig?

Ten slotte, wanneer worden de tijds klokken teruggehangen? Zijn er inderdaad problemen met de hoogte van het dak? Wordt hier een oplossing voor geboden?

10.02 Minister Jacqueline Galant: Sinds 30 juni 2013 is het beheer van perrons en roltrappen met toepassing van het koninklijk besluit van 11 december 2013 houdende de hervorming van structuren van de NMBS-Holding, Infrabel en NMBS overgedragen aan de NMBS. Laatstgenoemde staat in voor het

onderhoud en het oplossen van storingen. In de overgangsperiode tot 30 juni 2015 deed de NMBS hiervoor nog een beroep op Infrabel.

Het efficiëntieplan, waarvan de NMBS begin 2015 werk maakt, zal de mogelijkheid bieden om voldoende middelen vrij te maken, teneinde onder andere het onderhoud van de perrons te verzekeren. De roltrappen werken 24 uur op 24 uur en zullen na de vernieuwing worden opgenomen in het beheerssysteem van de area Noord-West. De werking is niet gekoppeld aan de openingsuren van de loketten.

De klokken worden inderdaad teruggeplaatst door Infrabel in opdracht van de NMBS. Er is inderdaad een probleem met de luifhoogte, maar dat wordt opgelost. Wellicht komen de klokken boven de trappen.

10.03 Alain Top (sp.a): Ik verneem dat er een overgangsperiode is tot 30 juni 2015. Dan druk ik de wens en de hoop uit dat de roltrappen goed en deftig worden hersteld en dat de nodige veiligheidscontroles worden uitgevoerd, zodat we niet opnieuw geconfronteerd worden met herhaalde defecten.

Ik ben verheugd te vernemen dat de werking van de roltrappen is opgenomen in het beheerssysteem en dat ze 24 uur op 24 uur zullen werken. Dat was tot nu toe niet het geval. Ik ben zelf een geregeld gebruiker van de systemen. Tot nu toe werkten de roltrappen niet meer na het sluiten van het loket en bij een defect. De nieuwe regeling betekent zeker een verbetering.

Ik ben ook blij dat er een oplossing is voor de tijds klokken. Het enige spijtige is dat er geen projectie wordt gemaakt van de termijn. Ik zou zeggen: hoe sneller, hoe liever.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

11 Question de Mme Catherine Fonck à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la situation au dépôt des accompagnateurs SNCB de Mons" (n° 1387)

11 Vraag van mevrouw Catherine Fonck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de situatie in het treinbegeleidersdepot van de NMBS te Bergen" (nr. 1387)

11.01 Catherine Fonck (cdH): Madame la ministre, je souhaiterais vous interpellier au sujet de la situation problématique que connaissent plusieurs dépôts d'accompagnateurs de la SNCB. Pour illustrer mon propos, je voudrais partir de la situation du dépôt de Mons.

En effet, sur un cadre de 62 agents, en réalité 61 étant donné qu'il en manque déjà un, une quinzaine d'agents doit également être soustraite, ceux-ci étant dans l'impossibilité de rouler suite à des problèmes médicaux, au détachement d'un agent dans un syndicat ou encore à des congés définitifs pour départ à la retraite. Déduction faite de ces agents, il ne reste plus que 46 agents réellement opérationnels sur un total prévu de 62.

Malheureusement, cette situation n'est pas spécifique au dépôt de Mons. D'autres dépôts qui font partie de la même direction régionale comme ceux de Saint-Ghislain, Tournai, Braine-le-Comte et Ath connaissent le même problème.

La situation des agents qui travaillent sur le terrain est devenue intenable et engendre de nombreuses difficultés, comme le refus systématique de toute demande de congé, y compris les congés annuels. Cela a un impact important au niveau du service, mais aussi de la vie privée de ces agents.

Êtes-vous au courant de cette situation? Quelles mesures comptez-vous prendre pour régler cette situation et remédier au manque d'agents dans les différents dépôts concernés?

11.02 Jacqueline Galant, ministre: Chère collègue, la SNCB m'informe que la situation est la suivante. Pour Saint-Ghislain, Tournai et Ath, le nombre d'accompagnateurs de train correspond au nombre d'agents nécessaires. À Mons et Braine-le-Comte, il y a effectivement un léger déficit. Tant pour Mons que pour Braine-le-Comte, ce déficit est dû à un nombre de malades plus élevé. À Mons, par exemple, 15 % des accompagnateurs sont malades, tandis que le pourcentage au niveau national est de 7 %.

Vers juin 2015, une soixantaine d'accompagnateurs de train seront affectés dans les dépôts de la partie francophone du pays. Ce nombre d'affectations devrait être suffisant pour remédier au déficit dans les dépôts concernés.

11.03 Catherine Fonck (cdH): Madame la présidente, une cinquantaine pour tout le Sud du pays ...

11.04 Jacqueline Galant, ministre: Une soixantaine!

11.05 Catherine Fonck (cdH): Autant pour moi. Je n'imagine cependant pas que ce soit uniquement pour le district Sud-Ouest, mais pour tout le district Sud.

Je ne puis donc que vous encourager à oeuvrer tant pour la qualité et la sécurité du service qu'au bénéfice des travailleurs: il ne s'agirait pas de les démobiliser en les empêchant de prévoir leurs congés annuels. Voilà pourquoi une attention soutenue est indispensable concernant les dépôts où la situation est la plus intenable.

Enfin, par vos chiffres, vous confirmez donc la situation, à tout le moins pour Mons et Braine-le-Comte.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

12 Question de M. Paul-Olivier Delannois à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la sécurité des passages à niveau d'Havennes" (n° 1388)

12 Vraag van de heer Paul-Olivier Delannois aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de veiligheid aan de spoorwegoverwegen te Havennes" (nr. 1388)

12.01 Paul-Olivier Delannois (PS): Madame la présidente, madame la ministre, je suis très heureux de pouvoir vous poser cette question. J'avais demandé à mon collaborateur de m'apporter mes différents documents. Il venait de Tournai; il a pris le train à 12 h 44 et est arrivé à la Gare de Bruxelles-central à 14 h 21 mais il est enfin arrivé. Il me semble qu'à une certaine époque, le train à vapeur mettait 55 minutes pour faire Tournai-Bruxelles.

Dans le cadre du plan de sécurisation et du renouvellement des sonneries de l'ensemble des passages à niveau du réseau ferroviaire, les passages à niveau d'Havennes ont récemment été renouvelés. Ils bénéficient, à présent, de la nouvelle sonnerie – 'le son qui sauve' –, développée par Infrabel. Or, il apparaît que cette sonnerie est inaudible dans des conditions normales d'utilisation d'un véhicule, ce qui, vous en conviendrez, est problématique compte tenu des implications vitales en matière de sécurité. En effet, le lieu a récemment été le théâtre de deux accidents graves, dont l'un mortel. Les autorités communales ont contacté Infrabel qui, à ce jour, n'a pas réagi. Ma question date de la semaine dernière.

Madame la ministre, avez-vous déjà eu des retours quant à un éventuel problème d'audibilité des nouvelles sonneries?

Dans la négative, je suppose que le problème est limité aux passages à niveau d'Havennes et est dû à un dysfonctionnement technique. Dès lors, il est urgent qu'Infrabel intervienne afin de régler ce problème avant que d'autres accidents dramatiques se produisent.

12.02 Jacqueline Galant, ministre: Madame la présidente, cher collègue, le public entre graduellement en contact avec la nouvelle sonnerie. D'une manière générale, Infrabel reçoit des plaintes de riverains pour qui la nouvelle sonnerie est trop bruyante et d'autres pour qui elle est trop faible. D'ailleurs la nouvelle sonnerie est directionnelle, ce qui signifie que le son est spécifiquement dirigé vers les endroits où il doit être le plus audible.

Il va de soi qu'Infrabel prend les plaintes au sérieux et a dès lors optimisé les instructions pour le placement des nouvelles sonneries. Les passages à niveau d'Havennes seront mis en conformité avec ces nouvelles instructions à court terme.

Il ne faut pas oublier que la sonnerie ne constitue qu'un des éléments qui doivent attirer l'attention des

usagers de la route sur le fait qu'un train va passer. Les signaux routiers lumineux ainsi que les barrières doivent également être respectés par les usagers de la route.

Pour votre parfaite information, j'ai été contactée par des riverains pour tous les passages à niveau d'Havannes.

12.03 Paul-Olivier Delannois (PS): Madame la ministre, je vous remercie.

Si vous avez été contactée, c'est qu'un problème réel se pose. J'espère que vous prendrez à bras-le-corps la résolution de ce problème.

Les passages à niveau sont situés dans les champs. Le danger est donc plus important car on fait parfois moins attention dans ce genre de zone.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

13 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de verkoop van de NMBS-gronden nabij Antwerpen-Oost" (nr. 1399)

13 Question de M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la vente des terrains SNCB à proximité d'Antwerpen-Oost" (n° 1399)

13.01 David Geerts (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, blijkbaar loopt er momenteel een onderhandelingsprocedure tussen de stad Antwerpen en de NMBS omtrent de gronden van de voormalige containerterminal naast het rangeerstation van Antwerpen-Oost. Kennelijk zou het nu gaan over een verkoop. Enkele maanden tot meer dan een jaar geleden gingen de onderhandelingen nog over een verhuur van die gronden. De oppervlakte omvat 10,5 hectare en is eventueel uitbreidbaar naar 18,5 hectare.

In het raam van de ontwikkeling van die gebieden, wilde men een soortgelijk initiatief nemen als bij een ander park, namelijk het Park Spoor Noord. Dat zou in twee parken resulteren. Nu blijkt, zo heb ik gelezen, dat het de bedoeling is om in Antwerpen-Oost een parking aan te leggen ten voordele van het Sportpaleis en de Lotto Arena, in tegenstelling met de vroegere plannen om daar een parkgebied van te maken. Een parkgebied leek logisch op basis van de bevraging bij de buurtbewoners: 62 % van hen koos immers voor een park. Gelet op het feit dat de wijk eromheen zeer intens en dichtbevolkt is, zou open ruimte daar naar onze mening zeer geschikt zijn.

Park-Noord werd destijds voor een symbolische euro door de NMBS overgedragen aan het stadsbestuur om uiteindelijk mee tot de stadsontwikkeling bij te dragen.

Mevrouw de minister, klopt het dat er nu sprake is van een verkoop in plaats van een verhuur, hoewel in eerste instantie wel over verhuur werd gesproken?

Welke verkoopprijs heeft de NMBS daarvoor in gedachten?

Klopt de bewering dat de NMBS streeft naar een gemeenschappelijk ondersteunde overeenkomst en de terreinen dus eigenlijk niet wil verkopen ten voordele van een parking of een evenemententerrein? Klopt dat ook in het raam van de duurzame strategie en een duurzame groene omgeving die de NMBS wilt creëren?

Heeft de NMBS eigenlijk al een bestemmingswijziging voor die gronden voorhanden?

13.02 Minister Jacqueline Galant: Mevrouw de voorzitter, de gronden van de NMBS in Antwerpen-Oost hebben geen functie in het raam van het spoorvervoer. Gelet op het budgettair kader van de NMBS is daarom de voorkeur gegeven aan een oplossing die de valorisatie op korte termijn toelaat. Over de prijs wordt momenteel onderhandeld.

Aangezien het terrein niet langer een functie heeft in het raam van het spoorvervoer, laat de NMBS de koper vrij omtrent de toekomstige bestemming.

Het is de opdracht van de NMBS om bij de verkoop van gronden die niet langer nuttig zijn de best mogelijke financiële return na te streven, rekening houdend met haar maatschappelijke rol.

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

Ik begrijp het budgettaire kader. Ik snap dat er een zekere valorisatie moet zijn, wij hebben daarover al meermaals gediscussieerd en zullen dat in de toekomst ook nog doen, maar uiteindelijk moet men het maatschappelijk engagement van een overheidsbedrijf ook in het kader van ruimtelijke ontwikkeling plaatsen.

Ik hoop alsnog dat de NMBS er mee zorg voor zal dragen dat waardevolle open gebieden niet worden gebruikt om alleen blikken dozen te parkeren.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

14 Question de Mme Catherine Fonck à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la ligne Quévy-Bruxelles" (n° 1420)

14 Vraag van mevrouw Catherine Fonck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de spoorlijn Quévy-Brussel" (nr. 1420)

14.01 Catherine Fonck (cdH): Madame la présidente, madame la ministre, je voudrais revenir sur un des importants points noirs du nouveau plan de transport sur le Hainaut, à savoir la situation des navetteurs de la ligne Quévy-Bruxelles.

Suite à ce nouveau plan, la ligne Quévy-Mons-La Louvière a été mise en place pour remplacer la ligne directe Quévy-Bruxelles. Je ne comprends pas très bien la raison de ce changement puisque quasiment aucun navetteur ne se rend à La Louvière. Toujours est-il que les usagers de cette ligne doivent changer de train à Mons pour se rendre à Bruxelles.

Cette modification a un effet extrêmement délétère pour les étudiants qui prennent le train pour se rendre de Quévy à Mons. En effet, compte tenu des trains supprimés et des retards, ils n'arrivent plus à l'heure à l'école, ce qui pose un réel problème. Pour arriver dans les temps, ils devraient partir une heure et demie à l'avance. De plus, les navetteurs qui se rendent à Bruxelles subissent des retards majeurs alors que l'on sait combien il est important de garder ces lignes si l'on veut éviter de saturer l'entrée et le centre de Mons.

Pour essayer d'objectiver les choses, j'ai examiné, durant la deuxième et la troisième semaine du mois de janvier, les données officielles figurant sur RailTime. J'ai relevé jusqu'à 116 minutes de trajet pour relier Frameries à Bruxelles-Nord au lieu des 57 minutes annoncées et ce, durant plusieurs jours d'affilée et alors même qu'aucun phénomène particulier (comme un accident) n'a été à déplorer les jours dont question. Le 5 janvier, par exemple, le train de 7 h 05 en partance de Frameries est arrivé avec 31 minutes de retard à Mons. À Mons, le train de 7 h 49 avait 21 minutes de retard, les navetteurs sont donc arrivés à Bruxelles-Nord à 9 h 20. Par ailleurs, il arrive très souvent que des trains soient successivement supprimés. C'est notamment le cas des trains de 6 h 11, de 6 h 28 et de 7 h 05. Cette situation empêche les étudiants d'arriver à l'heure à leur école située à Mons.

Madame la ministre, que pouvez-vous apporter comme réponses concrètes? Quelles solutions comptez-vous proposer aux navetteurs? En effet, il est impossible de se satisfaire de cette situation réellement catastrophique.

14.02 Jacqueline Galant, ministre: Madame la présidente, madame Fonck, au cours de la semaine du 5 au 9 janvier, la ponctualité des trains entre Quévy et Mons ainsi qu'entre Mons et Bruxelles a été mise à mal par divers incidents, dont du givre sur la caténaire le 5 janvier, des avaries au matériel et à l'infrastructure le 6 janvier, une erreur dans l'exécution du service de la part d'un conducteur de train et d'un accompagnateur le 7 janvier, enfin une erreur dans le planning de travail à Mons le 8 janvier.

Le train 3706 a été supprimé le 5 janvier entre Quévy et Mons, le matériel n'étant pas arrivé à temps à destination en raison des conséquences du givre sur la caténaire.

Il a été supprimé le 6 janvier entre Quévy et Bruxelles en raison d'une panne de locomotive.

Le 6 janvier, le train 7801 a été supprimé entre Quévy et Mons à la suite de problèmes d'exploitation à Mons

en raison de la locomotive défectueuse du train 3706.

Le train 7880 a été supprimé le 7 janvier entre Quévry et Mons en raison d'une erreur de l'accompagnateur de train qui n'était pas présent à temps à Quévry.

La ponctualité s'est améliorée au cours de la semaine du 12 au 16 janvier.

Seul le train 7801 (Quévry 6 h 19-Schaerbeek 7 h 37) est arrivé à Bruxelles-Midi les 12 janvier et 15 janvier avec respectivement 17 minutes et 16 minutes de retard. Ces retards étaient dus à la densité du trafic ferroviaire sur la ligne 96, principalement à partir de Hal où viennent s'intercaler les trains en provenance de la ligne 94 venant de Tournai-Ath.

Il est également constaté que la ponctualité du train 7880 (Quévry 6 h 55-Mons 7 h 11) pose problème. En principe, ce train part toujours à l'heure à Quévry, mais encourt régulièrement un retard de 2 à 10 minutes entre Quévry et Mons.

Les services concernés de la SNCB sont en train de procéder à une analyse détaillée sur la base de laquelle ils prendront les mesures qui s'imposent afin d'améliorer la ponctualité. Évidemment, les travaux de réaménagement de la gare de Mons actuellement en cours ont, eux aussi, un impact sur la ponctualité en raison de possibilité d'exploitation restreinte (réduction à 4 voies).

Une adaptation en temps réel ne peut se faire que de façon très limitée en cas d'incident.

La SNCB recherche des solutions en vue de prévoir une certaine latitude en gare de Mons.

Un groupe de travail spécifique Infrabel-SNCB a été mis en place afin d'analyser en profondeur les différents éléments perturbant la ponctualité et ainsi trouver des solutions à court terme afin d'améliorer la régularité des différents convois qui transitent par Mons.

14.03 Catherine Fonck (cdH): Madame la ministre, je vous remercie. Au moins, ce n'est pas comme à Mouscron, où vous m'avez un peu envoyée sur les roses! Ici, vous prenez la peine de répondre.

Je retiens plusieurs choses. Une panne peut survenir dans n'importe quel secteur lors d'un événement exceptionnel. Mais le fait que cette panne se répète dans le temps et devienne une habitude, ce n'est pas acceptable. Quand vous invoquez la densité de trafic ferroviaire, vous conviendrez avec moi que ce n'est pas une nouveauté. En l'occurrence, on connaît le nœud au niveau de Hal. Mais on ne peut justifier des retards à cause d'une densité différente des autres jours.

Il faut arriver à la conclusion que le plan de transport n'a pas respecté ses promesses, puisque c'est exactement l'inverse qui se produit quant à l'augmentation de ponctualité promise. Tant mieux si un groupe de travail spécifique est mis en place et qu'il y a une prise de conscience de la gravité de la situation. Essayons d'avancer de façon concrète et rapide pour que l'on puisse arranger cette situation pour tous les navetteurs, tant en direction de Bruxelles que de Mons, particulièrement pour les étudiants, et pas seulement lorsque la nouvelle gare de Mons sera construite. Cela nous reporterait bien trop loin!

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

15 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "dochterondernemingen die betrokken zijn bij de ontwikkeling van stationsomgevingen" (nr. 1429)

15 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 filiales de la SNCB collaborant aux projets d'aménagement des abords des gares" (n° 1429)

15.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, ik verwijs nogmaals naar het begrotingsdebat dat wij hebben gevoerd in de plenaire vergadering in de nacht van 17 op 18 december. U verwees toen naar onregelmatigheden en wantoestanden binnen de NMBS-Groep. Meer specifiek gaf u als voorbeeld de dochteronderneming Eurostation en de projecten in zogenaamde exotische bestemmingen.

Het is zeker een goede zaak dat de financiële stromen binnen de groep, vooral met betrekking tot het groot aantal dochterondernemingen, transparant worden gemaakt. Het is noodzakelijk dat elke

dochteronderneming kritisch onder de loep wordt genomen. U hebt tijdens een vorige vergadering nog eens bevestigd dat een dergelijke oefening momenteel aan de gang is. Dat is belangrijk omdat hiermee ook uitvoering wordt gegeven aan het regeerakkoord en aan de principes die werden uitgewerkt bij de herstructurering van de NMBS-Groep. Eigenlijk geeft men hiermee ook uitvoering aan de aanbevelingen die het Rekenhof reeds in 2011 aan het Parlement heeft overgemaakt.

Mijn vragen gaan specifiek over het voorbeeld Eurostation dat u uit de lange lijst van dochterondernemingen hebt gepikt tijdens het debat in december.

In Vlaanderen, meer specifiek bij de vele lokale besturen waar stationsprojecten in uitvoering zijn, worden de meeste projecten van Eurostation als geslaagd geëvalueerd. De betrokken burgemeesters van de vele grote en kleine steden waar dergelijke projecten werden gerealiseerd of momenteel in uitvoering zijn, appreciëren over het algemeen de projectaanpak en de gegenereerde meerwaarde voor die stationsomgevingen. Het gaat om een meerwaarde op verschillende domeinen, ruimtelijk, sociaal, economisch en financieel. Zoals bekend focust Eurostation vooral op Brussel en Vlaanderen. Voor mij is het minder duidelijk of er een zelfde evaluatie bestaat met betrekking tot de stationsprojecten van Eurogare in Wallonië. Dat is eigenlijk de Waalse tegenhanger van Eurostation.

Ook het voorbeeld van de exotische bestemmingen — Sri Lanka werd genoemd — trok onze aandacht, vooral omdat voor zover mij bekend het project in Sri Lanka ondertussen zou zijn afgevoerd. De communicatie die hierover werd verspreid lijkt dus niet helemaal eenduidig te zijn.

Uiteraard hebben verschillende dochters — Eurostation, TUC RAIL maar ook Transeurope — hun kennis verzilverd in verschillende buitenlandse projecten. Een bekend exotisch voorbeeld is een project in Jamaica. Dergelijke projecten kunnen echter ook een vorm van valorisatie van in ons land ontwikkelde knowhow betekenen.

Het is voor ons niet altijd eenvoudig om een goed zicht op de werking, de organisatie en de financiële stromen van dochterondernemingen te krijgen. Daarom is het goed vragen als deze te stellen, teneinde meer duidelijkheid te krijgen.

Mevrouw de minister, derhalve heb ik de hiernavolgende vragen.

Onderschrijft u de manier van werken en de ruimtelijke visie, die het uitgangspunt van de werkwijze van Eurostation vormen? Daarbij wordt ruimer gekeken dan enkel naar het station op zich. Er wordt ook naar de ruimere omgeving gekeken met verschillende stakeholders en de lokale overheid op de eerste plaats.

Ten tweede, hoe wordt een en ander bij Eurogare aangepakt? Hanteert dat bedrijf dezelfde manier van werken? Ik vraag dat, omdat wij daar vanuit Vlaanderen minder zicht op hebben.

Ten derde, hoeveel return bieden dochterondernemingen Eurostation respectievelijk Eurogare voor moedermaatschappij NMBS, die uiteindelijk de grootste en quasi enige aandeelhouder is? Acht u de return in verhouding tot de inzet van mensen en middelen?

Ten vierde, bij de keuze en de ontwikkeling van stationsprojecten moet uiteraard rekening worden gehouden met het aantal gebruikers en met het daaraan gelinkte potentieel van dergelijke projecten. Kunt u ons een overzicht bieden — ik vermoed dat dit mondeling moeilijk zal zijn, maar het kan ook schriftelijk — van de in het verleden afgewerkte stationsprojecten, met daaraan gekoppeld het aantal reizigers die van die stations gebruikmaken? Het gaat over de afschrijvingskosten en investeringskosten per reiziger. Dat zou een echt interessante tabel kunnen zijn.

Mevrouw de voorzitter, hoe staat u tegenover het exporteren van buitenlandse spoor kennis en knowhow naar buitenlandse projecten?

15.02 Minister **Jacqueline Galant**: Mijnheer Van den Bergh, de werkwijze van Eurostation en van Eurogare, dochterondernemingen van de NMBS die bij de ontwikkeling van stationsomgevingen betrokken zijn, kadert binnen het maatschappelijk doel van de NMBS.

Het meerjareninvesteringsplan van de NMBS bepaalt welke stations en stopplaatsen binnen die periode zullen worden gebouwd of gerenoveerd en wat daarvoor de beschikbare dotatie is. Voor de realisatie van die

bouw- en renovatieprojecten werkt de NMBS altijd nauw samen met de verschillende stakeholders, zoals het betrokken Gewest, de regionale vervoermaatschappij en de stad of gemeente. Het is immers van belang dat de stations en de stopplaatsen intermodale knooppunten zijn die een vlotte overstap van de ene naar de andere vervoermodus faciliteren, toegankelijk zijn voor alle gebruikers en voldoende parkeermogelijkheden bieden.

Opdat een station of stopplaats in zijn rol van intermodaal knooppunt zou slagen, is het tevens van belang dat het zich in een sociaaleconomische werkcel rond het station inschrijft. Dergelijke vastgoedprojecten laten immers niet enkel toe om de stationsomgeving op te waarderen, maar geven de NMBS ook de mogelijkheid om haar eigen terreinen rond de stations te valoriseren.

Voor de uitvoering van dergelijke stationsprojecten laat de NMBS zich, naargelang het geval, bijstaan door haar dochterondernemingen Eurostation voor Vlaanderen en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, en door Eurogare voor het Waalse landgedeelte. Het is uiteraard niet evident om de globale return van de dochterondernemingen Eurostation en Eurogare op een welbepaald moment cijfermatig te berekenen. Beide ondernemingen zijn immers actief in verschillende domeinen, die de NMBS een verschillend type return bieden.

De grote stationsprojecten die in de voorbije jaren zijn gerealiseerd of momenteel in uitvoering zijn, betreffen Brussel-Centraal (302 000 reizigers per week), Gent-Sint-Pieters (281 000 reizigers per week), Brussel-Noord (260 000 reizigers per week), Antwerpen-Centraal (201 000 reizigers per week), Leuven (187 000 reizigers per week), Mechelen (105 000 reizigers per week), Luik-Guillemins (100 000 reizigers per week), Charleroi-Zuid (76 000 reizigers per week), Bergen (53 000 reizigers per week), Oostende (46 000 reizigers per week) en Hasselt (42 000 reizigers per week).

Transurb Technirail en Eurostation zijn de voorbije jaren inderdaad actief geweest in verschillende projecten in het buitenland. De noodzakelijkheid van al deze filialen zal worden onderzocht in het kader van het globaal efficiëntieplan.

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

Het aantal reizigers per station kon ik ook gewoon op het internet vinden; daarvoor had ik uw overzicht niet nodig. De vraag is vooral of dit aantal in verhouding staat tot de gemaakte investeringen. Dat zou een interessant overzicht kunnen zijn, in het raam van de evaluatie van de financiële stromen die nu plaatsvindt.

Dit wordt vervolgd. De dochterondernemingen worden doorgelicht. Wij zullen daar wellicht in de loop van de komende maanden resultaten van krijgen.

Wel blijft de vraag waarom precies het voorbeeld van Eurostation en zijn exotische projecten tijdens de debatten in december naar voren kwam. Ik hoorde daarvoor in het antwoord dat u gaf geen enkele reden en dat is een beetje jammer.

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

16 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 loketten in kleinere stations en de verkoop van tickets" (nr. 1491)

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 "les guichets des petites gares et la vente de billets" (n° 1491)

16.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mijn vraag handelt over de loketten in de kleinere stations en de verkoop van tickets en brengt een aantal probleempunten samen. Ik zal proberen het korter te houden dan daarnet.

Ik denk dat een toegankelijk openbaar vervoer start met een toegankelijke en klantvriendelijke verkoop van tickets, dat is een principe waarover we het allemaal eens kunnen zijn. De NMBS biedt een hele waaier aan mogelijkheden om een treinticket aan te schaffen en maakt daar momenteel trouwens veel reclame voor.

De jongste jaren wordt de verkoop van tickets in kleinere stations evenwel steeds verder afgebouwd. Ik heb de meeste ervaring met de stations langs lijn 12, waarvan de loketfunctie eerst werd teruggebracht van een hele naar een halve dag, om vervolgens de loketten in bepaalde stations helemaal te sluiten. Zo werden bijvoorbeeld de loketten in het station van Kalmthout gesloten. Onlangs werd beslist om de stations van Heide en Kapellen enkel nog tijdens de voormiddag te bedienen en helemaal niet meer tijdens de weekends. Ook dat lijkt weer een opstap te zijn naar een volledige sluiting, waarover nogal wat ongerustheid bestaat.

Meer en meer worden reizigers doorverwezen naar ticketautomaten. Het is echter – dat kwam hier eerder al aan bod – niet voor iedereen even gemakkelijk om daarmee te werken. Men kan het wat vergelijken met de bankwereld, waar ook vandaag nog een aantal mensen niet kunnen werken met geldautomaten of *selfbankings* om bancaire verrichtingen uit te voeren. Zij wensen daarvoor nog een beroep te doen op personeel aan loketten.

Ook minder mobiele mensen en gepensioneerden kunnen problemen hebben aan de automaten. Ik heb er vanmorgen nog een aantal geholpen aan het station in Kalmthout. Bovendien staan de automaten dikwijls slecht opgesteld, waardoor bijvoorbeeld het scherm heel slecht leesbaar is.

Tot nu toe werden deze mensen dikwijls op een vriendelijke manier geholpen door treinbegeleiders en kochten ze hun ticket op de trein, wat een heel menselijke dienstverlening was. Vanaf 1 februari dreigt die dienstverlening echter te vervallen, tenzij men zeven euro extra betaalt.

Hoeveel stations – en dan bedoel ik de kleinere stations, niet de 37 grootste – bieden vandaag nog een hele dag dienstverlening aan de loketten en hoeveel een halve dag? Dat is misschien eerder iets voor een schriftelijk antwoord.

Het belangrijkste is eigenlijk de vraag of er een plan bestaat, gelinkt aan het aantal reizigers dat gebruik maakt van een bepaald station, om al dan niet de loketfunctie te behouden? Ik heb namelijk de indruk dat dat vandaag niet planmatig gebeurt, maar dat men afhankelijk van het beschikbare personeel al dan niet een loket open houdt. Is er een structureel plan dat bijvoorbeeld zegt: een station met meer dan 500 reizigers per dag verdient een loket tijdens de hele dag en vanaf minder dan 200 of 300 gaan de loketten de facto dicht? Ik vraag me af of een dergelijk plan bestaat en welke criteria er dan worden gehanteerd?

Ten derde, bestaat er een plan om de stations van Heide en Kalmthout volledig te sluiten?

Ten vierde, erkent u dat niet voor elke potentiële reiziger een ticketautomaat een kwaliteitsvol alternatief biedt voor de service aan de loketten? Acht u het correct dat iedereen die aan boord van een trein een ticket wil aanschaffen, een meerprijs moet betalen? Dan heb ik het vooral over het onderscheid tussen bewuste zwartrijders en mensen die er niet in geslaagd zijn om een ticket aan dergelijke automaat te kopen, mogelijk omdat hij in panne is.

Dat is dan de laatste vraag: wat als een ticketautomaat niet werkt? Moet de meerprijs dan ook worden betaald? Hoe zal de treinbegeleider daarvan op de hoogte worden gesteld? Hier werd vroeger ooit het engagement genomen om bij een niet werkende automaat, de meerprijs niet te laten betalen.

16.02 Minister **Jacqueline Galant**: De NMBS heeft in totaal 165 voorverkooppunten: in 107 verkooppunten is het loket de hele dag open, in 58 verkooppunten is het loket alleen tijdens de voormiddag open. In 2010 had de NMBS 208 verkooppunten: in 145 verkooppunten was het loket de hele dag open, in 63 verkooppunten was het loket alleen tijdens de voormiddag open.

Momenteel is er bij de NMBS een studie aan de gang die duidelijk moet maken welke rationalisering er nog doorgevoerd dienen te worden. Twee van de criteria die in aanmerking zullen worden genomen, zijn het aantal opstappende reizigers en het aantal vervoersbewijzen dat wordt aangekocht. Het feit dat er personeelsleden met pensioen gaan, vormt geen criterium om een verkooppunt te sluiten.

De verkoopautomaten zijn zeker een valabel alternatief en aanvulling op de loketten. Deze zijn de ganse dag door beschikbaar en bieden een maximaal aantal producten aan, met zowel biljetten als passen als validaties van abonnementen.

Bij het opstappen op de trein dient elke reiziger een geldig vervoerbewijs te hebben. De NMBS heeft het laatste jaar de mogelijkheden om een biljet te kopen sterk uitgebreid. Naast het loket is er ook de

verkoopautomaat, de mobiele *app* en ticket online. Deze bieden volgens de NMBS zeker een hele waaier aan mogelijkheden om vooraf tijdig een treinreis te plannen. De treinbegeleider zal niet meer zelf dienen af te wegen om al dan niet een supplement aan te rekenen.

Bij de dagelijkse synchronisatie van het mobiele verkoopsysteem van de treinbegeleider worden de offline-toestellen automatisch uitgeschakeld voor supplementaire heffing. Zo zal de reiziger die opstapt op een plaats waar hij geen biljet kan kopen van dit supplement worden vrijgesteld. Mocht dit echter toch gebeuren, zal de reiziger via de klantendienst altijd een terugbetaling van dit supplement kunnen krijgen.

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

Eigenlijk bevestigt u dat de openingsuren van de stations niet echt planmatig worden georganiseerd. Er is immers een studie bezig om na te gaan hoe men dit op een objectieve manier kan doen. Ik had dit aanvoelen ook, dit is dus een bevestiging.

Ik denk dat de discussie over de toeslag van zeven euro nog niet is afgerond. Ik begrijp dat men iets wil doen aan de discussie op de treinen en aan de agressie die dit soms opwekt. Agressie op de trein is iets waarvoor wij oog moeten hebben. Ik betwijfel echter of deze maatregel de meest klantvriendelijke is en of die het aantal agressiegevallen zal terugdringen. Ik mag het hopen, maar ik twijfel daar eerlijk gezegd aan.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

17 Vraag van de heer Alain Top aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het nieuwe treinaanbod in Harelbeke" (nr. 1492)

17 Question de M. Alain Top à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la nouvelle offre de trains à Harelbeke" (n° 1492)

17.01 Alain Top (sp.a): Mevrouw de minister, sedert midden december is er bij de NMBS een nieuwe dienstregeling in werking getreden. Ook in Harelbeke, en op de volledige lijn tussen Kortrijk en Gent, werd het treinaanbod grondig aangepast. Er zijn uiteraard pluspunten, zoals een rechtstreekse verbinding tussen Kortrijk, Gent en Brussel tijdens de ochtendspits. Daartegenover staat dat het aanbod gedurende de dag en tijdens de avondspits bijzonder klein is.

In Harelbeke stopt per uur slechts één vaste trein in elke richting, namelijk de vaste IC-trein. In totaal, over de hele dag, zijn er vier treinen minder dan voorheen. Harelbeke is nochtans geen klein station. Het heeft een 1000-tal reizigers per dag. Zij komen uit Harelbeke of omstreken om daar dagelijks de trein te nemen. Om die reden is het geen goed idee om het aantal stoptreinen in Harelbeke te laten dalen.

Ik geef een voorbeeld. Vanuit Brussel is er na 17 u 25, of vanuit Gent na 18 uur, geen bijkomende trein meer richting Harelbeke en moet men bijna een uur wachten op de volgende. Concreet komt het erop neer dat een P-trein uit de oude regeling geschrapt is. Die vertrok uit Brussel-Noord om 17 u 45 en is nu dus afgeschaft. Er wordt wel een alternatief aangeboden vanuit Gent-Sint-Pieters, maar tussen 18 u 10 en 19 u 10 is er geen alternatief meer. Dat is compleet absurd, als men weet dat de IC-trein tussen Rijsel en Antwerpen, naargelang de richting, 9 of 11 minuten stilstaat in het station van Kortrijk. Het is dus wel degelijk mogelijk om halt te houden in Harelbeke. Mocht die trein een bijkomende stop in Harelbeke hebben, dan is het probleem niet alleen opgelost, er zal ook geen invloed zijn op het tijdsschema van de treinen. Dat zou een alternatief kunnen bieden voor de reizigers van Harelbeke.

Ik heb de volgende vragen.

Aangezien de IC-trein tussen Rijsel en Antwerpen 9 of 11 minuten stilstaat in Kortrijk kan er ook in Harelbeke in een stop voorzien worden. Bent u van plan dat punt aan te passen of mee te nemen in de evaluatie van de nieuwe dienstregeling? Indien niet, wat zijn dan de juiste redenen om dat niet te doen, aangezien er in alle andere stations op de lijn tussen Kortrijk en Gent in elke richting minstens twee treinen per uur stoppen?

17.02 Minister Jacqueline Galant: Mevrouw de voorzitter, op de lijn Kortrijk-Gent rijdt een IC-trein die alleen stopt in Waregem, het belangrijkste station op deze lijn, en een IC-trein die in de vier stations tussen Kortrijk en Gent stopt. In Deinze en De Pinte stoppen ook nog andere treinen, die evenwel uit andere richtingen

komen.

De IC-trein, die inderdaad lang stilstaat in Kortrijk, kan echter niet bijkomend stoppen in Harelbeke omdat hij niet vroeger kan vertrekken in Kortrijk. De lange stilstand is nodig voor het koppelen van de treingedeeltes die toekomen uit Poperinge en Rijsel om 47 minuten na het uur. Na 7 minuten koppeltijd kan de trein om 58 minuten na het uur vertrekken richting Gent en Antwerpen. Deze 7 minuten koppeltijd is absoluut noodzakelijk.

Harelbeke heeft naast de IC-trein die er stopt om 20 minuten na het uur en naar Gent rijdt, ook nog P-treinen richting Brussel en ook nog P-treinen naar Gent. Twee treinen uit Brussel werden ten gevolge van de herstructurering van het aanbod op de noord-zuidverbinding met een halfuur aangepast. Bovendien werden de extra stops in Harelbeke, die bestonden op twee IC-treinen Antwerpen-Rijsel, in het nieuwe aanbod niet weerhouden. Het was immers een van de intenties van het nieuwe vervoersplan om het aanbod te uniformiseren waardoor het eenduidig wordt voor de reizigers en waardoor de robuustheid van het plan meer kan gegarandeerd worden.

17.03 Alain Top (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, u begrijpt uiteraard dat uw antwoord niet voldoet voor mij.

U noemt Waregem het belangrijkste station op de lijn, maar uiteraard kan een station pas belangrijk worden als er voldoende aanbod is. Als er meer treinen stoppen, wordt er meer belang aan een station gehecht. In Waregem stoppen meer treinen en in Deinze en De Pinte houden andere verbindingen ook halt. Op die lijn is Harelbeke met andere woorden de uitzondering met één stop in elke richting. De uitleg over de koppeling in Kortrijk is een technische uitleg, ik heb daarvoor alle begrip.

Het geeft echter alleen aan dat er met de wensen van de gebruikers uiteraard niet veel rekening is gehouden voor de nieuwe dienstregeling. Meer zelfs, zoals u zelf hebt aangegeven, zijn de twee IC-treinen die vroeger overdag ook halt hielden in Harelbeke tussen Antwerpen en Rijsel nu ook geschrapt. Dat voldoet uiteraard niet aan de wensen van de gebruikers in Harelbeke.

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

18 Vraag van de heer Alain Top aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de prijsstijging bij het kopen van een biljet op de trein" (nr. 1494)

18 Question de M. Alain Top à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'augmentation de prix pour l'achat d'un billet sur le train" (n° 1494)

18.01 Alain Top (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, het is jammer dat de heer Van den Bergh er niet meer is, want dit is eigenlijk een aanvulling op zijn vraag.

Het betreft de aanrekening van zeven euro extra vanaf 1 februari 2015 voor alle biljetten die op de trein worden aangekocht. Dit was nu al het geval voor biljetten die werden aangekocht op een trein waarvoor er loketten in het opstapstation open waren.

Bij de nieuwe regeling zal men echter verwijzen naar de verschillende bestaande verkoopmogelijkheden wanneer een loket niet open is. Daaronder kunnen we volgende alternatieven plaatsen: een ticket thuis kopen via de pc, een ticket kopen via een *app* of via een verkoopautomaat of een ticket op voorhand kopen aan het loket, als dat open is. Op deze manier bereidt men de klanten voor op stations zonder personeel door ze nu al via een extra toeslag – een soort boete – naar de automaten, pc's of andere stations te leiden.

Voor sommige mensen zou dit wel eens een stap te ver kunnen blijken. Een hele groep mensen beschikt thuis niet over een computer of heeft daarmee weinig ervaring of heeft problemen met de werking van de automaten. Voor deze groep mensen zou dit een drempel kunnen vormen voor het reizen met de trein. Bejaarden, minder kapitaalkrachtigen die geen pc hebben en mobiel zwakkere personen kunnen door deze maatregel sterk worden getroffen.

Mevrouw de minister, ik heb de volgende concrete vragen.

Hoeveel stations hebben op dit ogenblik nog geen verkoopautomaat?

Vormt deze maatregel de voorbode van een overstap naar nog meer stations zonder personeel?

Bent u het ermee eens dat dergelijke besparing ten koste gaat van het comfort van bepaalde treinreizigers?

Welke acties bent u van plan te ondernemen, zodat ook de groep reizigers die weinig of niet overweg kunnen met pc en/of automaten niet wordt benadeeld?

18.02 Minister **Jacqueline Galant**: Op 1 februari 2015 zal een maximaal aantal stations of stopplaatsen uitgerust zijn met een verkoopautomaat. Slechts een klein aantal zal dit niet hebben, voornamelijk om redenen van technische aard.

Het is echter zo dat de biljetten die verkocht worden op de trein vanaf deze stopplaatsen zonder verkoopmogelijkheid zijn vrijgesteld van een supplement van zeven euro. Het mobiele verkoopsysteem van de treinbegeleider herkent deze stopplaatsen zonder verkoopmogelijkheid automatisch. Het invoeren van het maatregeltarief aan boord heeft niets te maken met eventuele bijkomende sluitingen van verkooppunten.

Op dit moment is er bij de NMBS een studie aan de gang die moet duidelijk maken welke rationalisering nog moeten worden doorgevoerd. Twee van de criteria die in aanmerking worden genomen zijn het aantal opstappende reizigers en het aantal aangekochte vervoersbewijzen.

De plaatsing van de automaten in alle stopplaatsen komt ruim tegemoet aan het comfort van de reizigers. Ze zijn gemakkelijk in gebruik en aanvaarden debetkredietkaarten en muntstukken als betaalmiddel. Ze zijn de hele dag beschikbaar en bieden een maximum van producten aan: biljetten, passen en validatie van abonnementen.

Er worden specifiek voor deze automaten informatielijnen ingesteld. Hier kan men terecht voor concrete informatie en zelfs actieve assistentie bij het gebruik van de automaat. Het is een extra service waarvan men zoveel gebruik kan maken als men wenst. We hopen uiteraard dat zich een zekere gewenning vormt bij het gebruik van deze automaat en dat de reiziger deze na enige tijd autonoom zal kunnen gebruiken. Deze hotline is elke dag te bereiken vanaf zeven uur 's morgen tot half tien 's avonds.

18.03 **Alain Top** (sp.a): U verrast mij een beetje als u zegt dat deze maatregel geen bijkomende sluitingen met zich zal meebrengen. De volgende zin zegt u meteen dat er een studie loopt. Ik vraag mij af waarom deze studie wordt uitgevoerd en wat het resultaat zal zijn? U komt al tot het besluit dat er geen bijkomende sluiting zal zijn. Ik vrees dat er nog maatregelen zullen volgen omtrent de openingsuren en comfort voor treinreizigers.

Op de vraag wat er specifiek wordt gedaan met gebruikers die moeite hebben met het gebruik van pc of automaat, voldoet uw antwoord mij niet. U hoopt op een gewenning. Hulp via een hotline zal voor enkele gebruikers moeilijk zijn.

Vorige week stelde mijn collega Geerts een vraag over minder mobiele reizigers en mindervaliden die het moeilijk hebben met dergelijke toestellen. Ik hoop dat men er de nodige aandacht aan besteedt.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: De vraag nr. 1510 van mevrouw Lahaye-Battheu is uitgesteld.

19 **Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de impact van de besparingen bij Infrabel en de NMBS op het personeelseffectief"** (nr. 1531)

19 **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'incidence des économies sur les effectifs du personnel chez Infrabel et à la SNCB"** (n° 1531)

19.01 **David Geerts** (sp.a): Mevrouw de minister, ik heb een vraag over de besparingen bij Infrabel en de

NMBS op het personeelsbestand.

Ik heb een aantal maanden gekeden al gezegd dat de vermindering van dotatie niet zou kunnen zonder gevolgen voor het personeel. Dat dreigt zich nu waar te maken.

U zei dat er geen naakte ontslagen zouden vallen. Ik heb dat ook nog nergens gelezen. Dat geef ik toe.

Als ik die cijfers bereken, is dit alleen mogelijk als de volgende vijf jaar 25 % van het personeel op pensioen gaat en slechts stelselmatig wordt vervangen. Anders kan dat met die vermindering van dotatie niet. Ik blijf er bij dat dit een impact heeft.

Om mijn bewering te staven, heb ik een aantal zeer concrete vragen, mevrouw de minister.

Hoeveel personeelsleden zullen in 2015 niet vervangen worden bij Infrabel? Hoeveel personeelsleden zullen er in 2015 niet vervangen worden bij de NMBS?

Wat is de natuurlijke uitstroom via pensionering bij Infrabel en de NMBS en wat is de respectievelijke vervangingsratio?

Hoe zal het personeelsbestand de komende jaren volgens u moeten evolueren? Wat is de budgettaire impact van de personeelsvermindering bij Infrabel en de NMBS? Wat is de procentuele verhouding van de besparing ten opzichte van de anderen?

Ik weet dat ik veel cijfers vraag, maar wij zijn nu al een aantal maanden aan het discussiëren over de impact van deze begroting. Dit moet het mij mogelijk maken om mijn thesis te onderbouwen en de thesis van de regering te bestrijden dat dit geen impact op het personeel heeft.

19.02 Minister **Jacqueline Galant**: De informatie die ik u zal geven, is afgeleid uit de bedrijfsplannen die tot nog toe zijn goedgekeurd maar die nog moeten worden herzien in het kader van het efficiëntieplan.

Voor Infrabel bedraagt het aantal voltijdse equivalenten dat in 2015 niet wordt vervangen 556. Een aantal gevallen waarin voltijdse equivalenten niet worden vervangen hebben evenwel geen rechtstreeks verband met de besparingsmaatregelen van de regering, maar vloeien voort uit het aantal rationaliseringsoperaties, bijvoorbeeld de centralisatie van de seinhuizen.

Het voor 2015 geplande personeelsverloop bedraagt in totaal 859 voltijdse equivalenten, terwijl het aantal geplande aanwervingen in 2015 is uitgerekend op 303 voltijdse equivalenten, wat neerkomt op een vervangingsratio van 35,2 %. Merk op dat er in 2015 enkele aanwervingen zullen gebeuren voor beroepen waaraan er een tekort is bij Infrabel.

Hoe het personeelsbestand de komende jaren zal evolueren wordt vastgesteld bij het opstellen van het financieel plan 2015-2019. De budgettaire impact van de personeelsvermindering wordt voor 2015 op ongeveer 26,1 miljoen euro geschat.

Het besparingsplan 2015 inzake exploitatie voorziet een besparing van 71,3 miljoen waarvan 26,1 miljoen afkomstig is uit de post Personeel. De overige besparingen hebben betrekking op de externe kosten bij alle directies van Infrabel. De procentuele verhouding van de besparingen op het personeel ten opzichte van het volledige besparingsplan bedraagt dus 36,6 %.

Wat de NMBS betreft, de voorziene natuurlijke uitstroom via pensionering of om andere redenen voor 2015 bedraagt 1 739 voltijdse equivalenten. De voorziene rekrutering voor 2015 bedraagt 1 467 voltijdse equivalenten, dit voornamelijk in de operationele diensten. De voorziene vervangingsratio voor operationele functies is 100 %. Het is voornamelijk in de administratieve en ondersteunende diensten dat er geen vervangingen zijn voorzien.

Het is gepland dat er bij de NMBS 417 voltijdse equivalenten minder zullen zijn op 31 december 2015 waarvan er 141 voltijdse equivalenten overgegaan zijn naar THI Factory-Thalys. Dit leidt tot een netto vermindering over 2015 met 276 voltijdse equivalenten of een daling met 1,36 %.

De evolutie in voltijdse equivalenten voor de volgende jaren wordt nog niet bepaald aangezien er geen

ondernemingsplan is goedgekeurd door de raad van bestuur van de NMBS. Dat is voorzien voor juli 2015. In het budget voor 2015 vertegenwoordigen de besparingen gelinkt aan het niet vervangen van niet-operationeel personeel 1,3 % van de personeelskosten. In de externe diverse kosten vertegenwoordigen ze echter bijna het drievoudige, namelijk 3,6 %.

19.03 David Geerts (sp.a): Mevrouw de minister, ik wil u oprecht bedanken voor de transparantie in de cijfers die ik gevraagd heb.

Ik maak vlug een conclusie, alleen voor de NMBS en Infrabel, omdat ik nog geen zicht heb op de verschillende dochterondernemingen, waar er verdere reorganisaties mogelijk zijn op basis van de efficiëntieplannen. Ik kom uit op een vermindering van de tewerkstelling bij de twee overheidsbedrijven van 750 à 1 000 arbeidsplaatsen.

Ik vind het frappant dat in het regeerakkoord staat dat er arbeidsplaatsen gecreëerd zullen worden. Ik zeg niet dat er niet efficiënter gewerkt kan worden, maar het frappeert mij dat er in dezen in 2015 1 000 arbeidsplaatsen verloren gaan. Dit is de essentie van mijn betoog, dat ik nu en in de komende weken zal herhalen: het zijn arbeidsvernietigende maatregelen, in plaats van arbeidscreërende maatregelen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

20 Vraag van mevrouw Ann Vanhese aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de uitwisseling van Franse kentekenplaatgegevens" (nr. 1548)

20 Question de Mme Ann Vanhese à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'échange des données de plaque d'immatriculation avec la France" (n° 1548)

20.01 Ann Vanhese (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, sinds oktober 2008 regelt een bilateraal verdrag tussen België en Frankrijk de uitwisseling van informatie en van persoonsgegevens over de houders van een inschrijvingsbewijs van voertuigen, opgenomen in de nationale inschrijvings- en kentekenregisters, zodat verkeersovertredingen bestraft kunnen worden. Zo kunnen steden en gemeenten in België de overtredingen gemaakt door Franse voertuigen ook bestraffen.

Oorspronkelijk werd afgesproken om zich te beperken tot inbreuken die op een geautomatiseerde manier worden vastgesteld en bleef het dus vooral bij snelheidsovertredingen. Enkele maanden geleden werd afgesproken om ook parkeerinbreuken op te volgen. Die worden niet uitgeschreven in een geautomatiseerd systeem dat gemakkelijk gedeeld kan worden. Tot het mogelijk is om die gegevens ter beschikking te stellen via dezelfde webservices als die van de Belgische kentekenplaatgegevens, moet er een manuele procedure gevolgd worden.

Mevrouw de minister, kunt u mij een update over de stand van zaken geven? Wanneer zou er gebruikgemaakt kunnen worden van een geautomatiseerde procedure waarbij de gegevens via de webservices kunnen worden uitgewisseld?

Hoe ver staat het met het gelijkaardig bilateraal verdrag met Nederland?

20.02 Minister Jacqueline Galant: Mevrouw de voorzitter, voor de toepassing van het bilateraal akkoord met Frankrijk bestond er inderdaad een probleem langs de kant van de Franse overheid, die er maar niet in slaagde om de toegang tot het Frans kentekenregister via de module VOH van het EUCARIS-systeem open te stellen. Na herhaaldelijk aandringen van mijn administratie is de Franse overheid erin geslaagd om de nodige ontwikkelingen door te voeren voor de uitwisseling van de kentekengegevens volgens een automatische procedure. Mijn administratie heeft ondertussen de nodige tests kunnen uitvoeren, begin december 2014, en de resultaten zijn gunstig.

Momenteel zijn de IT-diensten bezig met de ontwikkeling van een interface, die door de Belgische gemeenten en parkeerbedrijven gebruikt kan worden voor de ontwikkeling van een eigen systeem in het raam van die automatische bevraging van kentekenplaatgegevens.

Het bilateraal verdrag met Nederland werd bezorgd aan mijn collega, de heer Didier Reynders, de minister

van Buitenlandse Zaken. Zijn diensten verzekerden mij dat dit dossier spoedig aan de Ministerraad zal worden voorgelegd, na voorafgaandelijk overleg in een interkabinettenwerkgroep. Als dit dossier eenmaal is goedgekeurd in de Ministerraad, wordt het ingediend in het Parlement. Van zodra het dossier wordt ingediend, zal ik er op toezien dat de IT-diensten van mijn administratie reeds de nodige maatregelen nemen, zodat de automatische gegevensuitwisseling spoedig tot de ratificatie van het verdrag door België kan leiden.

20.03 Ann Vanheste (sp.a): Mevrouw de minister, als ik u zo hoor, denk ik dat dit nog een tijdje kan duren. Kunt u een meer precies tijdstip geven? Dan zal ik wachten en volg ik dat verder op.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

21 Vraag van de heer Jan Penris aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het taalregime bij het verlenen van concessies in de stations van de NMBS" (nr. 1596)

21 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 régime linguistique applicable lors de l'octroi de concessions dans les gares de la SNCB" (n° 1596)

21.01 Jan Penris (VB): Mevrouw de minister, in het station van Antwerpen-Centraal worden de openbare toiletten uitgebaat door mensen van wie ik aanneem dat zij geen rechtstreekse personeelsleden van de NMBS zijn. Ik ga er dus van uit dat de uitbating van de toiletruimtes in concessie werd gegeven.

Op dit moment stellen de gebruikers van de openbare toiletten in het Centraal Station van Antwerpen vast dat de toegang tot de toiletruimtes enkel via mechanische weg wordt gegeven na inworp van een stuk van 50 eurocent. Daarmee heb ik geen enkel probleem, maar de instructies die de kandidaat-toiletganger moet volgen, blijktens de hefboominstructies die hem worden opgelegd, zijn eentalig Frans. Het apparaat aan de ingang van het toilet vermeldt eerst: "Inserez votre coin". Wanneer het juiste muntstuk is ingeworpen, gaat het apparaat voort, ook in het Frans: "Vous pouvez passer". Dan gaat de hefboom open.

Alhoewel Antwerpen-Centraal misschien een internationale omgeving is, houden de klanten uit Antwerpen en de brede omgeving van Antwerpen – mensen uit het Waasland, uit de Kempen en uit het brede Vlaamse land – er toch aan om in hun eigen taal bediend te worden.

Ik heb dan ook twee vragen, mevrouw de minister.

Hebt u kennis van mogelijke taalkundige mistoestanden in de openbare toiletten van het Centraal Station in Antwerpen?

Welke concessievoorwaarden worden in het algemeen, en zeker op taalkundig gebied, gehanteerd door de NMBS en haar filialen wanneer er concessies worden verleend?

21.02 Minister Jacqueline Galant: Mijnheer Penris, in het station van Antwerpen-Centraal werden de toiletten in concessie gegeven aan een externe uitbater. Als proefproject werd een automatische toegangscontrole geplaatst zodat er meer aandacht gaat naar de regelmatige schoonmaak.

Antwerpen-Centraal is een toeristisch station en volgens Trip Advisor zelfs bestemming nummer één. Dat maakt van het station een plaats waar diverse nationaliteiten komen en veel talen worden gesproken. De toegangscontrole voor het publieke sanitair werkt met taaldrukknoppen zodat reizigers het Nederlands of Frans kunnen kiezen. Als de reiziger eenmaal de taalkeuze heeft veranderd van Nederlands naar Frans, blijft het menu in het Frans staan totdat iemand het later weer naar Nederlands verandert. De uitbaatster van het sanitair te Antwerpen-Centraal zal met de leveranciers bekijken of het Nederlands als standaardtaal kan worden ingesteld.

In het concessiecontract tussen de NMBS en de concessionaris is bepaald dat de plaatselijke wetgeving, inclusief de taalwetgeving, dient te worden nageleefd. In toeristische stations moeten de klanten wel in diverse talen bediend moeten kunnen worden.

21.03 Jan Penris (VB): Mevrouw de minister, dank u voor uw antwoord.

Sinds keizer Vespasianus weten wij het al: *pecunia non olet*. Men mag dus geld vragen voor openbare dienstverlening, zelfs als zij te maken heeft met de meest primaire behoefte van de burgers in onze samenleving. Maar ik meen dat als men geld vraagt, in dit geval 50 eurocent, om aan een behoefte te voldoen, men ook respect moet hebben voor degene met die behoefte. In Antwerpen-Centraal zijn dat in meerderheid, meen ik, nog altijd Vlamingen.

Mocht hetzelfde gebeuren in bijvoorbeeld Liège-Guillemins, zou het kot te klein zijn geweest. *Et pour cause!*

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

22 **Samengevoegde vragen van**

- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het controleren van tickets op de trein en het boordtarief" (nr. 1670)

- de heer Daniel Senesael aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het geringe aantal controles van de vervoerbewijzen in de trein" (nr. 1700)

- de heer Wouter Raskin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de ticketcontroles in de treinen" (nr. 1723)

22 **Questions jointes de**

- M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le contrôle des tickets dans les trains et le tarif à bord" (n° 1670)

- M. Daniel Senesael à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le faible taux de contrôle des billets à l'intérieur des trains" (n° 1700)

- M. Wouter Raskin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le contrôle des tickets dans les trains" (n° 1723)

22.01 **David Geerts** (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, deze week zijn er persberichten geweest van Trein-Tram-Bus en navetteurs.be omtrent het boordtarief en de controles die er op de trein verricht worden.

Ze zeggen dat het toekomstige systeem van die zeven euro extra – het is nu al de zoveelste keer dat dit vandaag ter sprake komt – een slecht signaal is omdat het zwartrijders beloont ten opzichte van mensen die het goed menen en waarvoor het meer geld kost. Uit een steekproef blijkt dat de kans op controle vrij laag is, namelijk 44 procent. Voor treinen naar de hoofdstad bedraagt dat percentage 30 procent.

De NMBS ontkent in een repliek dat er zo weinig gecontroleerd wordt en zegt dat uit eigen steekproeven blijkt dat de kans op controle 63 procent bedraagt. In februari zou er zelfs meer personeel worden ingezet enkel voor het controleren van tickets, de zogenaamde ticketcontroleteams of TiCo's.

Is er normalerwijze op elke trein een controle voorzien van de tickets door de treinbegeleider? Wanneer kan de treinbegeleider beslissen om geen controle uit te voeren? Hoeveel mensen werden in 2012, 2013 en 2014 betrapt zonder geldig vervoersbewijs? Wat waren de gevorderde bedragen? Hoe lang zijn de TiCo-teams al aan het werk?

22.02 **Wouter Raskin** (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, ik bespaar u het schetsen van het kader, dat heeft collega Geerts al gedaan.

De cijfers van de steekproef van Trein-Tram-Bus zijn duidelijk. De eigen steekproef van de NMBS spreekt die cijfers enigszins tegen. Niettemin beslist de NMBS toch om haar ticketcontroleteams uit te breiden van 50 naar 70. Dat zal toch ook niet voor niets gebeuren.

Overweegt de NMBS andere manieren van ticketcontrole? Zo ja, welke? In het Verenigd Koninkrijk en Nederland bestaat een systeem van poortjes om de toegang tot perrons mogelijk te maken voor wie in het bezit is van een geldig vervoersbewijs. Bij ons bestaat dat ook al in sommige metrostations. Hoe staat u tegenover de installatie van zulke poortjes? Werd daar al onderzoek naar verricht?

Ervaart de NMBS zwartrijden als een groeiend probleem? Zo ja, beschikt u over cijfers om dit aan te tonen?

Mijn laatste vraag ligt in het verlengde van vragen die collega's Top en Van den Bergh al hebben gesteld in verband met de meerprijs van zeven euro die vanaf 1 februari wordt ingesteld. Wordt er niet langer een onderscheid gemaakt tussen bewuste zwartreizigers en reizigers die omwille van legitieme redenen er niet in geslaagd zijn een ticket te kopen en dit gemeld hebben aan de treinbegeleider? Bent u van mening dat dit een effectieve maatregel is om het zwartrijden tegen te gaan?

22.03 **Jacqueline Galant**, ministre: La SNCB a réalisé une enquête sous forme de *mystery shopping* relative aux contrôles à bord des trains et aux annonces communiquées à la clientèle, de septembre à octobre 2014. Cette enquête a mis en évidence un taux de contrôle moyen pour l'ensemble du réseau ferroviaire belge de 62,9 %.

Le *mystery shopping* est basé sur plus ou moins 2 500 observations, tandis que l'enquête des associations navetteurs.be portant sur les trains, les trams et les bus s'appuyait seulement sur 436 observations.

Le nombre d'accompagnateurs à recruter cette année tient en effet compte des besoins à combler s'agissant du cadre actuellement fixé pour les équipes TiCO (Ticket Control Team): vingt équipes de quatre ou trois accompagnateurs de train spécialement chargés de contrôler les titres de transport. Une cinquantaine d'agents font partie de ces équipes qui ont été créées en octobre 2010. Dans les mois à venir, elles seront renforcées.

De NMBS plant op dit moment geen andere vormen van ticketcontrole. De ticketcontrole zal evolueren naargelang er nieuwe technologieën gebruikt worden. De NMBS is om principiële redenen gekant tegen het idee algemene toegangspoortjes in de stations te plaatsen. Het station wordt beschouwd als een open plaats.

De meerprijs van zeven euro die een reiziger zonder geldig vervoerbewijs zal moeten betalen, is voldoende hoog om een ontradend effect te hebben voor passagiers die hun kans wagen en weegt relatief zwaarder door op de ticketprijs voor kortere afstanden, waar de problematiek van het zwartrijden het grootst is.

Als er op de opstapplaats geen loket, geen aangestelde en geen verkoopautomaat zijn, wordt het supplement van het boordtarief niet aangerekend. Het verkoopsysteem van de treinbegeleider herkent deze gevallen automatisch via regelmatige synchronisatie. Indien het supplement toch werd aangerekend, kan de reiziger zich altijd wenden tot de klantendienst.

De NMBS tracht op alle treinen een ticketcontrole uit te voeren.

Dans la grande majorité des trains, le chef de bord est seul et assure toutes les tâches requises, qu'elles soient liées à la sécurité ou à la ponctualité ou encore qu'elles soient d'ordre commercial.

Le contrôle des titres de transport fait donc bien partie des missions de tout accompagnateur de train, mais son degré de réalisation peut varier très fortement en fonction de la situation du train.

In 2012 en 2013 werden respectievelijk 517 000 en 554 000 reizigers zonder geldig vervoerbewijs betrapt. De gevorderde bedragen waren respectievelijk 4,3 en 4,9 miljoen euro. De trend is stijgend sedert 2008. De cijfers voor 2014 zijn nog niet beschikbaar.

Op 19 november is het officiële persbericht verschenen met de aankondiging van de nieuwe reglementering rond de boordtarieven. Reeds in oktober werd een eerste sensibilisatiecampagne gevoerd en deze maand wordt de boodschap opnieuw intensief via diverse kanalen gebracht.

De hoofdbedoeling van het boordtarief is de preventie van agressie door de reglementering te vereenvoudigen. In een eerste periode dreigt deze verandering voor een bepaald aantal reizigers problemen op te leveren.

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

Voor alle duidelijkheid, ook aan uw voorgangers, minister Magnette en minister Labille, heb ik altijd gezegd dat ik problemen had met het boordtarief van zeven euro. Het is niet omdat ik nu een andere pet opgezet heb, dat ik van mening veranderd ben. Ik heb dat toen zo gezegd, omdat ik er echt van overtuigd ben dat het

een slechte maatregel is in het licht van agressie. Ik hoop dat ik het bij het foute eind heb, maar dat heb ik twee jaar geleden, toen die beslissing genomen was, ook reeds gezegd in deze commissie.

Ik ben wel verbaasd over het aantal reizigers dat betraapt wordt zonder een geldig vervoersbewijs. Ik zal de cijfers van 517 000, 4,3 en 4,9 miljoen euro straks nogmaals verifiëren. Dank u.

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

Laat mij het even hebben over die toegangspoortjes. Ik verneem dat er geen plannen in die zin zijn, meer nog, dat de NMBS in principe tegen dat soort poortjes is.

Eenzijds, stelt u terecht dat een station een open plaats is. Ik denk dat niemand dat betwijfelt. Anderzijds, ga ik er toch vanuit, voor zover ik juist geïnformeerd ben, dat het perron in principe enkel toegankelijk zou mogen zijn voor personen met een geldig vervoersbewijs. Mijn bronnen zeggen mij ook dat het systeem op zijn minst toch wel eens overdacht zou mogen worden, omdat het in staat zou zijn om zichzelf terug te verdienen. Mijn oproep aan u is om de stelling tegen het project overboord te gooien en toch de moeite te nemen om één en ander te onderzoeken.

Ik stel me ook de vraag of die gelijkschakeling van zwartrijders en mensen die te goeder trouw zijn en niet in staat zijn geweest om een ticket te kopen, om welke reden dan ook, wel een goede zaak is. Ik vraag me ook af of zwartrijders daardoor tegengehouden zullen worden. Het wordt immers nog goedkoper om zwart te rijden. Schofferen we zo niet de meerderheid van mensen die te goeder trouw waren, nu we ze gewoon gelijkschakelen met mensen die bewust gaan zwartrijden.

Ik begrijp ook dat er een aantal maatregelen genomen zijn om te voorkomen dat mensen die niet in staat waren om via een automaat een ticket te bemachtigen, vrij te stellen van die toeslag. Maar ik stel me soms vragen bij de gsm-verbinding. Heeft de treinbegeleider altijd toegang tot de juiste informatie? Ik kan me voorstellen dat dit zal leiden tot heel wat frustraties, onduidelijkheden en klachten.

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

23 Vraag van de heer Peter Dedecker aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de inschrijving van voertuigen binnen een familie" (nr. 1617)

23 Question de M. Peter Dedecker à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'immatriculation des véhicules au sein d'une même famille" (n° 1617)

23.01 Peter Dedecker (N-VA): Op de website van de FOD Mobiliteit, dienst Inschrijving van Voertuigen, waarvan u de link hebt gekregen, is melding gemaakt van een aantal vereiste bijlagen voor wie zijn kentekenplaat of nummerplaat wil overdragen aan een echtgenoot of echtgenote, wettelijk samenwonende of een van de kinderen van de titularis. Daartoe zijn twee bijlagen nodig, namelijk: ten eerste, het blijkbaar handgeschreven akkoord van degene die zijn of haar kentekenplaat wenst over te dragen of een bewijs van overlijden; en, ten tweede, een uittreksel uit het attest van wettelijke samenwoning, een uittreksel uit de geboorteakte of een ander dergelijk uittreksel, telkens met de vereiste dat het uittreksel maximaal vijftien dagen oud mag zijn.

Dat lijkt mij, eerlijk gezegd, absurd. Ik vraag mij af waar de opstellers van die regels toen met hun hoofd zaten. Het ouderschap bijvoorbeeld lijkt mij niet bijzonder variabel te zijn. Ik weet dan ook niet waarom de noodzaak van een levensduur van het attest is ingevoerd. Waarom mag een attest dat bewijst dat iemand ouder of kind is, maximaal slechts vijftien dagen oud zijn?

Bovendien veroorzaakt dergelijke werkwijze heel wat administratieve rompslomp en overlast. Ze gaat ook regelrecht in tegen het principe *only once*, dat de huidige regering uitdraagt, dat ook in het regeerakkoord is opgenomen en dat al langer van toepassing is. Wij willen de burger en de administratie niet nodeloos belasten met gegevens die eigenlijk al in het bezit van de overheid zijn. Alle gegevens en attesten zijn immers al in het Rijksregister opgenomen. In dat register staat wie met wie samenwoont en wie ouder is van welk kind.

Kunnen die gegevens dus niet beter rechtstreeks uit het Rijksregister worden gehaald?

Kortom, aangezien de administratie een en ander toch zelf kan, zou de tweede verplichte bijdrage niet beter gewoon worden afgeschaft? Dat lijkt mij een ideale administratieve lastenverlaging.

23.02 Minister **Jacqueline Galant**: De informatie op de website van de FOD Mobiliteit en Vervoer inzake de overdracht van een kentekenplaat is een instructie bedoeld voor de medewerkers van de DIV en voor de burger. De bedoeling van de instructie is de reglementering te verduidelijken, een uniforme procedure te verschaffen en een gelijke behandeling van de burger te garanderen.

Om de procedure niet nodeloos complex te maken, werd voor elk van de voor te leggen attesten een geldigheidsperiode van vijftien dagen in acht genomen. In het geval van het attest dat de afstamming of de wettelijke adoptie moet staven, zou inderdaad een soepelere geldigheidsperiode kunnen worden gehanteerd. Ik ben bereid dat met mijn administratie te herbekijken.

Inzake de administratieve lasten die de burger worden opgelegd, moet worden onderzocht of de gegevens over afstamming, huwelijk en overlijden via elektronische weg kunnen worden geverifieerd. Voor dergelijke informatie is immers toegang tot het Rijksregister noodzakelijk. Bovendien gaat het hier om de uitwisseling van persoonlijke gegevens. Voor de overdracht van dergelijke gegevens is steeds een machtiging van de Commissie voor de Bescherming van de Persoonlijke Levenssfeer vereist.

23.03 **Peter Dedecker** (N-VA): Mevrouw de minister, ik dank u voor het antwoord.

Inderdaad, men heeft toegang tot het Rijksregister nodig. Die toegang zal, zoals in het regeerakkoord staat, gratis worden voor de overheidsdiensten. Die last voor de DIV zal dus zeer beperkt zijn.

Er is uiteraard nog een machtiging van het Rijksregister nodig, maar het lijkt mij wel een heel grote stap vooruit als de gegevens rechtstreeks bij het Rijksregister worden opgehaald. Alle nodige informatie zit daar.

Ik denk dat u hier een mooie samenwerking zult kunnen zien met de staatssecretaris bevoegd voor administratieve vereenvoudiging.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

24 **Question de M. Benoit Hellings à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'appel de l'État belge contre l'ordonnance du tribunal de première instance de Bruxelles exigeant la cessation du 'plan Wathelet'" (n° 1708)**

24 **Vraag van de heer Benoit Hellings aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het beroep van de Belgische Staat tegen de uitspraak van de Brusselse rechtbank van eerste aanleg, die de stopzetting van het plan-Wathelet oplegt" (nr. 1708)**

24.01 **Benoit Hellings** (Ecolo-Groen): Madame la présidente, madame la ministre, la presse s'est récemment fait l'écho d'un appel incident – c'est ainsi que cela s'appelle – que le gouvernement a interjeté, à la mi-décembre, contre l'ordonnance du tribunal de première instance de Bruxelles du 31 juillet 2014, la fameuse ordonnance qui met à mal le 'plan Wathelet'.

Par cet appel, vous contestez l'un des deux motifs sur base duquel s'est fondé le juge pour ordonner la cessation du 'plan Wathelet', à savoir l'absence de consultation du public préalablement à son entrée en vigueur. Je m'étonne de cette décision, puisque votre accord de gouvernement prévoit explicitement, je le cite, que "chaque procédure de création et de modification éventuelle d'une route aérienne devra être soumise au Conseil des ministres après des études d'impact sérieuses (en termes de sécurité, capacité et environnement) et après consultation de la population."

Il semble donc que vous ayez décidé, quatre mois à peine après la formation du gouvernement, de balayer d'un trait l'objectif de consultation de la population, qui est pourtant indispensable afin de trouver un équilibre dans le dossier du survol aérien de Bruxelles et de sa périphérie. Il y avait pourtant lieu de se réjouir de cette volonté de transparence, qui tranchait radicalement, il faut le dire, avec les décisions partisans prises depuis des années dans le dossier du survol aérien par vos prédécesseurs.

Au demeurant, il me semble que la consultation du public, qui découle d'une convention internationale, qui s'appelle la Convention d'Aarhus, n'est pas si difficile à organiser et peut prendre des formes assez souples, s'écartant si nécessaire de la traditionnelle enquête publique.

Dès lors, mes questions sont les suivantes.

Pouvez-vous me préciser le contenu et les objectifs de la requête d'appel que vous avez introduite, sachant que vous avez annoncé que vous appliqueriez le moratoire sur le 'plan Wathelet'?

Quelles sont les raisons qui vous empêchent d'organiser une consultation du public pour l'entrée en vigueur de nouvelles routes aériennes? Pourquoi avoir renoncé à cet objectif?

Votre appel ne risque-t-il pas de menacer l'entièreté de l'ordonnance prononcée en première instance et plus précisément le retour aux routes aériennes en vigueur avant le 6 février 2014, à savoir avant le 'plan Wathelet'?

Quel est le calendrier fixé pour cette procédure, sachant qu'elle se joint à l'appel introduit par les communes de Kraainem et de Wezembeek-Oppem?

24.02 Jacqueline Galant, ministre: Madame la présidente, cher collègue, l'État conteste qu'une instruction soit un plan au sens de la loi du 13 février 2006 et estime dès lors que cette loi n'a pas à s'appliquer dans le cadre de l'élaboration de nouvelles instructions.

Ces consultations auront bien lieu car prévues dans l'accord de gouvernement. Chaque procédure de création et de modification éventuelle d'une route aérienne devra être soumise au Conseil des ministres après des études d'impact sérieuses en termes de sécurité, capacité, environnement et après consultation de la population.

L'appel de l'État est mineur et ne concerne précisément que la qualification d'une instruction en plan au sens de ladite loi. Pour la décision en justice rendue dans l'ordonnance du 31 juillet, l'État a acquiescé.

Le 2 avril 2015, le 'plan Wathelet' ne sera plus mis en œuvre.

24.03 Benoit Hellings (Ecolo-Groen): Madame la ministre, vous avez répondu tellement vite que je n'ai pas tout compris; je relirai le rapport.

Tout ce qui compte, c'est que l'appel incident que vous avez introduit ne vise pas à casser la décision de justice annulant le 'plan Wathelet'. C'est ce que je retiens et c'est le plus important.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

25 Question de M. Éric Thiébaud à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'existence de projets de 'déconstruction' de matériel ferroviaire hors d'usage" (n° 1709)

25 Vraag van de heer Éric Thiébaud aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "projecten voor de ontmanteling van buiten gebruik gesteld spoorwegmaterieel" (nr. 1709)

25.01 Éric Thiébaud (PS): Madame la présidente, madame la ministre, plusieurs projets de déconstruction et de recyclage de matériel ferroviaire hors d'usage ont vu le jour en France. Mes voisins du Nord-Pas-de-Calais m'ont ainsi fait part de l'existence de partenariats industriels qui organisent une filière de déconstruction de voitures et de wagons de fret. Il s'agit de collaborations de sociétés ferroviaires spécialisées qui mettent en commun leur savoir-faire et leur expertise.

Comme ils me l'ont expliqué, les opérations de déconstruction se font encore trop souvent, aujourd'hui, avec des tris de matériaux non systématiques et un traitement des déchets par enfouissement.

C'est donc dans une optique de développement durable que plusieurs projets de déconstruction de matériel

ferroviaire naissent dans le Nord de la France, avec la volonté de prendre en compte plusieurs enjeux clés: la préservation de l'environnement (grâce au désamiantage complet et une valorisation maximale des matériaux) et le développement industriel.

En France, ce ne sont pas moins de 150 kilomètres de matériel roulant désaffecté qui sont entreposés, en attente de déconstruction. Il s'agit d'un enjeu majeur.

Madame la ministre, j'aimerais connaître votre position par rapport à de telles initiatives. Des expériences de ce type existent-elles dans notre pays? Au regard de l'état de notre parc ferroviaire roulant hors d'usage, ne serait-il pas opportun de développer aussi ce type de projet de déconstruction? À cet égard, pourriez-vous d'ailleurs m'indiquer la quantité de matériel désaffecté entreposé dans notre pays et susceptible de faire l'objet de telles opérations de déconstruction ferroviaire?

25.02 Jacqueline Galant, ministre: Monsieur Thiébaut, la problématique de la valorisation du matériel roulant retiré du service est effectivement prise en compte par la SNCB depuis plusieurs années. Il s'agit d'un processus continu lié aux mises hors service du matériel.

Deux possibilités existent. Soit la revente pour réemploi à la condition expresse que le matériel soit exempt d'amiante ou, si le matériel en contient, ce qui est le plus fréquent, que le candidat acheteur puisse encore utiliser le matériel après enlèvement de l'amiante; soit le ferrailage, en combinaison ou non avec un enlèvement préalable de l'amiante, le plus souvent sur le site du ferrailleur acheteur.

Ces ventes sont conclues via des contrats qui font suite à des appels d'offres au plus offrant auprès des candidats acheteurs en Belgique pour limiter les coûts de transport. La vente effective n'est conclue que lorsque les documents relatifs au désamiantage et à l'élimination de l'amiante sont en possession de la SNCB.

C'est seulement alors que la mise à la mitraille a lieu.

La valorisation du matériel envoyé à la ferraille est opérée par le ferrailleur qui dispose d'installations industrielles de tri et de diverses filières de valorisation.

La SNCB possède actuellement environ 100 véhicules divers (locomotives, voitures à détruire, réemploi potentiel et mise à la mitraille) qui seront progressivement éliminés.

25.03 Éric Thiébaut (PS): Madame la ministre, je vous remercie pour cette réponse très complète.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

26 Question de M. Éric Thiébaut à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'état des petites gares de Quiévrain, Thulin, Hainin et Boussu" (n° 1710)

26 Vraag van de heer Éric Thiébaut aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de toestand in de kleine stations Quiévrain, Thulin, Hainin en Boussu" (nr. 1710)

26.01 Éric Thiébaut (PS): Monsieur le président, madame la ministre, connaissant votre attachement pour les zones rurales, je souhaitais attirer votre attention sur l'état des gares de Quiévrain, Boussu, Thulin et Hainin, situées sur la ligne 97 entre Quiévrain et Mons, région que vous connaissez bien.

Je suis régulièrement interpellé par des voyageurs sur la sécurité, l'absence de confort dans ces gares ou le manque de communication. J'ai d'ailleurs pu constater *de visu* ces problèmes en empruntant moi-même cette ligne.

Ainsi, la gare de Quiévrain, qui constitue un important lieu de passage pour les élèves et les navetteurs se rendant à Mons et Bruxelles, se limite à un ancien bâtiment du XIX^e siècle très mal entretenu, donnant une image d'abandon total.

En gare de Thulin, le problème principal pour les voyageurs réside dans l'information défailante. Il n'est pas

rare de voir des gens attendre en vain leur train sur le quai, alors qu'il a été tout bonnement supprimé. Les haut-parleurs installés sur la voie s'avèrent souvent silencieux. Par ailleurs, il semble que les informations données sur le site 'Railtime' soient souvent tardives.

La station de Hainin se dénote par l'absence d'un bâtiment digne d'une gare. Seul un panneau sur le quai indique aux voyageurs le nom de l'arrêt. Ceux-ci sont accueillis par des tags grossièrement badigeonnés et par la vue d'un ancien abri dans un état déplorable. Visiblement, Infrabel estime l'endroit indigne d'un entretien sérieux et systématique.

Enfin, la gare de Boussu, comme sa consœur de Quiévrain, donne l'image d'un chemin de fer d'une autre époque. Le bâtiment est complètement fermé, criblé de tags, sans vie, sans âme et est repoussant.

Dans un contexte où l'on souhaite encourager les usagers à utiliser les transports publics, vous conviendrez, madame la ministre, qu'il paraît incohérent de laisser des gares, quel que soit leur niveau de fréquentation, dans un pareil état.

Madame la ministre veillerez-vous à ce qu'un entretien constant, systématique et rigoureux de ces gares se réalise durant la durée de votre mandature? Si oui, des mesures spécifiques sont-elles prévues pour ces petites gares? Au niveau de l'accueil, des solutions peuvent-elles être envisagées pour éviter que les voyageurs ne se résignent, dans certaines gares, à s'adresser à un simple conteneur qui fait office de guichet? Au niveau de l'information, est-il logique que de simples haut-parleurs servent de référence pour communiquer avec les navetteurs dans certains cas? Êtes-vous informée des lacunes liées à leur usage?

26.02 Jacqueline Galant, ministre: Cher collègue, aux points d'arrêts de Hainin et de Thulin, la collecte des déchets est réalisée deux fois par semaine. Une campagne de sensibilisation au respect de la propreté des espaces va être lancée sous peu. De nouvelles poubelles seront installées au printemps et du polycarbonate remplacera les vitres brisées des abris. Le fonctionnement des haut-parleurs en gare de Thulin va être vérifié et le nécessaire sera fait pour pallier les manquements éventuels au niveau des annonces.

La SNCB recherche depuis plusieurs années, en collaboration avec les communes, des partenaires locaux ou régionaux pour trouver une affectation nouvelle aux gares de Quiévrain et de Boussu, tout en préservant leur caractère urbanistique, en essayant de maintenir une salle d'attente à Boussu et de réaménager un guichet et une salle d'attente à Quiévrain.

26.03 Éric Thiébaud (PS): Madame la ministre, je vous remercie. Je vous invite également à reprendre contact avec le bourgmestre de Boussu pour la problématique de la gare. Je pense que la commune de Boussu est intéressée, mais que la somme demandée par Infrabel pour cette gare pose problème.

Le dossier de Quiévrain dure depuis des années. Il y a eu un projet de restauration, de création de logements sur le terrain appartenant à la SNCB et annexe à la gare. C'est un dossier qui s'enlise et il serait vraiment urgent de s'en occuper. Mais vous connaissez bien la bourgmestre de Quiévrain, je pense, et je vous invite également à prendre contact avec elle très rapidement pour ce dossier. Elle travaille à la commune de Jurbise ...

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

27 Question de M. Éric Thiébaud à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la gare de Saint-Ghislain" (n° 1711)

27 Vraag van de heer Éric Thiébaud aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het station Saint-Ghislain" (nr. 1711)

27.01 Éric Thiébaud (PS): Madame la présidente, madame la ministre, j'ai quelques questions spécifiques concernant la gare de Saint-Ghislain, deuxième gare la plus fréquentée du Borinage derrière celle de Mons. Tout d'abord, il y a le plan d'investissement 2013-2025 de la SNCB, approuvé par le gouvernement précédent et qui prévoit un montant de 1,88 million d'ici 2025 pour cette gare. Pourriez-vous confirmer le maintien des engagements inscrits dans ce plan pour Saint-Ghislain? Pourriez-vous indiquer un calendrier pour la réalisation des travaux de rénovation du bâtiment intérieur? Elle est très jolie à l'extérieur, mais à l'intérieur, l'état est assez pitoyable. Je peux en attester.

De nombreuses personnes à mobilité réduite se plaignent également d'un manque d'accès aux quais et attendent avec impatience des transformations. Pouvez-vous les rassurer? Le plan d'investissement tient-il compte de leur situation?

Je reçois aussi beaucoup de sollicitations depuis l'application du nouveau plan de transport. De nombreuses personnes travaillant à horaire décalé se plaignent de la suppression du premier train du matin à 4 h 22 à Saint-Ghislain pour se rendre à Bruxelles. Elles regrettent d'être contraintes de se rendre directement à Mons pour pouvoir rejoindre leur lieu de travail alors qu'elles résident à proximité de Saint-Ghislain. Une réhabilitation du train de 4 h 22 est-elle envisageable? Si pas, une évaluation de la nouvelle grille horaire pourrait-elle l'y conduire?

Enfin, j'ai été sensibilisé au fait que du matériel roulant de la SNCB resterait en stand-by les week-ends en gare de Saint-Ghislain. Il s'agirait notamment des trains de la ligne Zaventem-Mons qui, une fois tous les voyageurs débarqués, continueraient à vide jusqu'à Saint-Ghislain. Ils y resteraient alors en stand-by, avec comme conséquence un encombrement du site de Saint-Ghislain, mais également un manque de rentabilité puisqu'on abandonne des voyageurs susceptibles de se rendre en gare de Saint-Ghislain. Qu'en est-il, madame la ministre? Confirmez-vous cette situation? Si oui, des réponses peuvent-elles être apportées pour mieux exploiter cette ligne?

27.02 Jacqueline Galant, ministre: Monsieur Thiébaud, les travaux de rénovation de la gare de Saint-Ghislain viennent d'être lancés en première phase: la mise en place pour le 27 avril 2015 d'un conteneur guichet et d'une salle d'attente pour travailler plus rapidement à la rénovation intérieure.

La rénovation sera adjudgée le 12 février prochain pour près de 700 000 euros et les travaux devraient débuter à la mi-mai.

L'offre de trains prévue sur la ligne 97 Quiévrain-Mons tient compte des flux de clientèle observés ces dernières années. À moyens de production constants, la SNCB a dû faire des choix pour renforcer l'offre sur des lignes où la clientèle est plus importante. C'est dans ce contexte qu'a été supprimé le premier train qui circulait entre Saint-Ghislain et Mons.

En ce qui concerne le garage des rames de trains des relations Mons-Bruxelles aéroport, il existe des parcours à vide entre Mons et Saint-Ghislain et entre Saint-Ghislain et Mons en semaine.

Cette situation est temporaire et évoluera en fonction des travaux de la gare de Mons. À partir du 2 février 2015, certains parcours à vide seront d'ailleurs supprimés.

27.03 Éric Thiébaud (PS): Madame la ministre, voilà de bonnes nouvelles pour cette belle gare de Saint-Ghislain!

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

28 Question de M. Éric Thiébaud à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la réouverture de la ligne ferroviaire Valenciennes-Mons" (n° 1712)

28 Vraag van de heer Éric Thiébaud aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de heropening van de spoorlijn Valenciennes-Bergen" (nr. 1712)

28.01 Éric Thiébaud (PS): Madame la ministre, comme vous le savez, cela fait quelques années que je milite activement pour la réouverture de la ligne ferroviaire entre Mons et Valenciennes. Connaissant votre attachement pour ce dossier – nous y avons d'ailleurs travaillé ensemble dans la *task force* de Mons-Borinage avant que vous ne soyez désignée comme ministre –, je tenais à vous interpeller pour connaître l'état d'avancement de celui-ci.

Pour rappel, votre prédécesseur, M. Jean-Pascal Labille, avait marqué son accord fin 2013 pour la réouverture de la ligne franco-belge et en avait informé les autorités françaises. Parmi les éléments de l'accord, il était notamment acquis qu'après trois années consacrées aux diverses procédures administratives et l'étude de projet, les travaux seraient réalisés en 2017 et la ligne mise en service en 2018.

En ce qui concerne le financement, le gouvernement wallon précédent avait été décisif puisque la réouverture de la ligne Mons-Valenciennes a été retenue parmi les 18 projets prioritaires dans le plan d'investissement du rail, pour un montant de 6 millions d'euros.

Aujourd'hui, il paraît donc essentiel qu'un dialogue constructif ait lieu entre le gouvernement fédéral et la Région wallonne pour que les engagements soient respectés et que le projet aboutisse.

Qu'en est-il? Pourriez-vous faire le point sur ce dossier et m'indiquer l'état d'avancement de celui-ci? Les travaux et la mise en service de la ligne à l'échéance 2018 seront-ils bien réalisés comme prévu?

Enfin, pourriez-vous m'assurer de votre engagement à concrétiser ce projet et de votre volonté de porter une collaboration constructive avec la Région wallonne à cette fin?

28.02 Jacqueline Galant, ministre: Cher collègue, ce point a été abordé lors de la rencontre entre le premier ministre et le président français. Il fait également l'objet de discussions avec mon collègue français, que j'ai encore vu au début de cette semaine.

Le plan d'investissement pluriannuel 2013-2025 prévoit des moyens qui peuvent être utilisés pour des projets prioritaires pour les Régions. La Wallonie a effectivement repris le projet de réouverture de la ligne Valenciennes-Mons dans la liste des priorités wallonnes. La définition des budgets qui sont à disposition des projets régionaux fait partie des négociations actuelles entre le gouvernement fédéral et les Régions.

La décision finale n'a pas encore été prise. Nous sommes dans la période de négociations entre les deux pays en vue de rouvrir enfin cette ligne.

28.03 Éric Thiébaut (PS): Il n'y a donc pas encore de calendrier qui a été défini, que ce soit pour une décision ou des travaux?

28.04 Jacqueline Galant, ministre: C'est en bonne voie.

28.05 Éric Thiébaut (PS): C'est le cas de le dire! Merci.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

29 Question de M. Éric Thiébaut à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le mécontentement des navetteurs de la ligne Bruxelles-Mons-Quévrain à la suite de l'application du nouveau plan de transport" (n° 1713)

29 Vraag van de heer Éric Thiébaut aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het ongenoegen van de pendelaars op de lijn Brussel-Bergen-Quévrain ten gevolge van de toepassing van het nieuwe vervoersplan" (nr. 1713)

29.01 Éric Thiébaut (PS): Madame la ministre, depuis la mise en oeuvre du nouveau plan de transport de la SNCB, les nerfs des navetteurs sont mis à rude épreuve.

Les retards se multiplient et s'amplifient. À la gare de Bruxelles-Midi, sur certaines lignes, comme celle de Bruxelles-Mons-Quévrain, encore elle, les voyageurs ne parlent que de retards, de trains annulés à la dernière minute, non chauffés et vétustes où il est impossible de s'asseoir. Plusieurs témoignages allant dans ce sens me sont parvenus et, la dernière fois que j'ai emprunté cette ligne, j'ai eu des commentaires négatifs des usagers.

Ceci étant dit, votre note de politique générale insistait sur la ponctualité des trains et des engagements clairs étaient pris pour lutter contre les retards. On peut s'en réjouir mais, aujourd'hui, les usagers attendent des résultats. Ils veulent des réponses concrètes à la suite des couacs enregistrés depuis le lancement du nouveau plan de transport.

Aussi, madame la ministre, pourriez-vous indiquer les causes des retards à répétition enregistrés sur la ligne Bruxelles-Mons-Quévrain depuis le 15 décembre dernier? Ne craignez-vous pas que les désagréments occasionnés aux navetteurs dégradent l'image de la SNCB auprès de l'opinion publique? Des initiatives

précises seront-elles prises pour éviter ces retards et évaluer l'efficacité du nouveau plan de transport? Si oui, lesquelles? Où en sont vos engagements visant à intensifier les efforts de la SNCB et d'Infrabel afin d'améliorer la ponctualité à court et à moyen termes?

Enfin, pour ce qui est du confort des passagers utilisant cette ligne, plus particulièrement sur le tronçon entre Mons-Saint-Ghislain-Quévrain, allez-vous tenir compte des plaintes? Quelles réponses leur apporterez-vous face au manque de places disponibles aux heures de pointe, face aux carences en chauffage et face aux lacunes sur les correspondances, notamment la suppression répétée du train entre Saint-Ghislain et Quévrain le soir?

29.02 **Jacqueline Galant**, ministre: Madame la présidente, monsieur Thiébaud, je constate que vous ne prenez pas le train avec Mme Fonck qui m'a posé quasiment la même question. Une évaluation du plan de transport est prévue. En outre, le 4 février 2015, les deux CEO seront auditionnés ici en commission sur cette évaluation du plan de transport. Je vous réponds néanmoins avec plaisir.

Depuis la mise en place du nouveau plan de transport, la ponctualité de la ligne 96 a été négativement influencée par des incidents à charge de tiers, des problèmes de givre sur la caténaire et de nombreux incidents concernant le matériel roulant. La difficulté de réception des trains en gare de Mons à la suite des grands travaux qui s'y déroulent est aussi partiellement en cause dans les retards.

La performance en termes de ponctualité a, en effet, un impact sur l'image de la SNCB. Un groupe de travail spécifique Infrabel-SNCB a été mis en place afin d'analyser en profondeur les différents éléments perturbant la ponctualité et ainsi trouver des solutions à court terme, afin d'améliorer la régularité des différents convois qui transitent par Mons.

De façon plus globale, j'ai demandé à la SNCB de procéder sans tarder à une évaluation du nouveau plan de transport, afin de déterminer les mesures qui peuvent être prises à court et à moyen termes.

La relation Quévrain-Mons-Bruxelles est assurée par des automotrices de type *break*. Un suivi quotidien des compositions est effectué afin de détecter d'éventuelles suroccupations récurrentes et pouvoir ensuite y remédier. Le matériel *break* est en cours de modernisation, ce qui offrira un plus grand confort. La suppression occasionnelle des trains Saint-Ghislain-Quévrain est simplement due à des problèmes de matériel non récurrents.

29.03 **Éric Thiébaud** (PS): Madame la ministre, je vous remercie pour votre réponse. Il m'est arrivé de prendre le train, à plusieurs reprises, avec Mme Fonck. Par rapport aux problèmes spécifiques de cette ligne, vous m'avez donné tous les éléments qui m'aident à comprendre le problème.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

30 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 "le survol de Bruxelles" (n° 1462)

- M. Stéphane Crusnière à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les nuisances sonores dues au survol du Brabant wallon" (n° 1521)

30 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de vluchten boven Brussel" (nr. 1462)

- de heer Stéphane Crusnière aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de geluidsoverlast ten gevolge van het overvliegen van Waals-Brabant" (nr. 1521)

30.01 **Karine Lalieux** (PS): Madame la ministre, le 23 octobre dernier, vous demandiez un moratoire à Belgocontrol.

Le 5 novembre 2014, je vous interrogeais sur différents points. Vous m'aviez répondu alors que les études étaient en cours et vous m'invitiez à revenir vers vous quelques semaines plus tard, ce que je fais.

Madame la ministre, Belgocontrol indiquait, dans son communiqué du 23 octobre, que le moratoire sera

effectif, au plus tard, le 2 avril 2015. Cette date limite sera-t-elle respectée?

En ce qui concerne la route du canal, je vous interrogeais sur l'opportunité de la définir en P-RNAV. Sachant que l'utilisation de ce système implique une hyper-concentration des nuisances sonores des avions et que la route du canal n'est pas définie en P-RNAV, il me semble nécessaire d'évaluer l'impact de ce système sur les riverains du canal de Bruxelles. En effet, au lieu d'avoir une route de 3 à 5 kilomètres, ils auront une route de quelques centaines de mètres. On risque donc d'assister à une concentration des nuisances aux dépens de quelques riverains. Vous m'indiquiez également que cette question était toujours à l'étude. Cette étude est-elle terminée? Connaît-on l'impact en termes de nuisances sonores pour les riverains du canal de Bruxelles?

Vous avez également déclaré mener diverses concertations avec les Régions et les associations de riverains afin d'identifier des solutions structurelles pour réduire les nuisances sonores liées au survol de Bruxelles. Pouvez-vous nous détailler les pistes évoquées lors de ces concertations?

Pour ce qui concerne la question des astreintes exigibles à la suite du jugement de juillet 2014, quel est l'état de vos négociations avec la Région bruxelloise?

30.02 Stéphane Crusnière (PS): Madame la présidente, madame la ministre, je me permets de vous interpeller concernant le survol de la belle province du Brabant wallon par les avions qui atterrissent ou décollent de l'aéroport de Bruxelles national.

Concrètement, les communes de Braine-l'Alleud, Waterloo et La Hulpe sont touchées par les nuisances causées par les avions qui atterrissent sur la piste 01 de l'aéroport alors que les communes de Wavre, Chaumont-Gistoux et Grez-Doiceau sont impactées par les décollages.

En outre, de nombreuses plaintes ont déjà été formulées au sujet des atterrissages sur la piste 01. Une ASBL "Piste 01 ça suffit!! " a d'ailleurs vu le jour.

Des pistes de solution ont déjà été apportées par plusieurs acteurs politiques du Brabant wallon. Une de ces propositions consiste notamment à faire atterrir les avions en descente continue et non plus par paliers, comme c'est le cas actuellement. Cette solution ne modifie pas les zones de passage des avions, mais permet aux avions de voler à plus haute altitude. Dans ce cas de figure, il serait imposé aux pilotes d'arriver au-dessus de l'école du Berlaymont à une altitude de 1 049 mètres. Cela permettrait à la fois de diminuer les nuisances sonores et la pollution car les avions pourraient réduire leur puissance moteur beaucoup plus tôt. Ce type de procédure existe déjà dans de nombreux aéroports internationaux dont l'Aéroport Charles de Gaulle à Paris.

Madame la ministre, avez-vous donné à Belgocontrol la mission d'étudier la mise en œuvre de cette proposition dans l'intérêt des habitants du Brabant wallon? Vous aviez annoncé à l'époque que vous rencontreriez les représentants des différentes provinces. Une rencontre a-t-elle déjà eu lieu avec les représentants de la province du Brabant wallon? Si oui, pouvez-vous me spécifier la teneur des discussions et les pistes de solutions qui ont été abordées?

30.03 Jacqueline Galant, ministre: Je vous confirme que le moratoire sera, comme convenu, mis en œuvre le 2 avril 2015. Cela implique que, dans le respect de l'ordonnance du tribunal de première instance de Bruxelles du 31 juillet, les routes P-RNAV introduites après le 6 février ont été retirées. À ce stade j'ai donc respecté à la lettre l'ordonnance mentionnée et je compte bien entendu, comme je l'ai évoqué à plusieurs reprises, évaluer l'impact des routes P-RNAV dans le cadre d'autres concertations.

Comme je l'ai expliqué, ma méthode de travail en vue d'élaborer une solution structurelle est claire. Je veux écouter toutes les parties et commencer à travailler sur la base de l'analyse que je retirerai de ces consultations pour objectiver la problématique du survol. Je ne peux pas cacher que je regrette l'action de la Région bruxelloise alors que l'instruction relative au moratoire a été lancée dès ma prise de fonctions et alors que les concertations sont en cours. Je le répète, je souhaite trouver une solution dans l'intérêt de tous les Bruxellois, mais aussi des autres riverains concernés. Ce n'est qu'en dépassionnant le débat, qu'en travaillant dans la sérénité, que je pourrai atteindre cet objectif.

La "continuous descent approach" est une technique qui vise à assurer une descente continue des avions. Elle est effectuée avec les moteurs au ralenti, de l'altitude de croisière jusqu'au segment final de l'approche

et non plus par paliers, ce qui nécessite de mettre les gaz. L'avion est alors verrouillé sur sa trajectoire, réduisant ainsi la capacité d'écoulement du trafic, mais entraînant des économies de carburant, une pollution moindre et une légère réduction des nuisances sonores. Nous étudions actuellement cette piste de solution, ainsi que beaucoup d'autres.

En ce qui concerne votre deuxième question, nous avons effectivement rencontré les représentants du Brabant wallon. Je connais bien son leader. Comme les autres représentants d'autres associations, si d'autres représentants d'autorités provinciales ou communales souhaitent faire part de leur point de vue comme d'autres l'ont déjà fait, ils sont, bien entendu, les bienvenus. Pour conclure, je tiens à rappeler que je privilégie la transparence et la concertation, mais vu la complexité du dossier, il faut se donner du temps pour analyser tous les éléments afin de travailler à une solution structurelle et durable.

30.04 Karine Lalieux (PS): Madame la ministre, merci. Il n'y a donc pas de retard pour le moratoire, pas de P-RNAV pour la route du canal pour le moment, si j'ai bien compris. Il n'y a pas encore de pistes évoquées, vous continuez vos concertations.

30.05 Stéphane Crusnière (PS): Madame la ministre, merci pour vos réponses. Cela me rassure d'entendre que vous étudiez aussi la piste évoquée. J'aurai l'occasion de vous réinterroger sur l'avis qui a été remis concernant cette proposition. J'entends aussi votre disponibilité. Nous aurons certainement l'occasion tout prochainement de nous revoir.

30.06 Jacqueline Galant, ministre: (...)

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

31 Vraag van mevrouw Ann Vanheste aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de perronverhoging van het station van Adinkerke (De Panne)" (nr. 1720)

31 Question de Mme Ann Vanheste à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le rehaussement du quai de la gare de Adinkerke (La Panne)" (n° 1720)

31.01 Ann Vanheste (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, er bestaat een groot ongenoegen bij de reizigers die de trein nemen in het station van Adinkerke. Het opstappen in de trein verloopt namelijk moeizaam vanwege de hoge opstap door de lage perrons. Voornamelijk senioren en gezinnen met kleine kinderen ondervinden grote moeilijkheden om de trein in te stappen.

Reeds eerder stelde ik de vraag, aan mevrouw Vervotte, aan de heer Magnette, aan de heer Labille, en telkens werd het probleem verschoven naar een later tijdstip.

Adinkerke is een eindstation en in de zomer zeer drukbezocht omdat het in een kustgemeente ligt en omdat Plopsaland in de buurt ligt. Bewoners, en in het bijzonder senioren, hebben last om de trein af te stappen vanwege de lage perrons en het ongenoegen stijgt door het feit dat Koksijde een nieuw station kreeg met hoge perrons. Bewoners gaan vaak naar Koksijde om de trein te nemen in plaats van bij ons.

Mevrouw de minister, ik stel deze vraag voor de vierde keer, voor de eerste keer aan u, wanneer zal de perronverhoging er komen en ik hoop dat er na al die jaren eindelijk een concrete datum is?

31.02 Minister Jacqueline Galant: Mevrouw de voorzitter, het aanpassen van de hoogte van de perrons is ongetwijfeld een van de belangrijkste infrastructuraanpassingen die op vele plaatsen noodzakelijk zijn om tot comfortabel opstappen te komen. Dit is zeker het geval voor oudere personen en kinderen. Het is dan ook een van mijn aandachtspunten bij de herziening van het meerjareninvesteringsplan.

Ik hoop tegen midden 2015 meer duidelijkheid te hebben in verband met de nodige werken in het station Adinkerke-De Panne. U zult me dus nog eens moeten ondervragen.

31.03 Ann Vanheste (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, u weet antwoord midden 2015, dan zal ik het u opnieuw vragen.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

32 Question de Mme Karine Lalieux à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le 4^e paquet ferroviaire" (n° 1745)

32 Vraag van mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het vierde spoorwegpakket" (nr. 1745)

32.01 **Karine Lalieux** (PS): Madame la ministre, la présidence lettonne a rédigé un texte de compromis concernant le quatrième paquet ferroviaire. Les États membres doivent prendre position pour la fin du mois de janvier. Quelle sera la position défendue par la Belgique concernant la proposition lettonne? Des négociations sont-elles en cours avec d'autres États membres afin d'élargir les soutiens à la position Benelux?

32.02 **Jacqueline Galant**, ministre: Le gouvernement veut s'engager dans la libéralisation du transport ferroviaire mais souhaite qu'il soit tenu compte de la situation particulière de la Belgique, pays de petite taille, au carrefour des grands axes européens, avec une forte densité de population et un des réseaux ferroviaires les plus denses d'Europe, organisé de manière radiale autour de Bruxelles afin d'assurer les déplacements quotidiens de centaines de milliers de citoyens de et vers la capitale. La quasi-totalité de ce trafic ferroviaire est considéré comme un service essentiel devant être assuré à la population de manière continue et à des tarifs flexibles, validés par l'État belge par le biais d'un contrat de service public.

La Belgique soutiendra donc pleinement la règle déjà introduite lors de la libéralisation des trafics internationaux, donnant aux États la possibilité de veiller à ce que les services commerciaux proposés par de nouveaux opérateurs sur des lignes couvertes par un contrat de service public ne mettent pas en péril son équilibre économique.

De même, selon le principe de subsidiarité, le gouvernement belge est fermement attaché à la liberté qui lui est laissée par la législation actuelle de définir lui-même l'ampleur et les modalités des services ferroviaires à rendre à sa population et de décider quelle procédure sera la plus efficace et la moins coûteuse pour désigner l'opérateur qui sera chargé de cette mission de service public.

Enfin, dans ce contexte de libéralisation du transport ferroviaire qui impliquera progressivement un plus grand nombre d'acteurs sur le marché, la dimension sociale de cette évolution doit faire l'objet de dispositions plus précises dans la législation européenne. Il s'agit d'établir dans l'ensemble de l'Union européenne des principes contraignants afin d'éviter tout dumping social et toute concurrence déloyale des nouveaux entrants.

La position Benelux fut l'objet d'une discussion élargie entre les pays du Benelux, la France et l'Allemagne ce 26 janvier 2015. Nous avons décidé d'adresser une lettre commune à la présidence lettonne du Conseil lui demandant de privilégier la finalisation du pilier technique du quatrième paquet. Nous sommes en effet convaincus du fait qu'un plus haut degré d'harmonisation des règles de sécurité ferroviaire et des exigences d'interopérabilité sur l'ensemble du territoire européen est une condition essentielle à l'émergence de nouveaux services. L'aboutissement des textes du pilier technique du quatrième paquet est, pour nous comme pour nos pays voisins, plus important et prioritaire aux travaux menés sur le pilier politique du paquet, qui n'est pas du tout mûr à l'heure actuelle.

32.03 **Karine Lalieux** (PS): Madame la ministre, je vous remercie.

Si je vous comprends bien, vous restez sur la position Benelux. À mon sens, nous ne sommes pas mûrs du tout pour une libéralisation du transport des voyageurs.

J'espère donc que le gouvernement maintiendra cette position.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

33 Vraag van mevrouw Sonja Becq aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de nieuwe dienstregeling van de NMBS"

(nr. 1744)

33 Question de Mme Sonja Becq à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le nouvel horaire de la SNCB" (n° 1744)

33.01 **Sonja Becq** (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, ik dank u om mijn vraag op dit uur alsnog te kunnen stellen.

Mijn vraag gaat over de nieuwe dienstregeling van de NMBS, die op 15 december in werking is getreden en toen al heel wat discussie en commotie teweegbracht. Het was de bedoeling om tot een realistischer en vlotter systeem te komen en om vlottere verbindingen mogelijk te maken, daarbij een goede spreiding aanbiedend, een symmetrie in de dienstregeling en goede overstaptijden.

Uit de vele reacties die ik heb gekregen in mijn regio, blijkt dat er nogal wat vragen en bedenkingen rond te formuleren zijn. Ik heb trouwens begrepen dat u vorige week in deze commissie al hebt meegedeeld dat er zowat 1 100 klachten geregistreerd zijn over de nieuwe dienstregeling. Ten opzichte van het aantal reizigers is dat aantal klachten misschien niet erg veel, maar misschien laat ook niet iedereen officieel een klacht registreren.

De klachten die ik ontvang, gaan vaak over een vermindering van het aantal treinen, ook tijdens de spitsuren, en de gebrekkige capaciteit op die treinen. Sommige mensen kunnen niet meer opstappen, ondanks het feit dat er meer lijnen zijn; zij geraken er niet meer bij. Een van de klachten is dat vroeger een trein was samengesteld uit meer wagons of dat er een dubbeldektrein werd ingezet, maar dat dit nu niet meer het geval is. Ik denk meer bepaald aan de lijn Aarschot-Brussel, de lijn vanuit Opwijk-Asse naar Dendermonde-Brussel, de lijn Diest-Leuven en de lijn Haacht-Brussel. Dat is de regio van waaruit mij signalen werden gegeven. Van de lijn Geraardsbergen-Halle verneem ik bijvoorbeeld dat die niet meer aangepast is aan de schooluren; vroeger konden de kinderen op tijd op school geraken, maar daar wordt totaal geen rekening meer mee gehouden. Bovendien doet zich ook daar een capaciteitsprobleem voor, waardoor de kinderen de trein niet meer op kunnen.

Daarnaast krijg ik ook vragen omtrent de combinatie met een GEN-abonnement voor de regio Brussel en de Brusselse rand.

Mevrouw de minister, ik weet dat er op 4 februari een evaluatie volgt, maar ik had u toch graag concreet de volgende vragen gesteld.

Bent u op de hoogte van de geschetste problemen, of moet ik u de commentaar afzonderlijk doorgeven van de capaciteitsproblemen op verschillende lijnen, zoals Aarschot-Brussel, Dendermonde-Brussel, Diest-Leuven, Geraardsbergen-Halle, Halle-Brussel, Liedekerke-Brussel enzovoort?

Is het mogelijk om op die lijnen dubbeldektreinen in te zetten, of is er een gebrek aan voldoende dubbeldektreinstellen, zeker tijdens de spitsuren?

Is er bij de opmaak van de dienstregeling rekening gehouden met het aantal passagiers dat in een bepaald station afstapt? Zo werken bijvoorbeeld heel wat pendelaars in de buurt van het station Brussel-Noord en stoppen een aantal piekurentreinen op de lijn Dendermonde-Brussel daar niet meer, maar rijden ze via het station Brussel-West.

Hoe wordt er concreet overlegd met de overige vervoersmaatschappijen, zeker in de rand rond Brussel, opdat De Lijn, MIVB en TEC goed op mekaar kunnen worden afgestemd? Het gaat immers niet alleen over het gezamenlijke ticket, maar ook over de dienstregelingen.

33.02 Minister **Jacqueline Galant**: Mevrouw de voorzitter, mevrouw Becq, vanaf de start van het nieuwe treinaanbod op 14 december worden de treinbezettingen nauwgezet en continu opgevolgd, en dit voor het gehele net.

Een aantal overbezettingen werd geregistreerd. De dubbeldekrijtuigen worden overal op het net ingezet en vooral op de axiale lijn naar Brussel.

Er werd inderdaad ook rekening gehouden met het aantal opstappende en afstappende reizigers.

In de voorbereidingsfase van het nieuwe vervoersplan werden de overige vervoersmaatschappijen op regelmatige basis geïnformeerd over de concrete plannen van de NMBS, zodat ook zij hun dienstregeling hieraan konden aanpassen.

33.03 Sonja Becq (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, ik kan begrijpen dat u algemeen antwoordt, maar ik weet niet of er tijdens de hoorzitting ook op concrete situaties zal worden ingegaan.

U zegt dat men de capaciteit en de capaciteitsproblemen aan het registreren is. Ik denk dat dit een heel belangrijk element is.

Ik meen echter dat overleg met de andere vervoersmaatschappijen nog iets heel anders is dan het gegeven dat het zal worden meegedeeld en dat de anderen zich er maar moeten op afstemmen. Dat is niet altijd vanzelfsprekend voor een soepele overstap van de ene naar de andere lijn.

In die zin hoop ik dat de evaluatie echt lijn per lijn zal gebeuren en dat dit ook in de hoorzitting zal worden meegenomen. Dit zal geen eenvoudige oefening zijn, maar het moet ook vanuit de verschillende regio's grondig worden bekeken.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.19 uur.

La réunion publique de commission est levée à 17.19 heures.