



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRESENTANTS
DE BELGIQUE

INTEGRAAL VERSLAG
MET
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG
VAN DE TOESPRAKEN

COMPTE RENDU INTEGRAL
AVEC
COMPTE RENDU ANALYTIQUE TRADUIT
DES INTERVENTIONS

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

Woensdag

23-09-2015

Namiddag

Mercredi

23-09-2015

Après-midi

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

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

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

INHOUD

Samengevoegde vragen van	1
- juffrouw Yoleen Van Camp aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de wegtunnel onder het station Herentals" (nr. 5583)	1
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de voortzetting van de elektrificatie van lijn 15 Herentals-Mol-Neerpelt" (nr. 6072)	1
- juffrouw Yoleen Van Camp aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de ontduubeling van het spoor Herentals - Turnhout" (nr. 6234)	1
<i>Sprekers: David Geerts, Jacqueline Galant, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</i>	
Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de maatregelen om verkeersdoden te halveren tegen 2020" (nr. 5587)	3
<i>Sprekers: Jef Van den Bergh, Jacqueline Galant, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</i>	
Vraag van de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de mogelijke voorlopige stopzetting van de werken aan het station Bergen" (nr. 5601)	5
<i>Sprekers: Marcel Cheron, Jacqueline Galant, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</i>	
Vraag van de heer Gilles Foret aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "nooddrantsoenen in treinen" (nr. 5653)	6
<i>Sprekers: Gilles Foret, Jacqueline Galant, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</i>	
Samengevoegde vragen van	8
- de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de afschaffing van de kortingskaart voor grote gezinnen" (nr. 5698)	8
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale	8

SOMMAIRE

Questions jointes de	1
- Mlle Yoleen Van Camp à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le tunnel routier sous la gare de Herentals" (n° 5583)	1
- M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la poursuite de l'électrification de la ligne 15 Herentals-Mol-Neerpelt" (n° 6072)	1
- Mlle Yoleen Van Camp à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le dédoublement de la voie Herentals - Turnhout" (n° 6234)	1
<i>Orateurs: David Geerts, Jacqueline Galant, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</i>	
Question de M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les mesures prises pour réduire de moitié les tués sur nos routes d'ici 2020" (n° 5587)	3
<i>Orateurs: Jef Van den Bergh, Jacqueline Galant, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</i>	
Question de M. Marcel Cheron à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le risque d'arrêt provisoire du chantier de la gare de Mons" (n° 5601)	5
<i>Orateurs: Marcel Cheron, Jacqueline Galant, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</i>	
Question de M. Gilles Foret à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "des stocks de survie à bord des trains" (n° 5653)	6
<i>Orateurs: Gilles Foret, Jacqueline Galant, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</i>	
Questions jointes de	8
- M. Marcel Cheron à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la suppression de la carte famille nombreuse" (n° 5698)	8
- M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société	8

Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de mogelijke afschaffing van de kortingskaart voor grote gezinnen" (nr. 6221)

- mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de herziening van de tarieven en meer bepaald de afschaffing van de kortingskaart voor grote gezinnen" (nr. 6237) 8
- de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de bevestiging van de afschaffing van de kortingskaart voor grote gezinnen" (nr. 6242) 8
- mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de mogelijke afschaffing van de kortingskaart voor grote gezinnen" (nr. 6257) 8
- mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de kortingskaart voor grote gezinnen" (nr. 6275) 8
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de kortingskaart voor grote gezinnen" (nr. 6299) 8
- de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de mogelijke afschaffing van de kortingskaart voor grote gezinnen, de Go Pass en de Rail Pass" (nr. 6319) 9

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

Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la potentielle suppression de la carte famille nombreuse" (n° 6221)

- Mme Karine Lalieux à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la refonte tarifaire et plus particulièrement la suppression de la carte famille nombreuse" (n° 6237) 8
- M. Marcel Cheron à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la confirmation de la suppression de la carte famille nombreuse" (n° 6242) 8
- Mme Isabelle Poncelet à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la potentielle suppression de la carte famille nombreuse" (n° 6257) 8
- Mme Inez De Coninck à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la carte famille nombreuse" (n° 6275) 8
- M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la carte famille nombreuse" (n° 6299) 8
- M. Marco Van Hees à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'éventuelle suppression des cartes famille nombreuse, Go Pass et Rail Pass" (n° 6319) 8

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

Vraag van de heer Paul-Olivier Delannois aan de vice-eersteminister en minister van Buitenlandse Zaken en Europese Zaken, belast met Beliris en de Federale Culturele Instellingen, over "het expresnet rond Rijsel" (nr. 5717) 16

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

Question de M. Paul-Olivier Delannois au vice-premier ministre et ministre des Affaires étrangères et européennes, chargé de Beliris et des Institutions culturelles fédérales, sur "le Réseau Express Grand Lille" (n° 5717) 16

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

Samengevoegde vragen van 17
- de heer Hans Bonte aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de discussie tussen Infrabel en de NMBS wat de investeringsprojecten betreft" (nr. 5747) 17

- de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het proces voor de uitwerking van de beheerscontracten van de NMBS en van Infrabel" (nr. 6020) 17

Questions jointes de 18
- M. Hans Bonte à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les discussions menées entre Infrabel et la SNCB concernant les projets d'investissements" (n° 5747) 18

- M. Marcel Cheron à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le processus d'élaboration des contrats de gestion de la SNCB et d'Infrabel" (n° 6020) 18

- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de nieuwe beheerscontracten tussen Infrabel, de NMBS en de Belgische Staat en het investeringsprogramma 2016" (nr. 6071) 18
- Sprekers: Marcel Cheron, David Geerts, Jacqueline Galant*, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les nouveaux contrats de gestion entre Infrabel, la SNCB et l'État belge et le plan d'investissement 2016" (n° 6071) 18
- Orateurs: Marcel Cheron, David Geerts, Jacqueline Galant*, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
- Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de G-rijbewijzen" (nr. 5951) 20
- Sprekers: Jef Van den Bergh, Jacqueline Galant*, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- Question de M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le permis de conduire G" (n° 5951) 20
- Orateurs: Jef Van den Bergh, Jacqueline Galant*, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
- Samengevoegde vragen van 22
- mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het sociaal overleg met betrekking tot de gegarandeerde dienstverlening" (nr. 5978) 22
- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de minimale dienstverlening bij het spoor" (nr. 6017) 22
- mevrouw Kattrin Jadin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de gegarandeerde dienstverlening bij de NMBS" (nr. 6154) 22
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de gegarandeerde dienstverlening bij de NMBS" (nr. 6220) 22
- mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de minimale dienstverlening bij de NMBS" (nr. 6236) 22
- de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de invoering van een minimale dienstverlening bij stakingen" (nr. 6321) 22
- Sprekers: Inez De Coninck, David Geerts, Gwenaëlle Grovonius, Marco Van Hees, Jacqueline Galant*, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
- Questions jointes de 22
- Mme Inez De Coninck à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la concertation sociale relative au service garanti" (n° 5978) 22
- Mme Sabien Lahaye-Battheu à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le service minimum sur le rail" (n° 6017) 22
- Mme Kattrin Jadin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le service garanti de la SNCB" (n° 6154) 22
- M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le service garanti de la SNCB" (n° 6220) 22
- Mme Gwenaëlle Grovonius à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le service minimum à la SNCB" (n° 6236) 22
- M. Marco Van Hees à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'instauration d'un service minimum en cas de grève" (n° 6321) 23
- Orateurs: Inez De Coninck, David Geerts, Gwenaëlle Grovonius, Marco Van Hees, Jacqueline Galant*, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges
- Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het ontvangen van een C170-formulier bij het niet kunnen betalen van het Boordtarief" (nr. 5952) 28
- Question de M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la réception d'un formulaire C170 en cas de non-paiement du Tarif à Bord" (n° 5952) 28

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

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

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

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

Sprekers: Inez De Coninck, Jacqueline Galant, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Orateurs: Inez De Coninck, Jacqueline Galant, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Samengevoegde vragen van 31
- mevrouw Katrin Jadin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de defecte automaten van de NMBS" (nr. 5999) 31
- mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de bedrijfszekerheid van de ticketautomaten van de NMBS" (nr. 6149) 31
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de gedeeltelijk defecte automaten" (nr. 6318) 31

Questions jointes de 31
- Mme Katrin Jadin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les distributeurs défectueux de la SNCB" (n° 5999) 31
- Mme Isabelle Poncelet à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la fiabilité des automates de la SNCB" (n° 6149) 31
- M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les distributeurs partiellement défectueux" (n° 6318) 31

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

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

Samengevoegde vragen van 33
- de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het intern rapport over de werkomstandigheden van het verkoopspersoneel bij de NMBS" (nr. 6022) 33

Questions jointes de 33
- M. Marcel Cheron à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le rapport interne concernant les conditions de travail du personnel de vente de la SNCB" (n° 6022) 33

- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het intern rapport over de werkcondities bij het verkoopspersoneel van de NMBS" (nr. 6298) 33

- M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le rapport interne relatif aux conditions de travail du personnel de vente de la SNCB" (n° 6298) 33

Sprekers: Marcel Cheron, David Geerts, Jacqueline Galant, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Orateurs: Marcel Cheron, David Geerts, Jacqueline Galant, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Samengevoegde vragen van 35
- mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de aan Ethiopian Airlines verleende vlieg rechten vanaf Brussels Airport" (nr. 6027) 35
- de heer Gilles Foret aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de verkeersrechten" (nr. 6188) 35

Questions jointes de 35
- Mme Karine Lalieux à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les droits de trafic octroyés à Ethiopian Airlines au départ de Bruxelles-National" (n° 6027) 35
- M. Gilles Foret à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les droits de trafics" (n° 6188) 35

Sprekers: Karine Lalieux, Gilles Foret,

Orateurs: Karine Lalieux, Gilles Foret,

Jacqueline Galant, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Jacqueline Galant, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

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

38

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

Question de M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'analyse des coûts et avantages sociaux du tunnel Watermaal-Schuman-Josaphat" (n° 6043)

38

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

Samengevoegde vragen van
- de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het afschaffen van het weekabonnement" (nr. 6063)

40

40

- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de afschaffing van het weekabonnement" (nr. 6104)

40

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de afschaffing van het weekabonnement van de NMBS" (nr. 6290)

40

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

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

40

40

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

41

- M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la suppression de l'abonnement hebdomadaire de la SNCB" (n° 6290)

41

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

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

43

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

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

43

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

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

44

44

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

45

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

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

44

44

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

44

Orateurs: **Benoit Hellings, Karine Lalieux, Jacqueline Galant**, ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société

Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Nationale des Chemins de fer Belges

Vraag van de heer Jean-Marc Delizée aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de cofinanciering van de uitbreiding van het spoorwegmuseum in Treignes, die door de NMBS op losse schroeven wordt gezet" (nr. 6231) 47

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

Question de M. Jean-Marc Delizée à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la remise en cause par la SNCB du cofinancement de l'extension du musée du Chemin de fer à Treignes" (n° 6231) 47

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

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 23 SEPTEMBER 2015

Namiddag

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

du

MERCREDI 23 SEPTEMBRE 2015

Après-midi

La séance est ouverte à 15.03 heures et présidée par Mme Karine Lalieux.

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

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

Comme Mme Van Camp ne viendra pas, je cède la parole à M. Geerts pour sa question sur la ligne 15.

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

01 Samengevoegde vragen van

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

01 Questions jointes de

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

01.01 **David Geerts** (sp.a): Mevrouw de minister, vorige maand hebben wij samengezeten met JOKA voor een discussie over de Kempense spoordossiers, vandaar wellicht ook de vragen van mevrouw Van Camp.

Een daarvan betreft de elektrificatie van de lijn Herentals-Mol. Samen met de Kempense burgemeesters ben ik ietwat ongerust over de investeringen op die lijn. Wij hebben samen met collega Van den Bergh een voorstel van resolutie ingediend over de elektrificatie.

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

Ik heb de volgende concrete vragen.

Wat gebeurt er met de geplande investering in de elektrificatie van lijn 15? Dat is volgens mij een van de laatste niet-geëlektrificeerde lijnen in ons land. Klopt dat of zijn er nog andere?

Wat is de huidige kostprijs om die lijn volledig te elektrificeren? Beschikt u over cijfers omtrent de bediening van de lijn? Hoeveel reizigers bedient de lijn op een weekdag?

In het debat met de burgemeesters rees de vraag of de vertragingen op de lijn te wijten zijn aan defect materieel. Bestaat er een studie over het reisgedrag van de pendelaars op lijn 15? De burgemeesters hebben er immers weinig zicht op welke weg reizigers nemen en hoe.

Tenslotte, wat is het gevolg van een gemiste overstap?

01.02 Minister **Jacqueline Galant**: Op het moment dat de eerste besparingen bij de NMBS en Infrabel werden doorgevoerd, was het project voor de afschaffing van de overweg te Braibant reeds zeer vergevorderd. Besparingen werden op dat moment gezocht bij projecten die nog in onvoldoende mate waren uitgewerkt.

Ik heb begrip voor de frustratie als gevolg van de vaststelling dat de werken in Herentals en Turnhout, steden met respectievelijk 28 000 en 42 000 inwoners, on hold worden gezet, terwijl de werken in Braibant, een dorpje met 1 390 inwoners, gewoon kunnen doorgaan. Zodra het nieuwe meerjareninvesteringsplan voor de periode 2015-2019 is opgemaakt, zal duidelijk worden welke budgettaire enveloppe er voor de afschaffing van overwegen ter beschikking is. Het afschaffen van overwegen gebeurt op basis van diverse afwegingen. Voorts dienen de nodige budgettaire middelen ter beschikking te zijn en moet men met de lokale overheden tot een akkoord komen over de gewenste aanpak.

Op de lijn Herentals-Mol-Neerpelt-Tielt moet alleen nog het traject Mol-Neerpelt worden geëlektrificeerd. De kostprijs hiervan wordt voor Infrabel op 38 miljoen euro geraamd. De spoorlijnen nr. 58 Gent-Eeklo, nr. 82 Aalst-Burst, nr. 86 Ronse-De Pinte, nr. 122 Geraardsbergen-Melle en nr. 132 Charleroi-Couvin zijn eveneens niet-geëlektrificeerde spoorlijnen.

Sinds het bestaan van het nieuwe vervoersplan en tot eind augustus 2015 waren er op de verbinding Lier-Mol-Neerpelt-Hasselt negen incidenten, te wijten aan defect dieselmaterieel, met een totale vertraging van 860 minuten. Statistisch gezien gaat het om een incident per maand.

Het station van Herentals bevindt zich op een knooppunt van spoorlijnen. Het oefent door zijn centrale ligging op het regionale spoorwegnet in de Kempen een grote aantrekkingskracht uit. Niet alleen bedient het station van Herentals de stad zelf, maar is het een vertrek- en aankomststation voor reizigers die wonen in de omliggende gemeenten in een straal van 3 tot 15 kilometer. Herentals heeft onder andere reizigers die in Wolfstee, Bouwel, Nijlen, Olen en Geel wonen.

01.03 **David Geerts** (sp.a): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw

Quelle est l'incidence d'une correspondance ratée?

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

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

01.03 **David Geerts** (sp.a): Nous

antwoord.

Wij zullen samen met de lokale Kempense burgemeesters bekijken welke acties wij eventueel kunnen ondernemen om de electrificatie te laten doorgaan.

U meldt dat het plan 38 miljoen euro kost. Het is mij echter nog altijd onduidelijk of het plan ook effectief zal worden gerealiseerd.

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

étudierons avec les bourgmestres campinois concernés comment promouvoir l'électrification de la ligne. Je n'ai cependant pas encore compris si ce projet deviendra un jour réalité.

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

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

02.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, wij hebben in het eerste jaar van de legislatuur heel veel tijd besteed aan de NMBS en wellicht zullen wij de komende maanden daarin nog verder veel tijd en energie moeten steken. Het andere aspect van uw bevoegdheden, namelijk verkeersveiligheid, mogen wij echter ook niet uit het oog verliezen. Wel integendeel, als wij zien dat vandaag, anno 2015, nog steeds twee verkeersdoden per dag te betreuren zijn in ons land, is het duidelijk dat wij dat niet mogen loslaten.

De federale regering heeft zich in het regeerakkoord geëngageerd om, conform de Europese doelstellingen, tegen 2020 het aantal verkeersdoden verder te doen afnemen met 50 % ten opzichte van 2010. Voor België betekent dit een vermindering met 420 verkeersdoden ten opzichte van 2010. Om die doelstelling te halen – iedereen die de cijfers bekijkt, zal het daarmee eens zijn – zal nog een tandje moeten worden bijgezet. Het regeerakkoord voorziet ook in een aantal maatregelen om dat aantal doden verder naar beneden te krijgen, evenals het aantal zwaargewonden. Het stijgend aantal slachtoffers onder voetgangers, fietsers en motorrijders moet ook omgebogen worden, aldus het regeerakkoord.

In 2014 waren er nog 715 verkeersdoden. Volgens het BIVV zijn de gemakkelijke maatregelen, met grote winst voor de verkeersveiligheid, reeds genomen. Dat wil zeggen dat wij nu echt tot meer doortastende maatregelen moeten komen. Er is zeker nog ruimte voor verbetering. Volgens de laatste verkeersbarometer van het BIVV zijn de eerste cijfers voor 2015 wel positief. Het aantal dodelijke slachtoffers daalt met 2,9 % ten opzichte van dezelfde periode vorig jaar en het aantal letselongevallen daalt met 9,3 %.

Welke plannen staan er voor het komende werkjaar op de agenda om die verkeersveiligheid verder te verbeteren? Graag had ik ook een timing gekregen en specifieke maatregelen ten aanzien van zwakke weggebruikers en motorrijders.

02.02 Minister Jacqueline Galant: Beste collega, de regering onderschrijft de Europese doelstelling om tegen 2020 het aantal verkeersdoden te halveren ten opzichte van 2010. De tendens is

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

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

02.02 Jacqueline Galant, ministre: Le gouvernement souscrit aux objectifs fixés par

positief, onder andere dankzij een strenger sanctioneringsbeleid en de inspanningen van de controlediensten. Niettemin zijn er zeker bijkomende maatregelen nodig om deze doelstelling in 2020 te halen.

Ten eerste, wil ik het sanctioneringsbeleid verder opvolgen en bijkomende maatregelen nemen. Er mag geen straffeloosheid bestaan in het verkeer, niet voor buitenlandse chauffeurs en niet door sancties van zich af te schuiven.

Ten tweede, verwacht ik dat de technologie ons zal helpen. Ik ben ervan overtuigd dat de intelligente vervoerssystemen (ITS) een groot potentieel in zich dragen om de verkeersveiligheid te verhogen. Het actieplan waarnaar u vraagt zal vorm krijgen in een nieuwe editie van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid, die ik met het BIVV zal organiseren eind 2015. Hiervoor worden alle stakeholders uitgenodigd.

Enkele maatregelen en acties zijn ofwel al gedeeltelijk uitgevoerd, ofwel in voorbereiding met het oog op een implementatie dit jaar of volgend jaar. Zo zijn er, bijvoorbeeld, de vijf maatregelen om de straffeloosheid van onbetaalde boetes te bestrijden. Het actieplan in verband met niet-verzekerden werd verder uitgevoerd. Het ISA-actieplan werd in deze commissie voorgesteld op 28 februari 2015. Mijn administratie is begonnen aan de uitvoering ervan, zodat wij op dit vlak een voorloper in Europa worden. Het wetsontwerp over accidentologie wordt verder besproken met de verschillende stakeholders. Ik wens ook het alcoholslot een ruimere toepassing te geven, ook preventief.

Zoals in het regeerakkoord is bepaald, gaat mijn aandacht vooral uit naar de alcoholovertreders en snelheidsovertreders. In dat kader is het belangrijk de recente maatregelen inzake gekruiste recidive voor de zes zwaarste verkeersovertredingen te evalueren en op zoek te gaan naar de meest efficiënte middelen om recidive te voorkomen. Ook de politiediensten geven daaraan prioriteit, naast aandacht voor de veiligheidsgordel en voor het gebruik van de gsm of andere apparaten aan het stuur.

Snelheid en alcohol liggen nog veel te dikwijls aan de basis van ongevallen waarvan ook voetgangers en fietsers het slachtoffer zijn. Gelet op het toenemend fietsgebruik moeten automobilisten en vrachtwagenchauffeurs dubbel waakzaam zijn voor zwakke weggebruikers. Ik denk bijvoorbeeld aan de dodehoeksongevallen.

Enkele recente zware kop-staartbotsingen met vrachtwagens op autosnelwegen moeten onze aandacht ook vestigen op de gevolgen die eentonigheid en afleiding achter het stuur kunnen hebben. Daarom verwacht ik ook veel van technologische hulpmiddelen om ongevallen te voorkomen.

l'Union européenne visant à réduire de moitié d'ici 2020 le nombre de tués sur les routes par rapport à 2010. Les statistiques évoluent favorablement, mais des mesures additionnelles s'imposent. J'entends tout d'abord suivre et renforcer la politique répressive. Les systèmes de transport intelligents (STI) recèlent en outre un énorme potentiel en matière de sécurité routière. Les contours du plan d'action pour la sécurité routière seront ébauchés lors de la prochaine édition des États généraux de la sécurité routière que j'organiserai en collaboration avec l'IBSR à la fin 2015.

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

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

Les récentes collisions en chaîne sur les autoroutes impliquant des camions attirent l'attention sur les

conséquences de la monotonie de la route, mais aussi de la distraction au volant. En matière de prévention des accidents, je place énormément d'espoir dans les nouveaux outils technologiques équipant les véhicules.

02.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord, waarin veel elementen en engagementen zitten. Dat lijkt mij ook nodig, gelet op de cijfers. Wij bengelen helaas nog altijd in de tweede helft van het peloton van Europa op het vlak van verkeersveiligheid. Volgens mij moeten wij krachtdadig verdere stappen zetten om dat te verbeteren.

Ik hoor zeker heel wat positieve elementen inzake ISA en onze voorlopersrol in Europa.

Daarbij wil ik wel de volgende kanttekening maken. Op een bepaald punt zijn wij een uitzondering in Europa. Wij zijn namelijk een van de weinige landen dat geen systeem van een puntenrijbewijs kent. In het regeerakkoord staat het puntenrijbewijs als mogelijke piste – er staat niet in dat het zal worden ingevoerd – in het onderzoek naar een nog betere aanpak van recidive. U hebt al verwezen naar de gekruiste recidive en wij moeten inderdaad bekijken of dat het gewenste effect heeft. Ik denk echter dat een puntensysteem de bestuurder meer bewustzijn kan bijbrengen over zijn of haar gedrag in het verkeer.

Ik kom tot een tweede element.

Alcohol en snelheid zijn zeker heel belangrijke oorzaken van verkeersonveiligheid, maar ik zou daaraan graag de drugsproblematiek toevoegen. Politierechters signaleren steeds vaker dat drugs in het verkeer helaas minstens een even belangrijke rol beginnen te spelen, zoals alcohol dat vroeger deed. Ook op drugsbestrijding in het verkeer moeten we dus meer kunnen inzetten.

U hebt in ons zeker een partner om uw stappen en plannen verder uit te voeren om te komen tot een veiliger verkeer.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

03 Vraag van de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de mogelijke voorlopige stopzetting van de werken aan het station Bergen" (nr. 5601)

03.01 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Madame la ministre, le chantier de la gare de Mons, qui est, je le sais, le sujet de constantes préoccupations dans votre chef, a déjà fait l'objet de questions de ma part à votre endroit et ne manque pas d'être l'objet de rebondissements parfois étonnants. La RTBF, en général bien informée vu ses statuts et sa manière de fonctionner, nous disait, au début de l'été, au mois de juillet, que les économies décidées à la SNCB pouvaient avoir un impact inattendu sur l'évolution du chantier

03.01 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): In juli raakte bekend dat de voorgenomen besparingen bij de NMBS onverwachte gevolgen zouden kunnen hebben voor de werken aan het station Bergen: de besparing van 3,6 miljoen euro in 2015 zou tot gevolg kunnen

de la gare.

Je résume et je m'explique. Des économies de l'ordre de 3,6 millions en 2015 pourraient entraîner des pénalités supérieures à ce montant, à savoir 5 millions. J'ai cité ma source; en latin, j'utiliserais le subjonctif car il s'agit de la parole d'un autre que l'auteur. Est-il vrai que ce chantier est peut-être menacé, dans la mesure où les pénalités contractuelles encourues en cas d'arrêt des travaux pourraient être supérieures aux économies, entraînant un effet perturbant pour l'évolution du chantier? Certains évoquent même, je le répète, un arrêt possible du chantier.

Pouvez-vous, non pas nous rassurer, mais nous dire ce qu'il en est? Quels sont les risques d'un arrêt partiel, total ou provisoire du chantier dans le courant de 2015? Quelle est la réalité de ces fameuses pénalités?

03.02 Jacqueline Galant, ministre: Monsieur Cheron, je vais vous rassurer. En ce qui concerne les travaux, la SNCB, en tant que pouvoir adjudicateur des marchés, a confirmé avoir pris la décision de ne pas modifier la planification des travaux ferroviaires de 2015.

La SNCB m'assure également que le budget 2015 permet l'exécution des ouvrages relevant de sa gestion financière tels que programmés. Aucun arrêt de chantier n'aura lieu pour des raisons budgétaires en 2015. Les sept voies à quai seront opérationnelles de même que le renouvellement des aiguillages du grill côté Bruxelles. La question des indemnités en cas de report de chantier n'est donc pas à l'ordre du jour.

03.03 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Madame la ministre, tout en m'interrogeant sur ce qui avait été annoncé en matière d'économies, je peux, en interprétant très rapidement, imaginer que ce qui avait été dit en matière d'économies en 2015 n'est plus tout à fait vrai, mais que la planification reporte ces économies sur les années suivantes. C'est une interprétation que je fais en direct, mais j'entends bien qu'il n'y ait pas, à ce stade, de menaces sur l'évolution du chantier en l'état.

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

La **présidente**: M. Spooren n'est pas présent pour poser sa question n° 5631. La question n° 5637 de M. Jean-Jacques Flahaux est reportée.

hebben dat er boetes ten belope van 5 miljoen euro moeten worden betaald als de werken zouden worden stopgezet.

Bevestigt u dat? Dreigen de werken te worden stopgezet?

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

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

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

04 Question de M. Gilles Foret à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "des stocks de survie à bord des trains" (n° 5653)

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

04.01 Gilles Foret (MR): Madame la ministre, il arrive que des ennuis mécaniques surviennent et immobilisent des trains et leurs passagers durant plusieurs heures. En cas de forte chaleur, comme cela fut le cas au début de l'été, et sans climatisation, la situation peut rapidement devenir pénible, voire dangereuse, pour certaines personnes de santé fragile.

Bien que les services de secours mettent tout en œuvre pour que les passagers se retrouvent dans de bonnes conditions, certains délais sont parfois relativement longs. Dès lors, les navetteurs immobilisés sont privés d'accès à l'eau.

Des études ont-elles été menées afin de prévoir des stocks d'eau et de vivres dans les trains, comme c'est le cas en France? Je vous remercie d'avance, madame la ministre.

04.02 Jacqueline Galant, ministre: Monsieur Foret, la SNCB est bien consciente des situations difficiles dans lesquelles les voyageurs se retrouvent lorsqu'ils sont bloqués dans une rame dépourvue de climatisation en période de forte chaleur ou de chauffage en période de gel intense.

Selon la SNCB, l'option consistant à embarquer des stocks de survie à bord des trains n'a pas été analysée en détail, car elle lui paraît peu réaliste tant sur le plan logistique qu'économique. Plus de 3 500 trains circulent quotidiennement en Belgique. Les ravitailler représente un défi logistique complexe, qui nécessite toute une organisation. Les vivres à entreposer à bord des rames, par exemple pour les 1 200 voyageurs d'un convoi double niveau, représentent un volume considérable qui ne pourrait pas y trouver place, faute de local conçu à cette fin. Ces stocks ne sont appelés à servir qu'en cas de sérieux problèmes d'exploitation. Leur date de péremption peut donc être atteinte sans qu'ils aient servi. Ils seraient, dès lors, perdus.

Toujours d'après la SNCB, ces vivres seraient amenés à séjourner dans des conditions de conservation délicates. Les trains garés ne sont en effet ni chauffés ni climatisés. Cela signifie que, confrontés à des températures extrêmes en été comme en hiver, ils se dégraderaient rapidement. Le coût de cette organisation serait énorme.

Pour toutes ces raisons, la SNCB privilégie d'autres pistes, à savoir: fiabiliser le matériel roulant de manière à éviter les pannes autant que possible et, en cas de panne, faire en sorte que le train puisse continuer au moins jusqu'à la gare suivante; ensuite, améliorer les processus opérationnels afin d'augmenter l'efficacité des services de secours pour transporter encore plus rapidement, vers les convois immobilisés, des vivres se trouvant dans les grandes gares proches; enfin, remorquer au plus vite le train au moyen d'une locomotive de secours et, à défaut, organiser l'évacuation par transbordement vers une autre rame.

Pour être complète, je signale que l'organisation de la SNCB ne diffère pas sensiblement de celle en vigueur dans les pays voisins. La SNCF ne transporte pas non plus de vivres dans ses trains locaux ou régionaux. Seuls les TGV longue distance disposent encore aujourd'hui d'une voiture-bar à ravitailler mais celle-ci est opérée par

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

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

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

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

In de buurlanden gaat men min of meer op dezelfde manier te werk. De SNCF vervoert geen proviand

un exploitant privé et ne dispose pas d'un stock permettant de répondre aux besoins de l'ensemble des voyageurs à bord de tels trains.

in lokale of regionale treinen. Enkel in de hogesnelheidstreinen die grote afstanden afleggen is er nog een restauratiewagen, maar die voorraad volstaat niet om alle reizigers aan boord van eten en drinken te voorzien.

04.03 Gilles Foret (MR): Madame la ministre, je vous remercie pour votre réponse complète.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

05 Questions jointes de

- M. Marcel Cheron à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la suppression de la carte famille nombreuse" (n° 5698)
- M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la potentielle suppression de la carte famille nombreuse" (n° 6221)
- Mme Karine Lalieux à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la refonte tarifaire et plus particulièrement la suppression de la carte famille nombreuse" (n° 6237)
- M. Marcel Cheron à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la confirmation de la suppression de la carte famille nombreuse" (n° 6242)
- Mme Isabelle Poncelet à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la potentielle suppression de la carte famille nombreuse" (n° 6257)
- Mme Inez De Coninck à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la carte famille nombreuse" (n° 6275)
- M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la carte famille nombreuse" (n° 6299)
- M. Marco Van Hees à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'éventuelle suppression des cartes famille nombreuse, Go Pass et Rail Pass" (n° 6319)

05 Samengevoegde vragen van

- de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de afschaffing van de kortingskaart voor grote gezinnen" (nr. 5698)
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de mogelijke afschaffing van de kortingskaart voor grote gezinnen" (nr. 6221)
- mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de herziening van de tarieven en meer bepaald de afschaffing van de kortingskaart voor grote gezinnen" (nr. 6237)
- de heer Marcel Cheron aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de bevestiging van de afschaffing van de kortingskaart voor grote gezinnen" (nr. 6242)
- mevrouw Isabelle Poncelet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de mogelijke afschaffing van de kortingskaart voor grote gezinnen" (nr. 6257)
- mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de kortingskaart voor grote gezinnen" (nr. 6275)
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de kortingskaart voor grote gezinnen" (nr. 6299)
- de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale

Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de mogelijke afschaffing van de kortingskaart voor grote gezinnen, de Go Pass en de Rail Pass" (nr. 6319)

05.01 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Madame la présidente, madame la ministre, j'ai déjà eu l'occasion de vous interroger à ce sujet, que certains semblent découvrir, en novembre 2014 – c'est dans les archives de ce parlement –, en juillet 2015 et à nouveau aujourd'hui. Il s'agit de la négociation en cours sur le futur contrat de gestion, et en particulier la carte dite "famille nombreuse". C'est une institution ancienne dans ce pays, dont la raison d'être évidente a pu être soulignée la semaine dernière.

En novembre 2014 et en juillet dernier, vous teniez des propos rassurants, disant que c'est une vraie rumeur sans fondement. Mais il y a bien, comme M. Cornu l'a déjà annoncé devant nous, une volonté de revoir les tarifs, une "simplification tarifaire". Ce mot peut signifier beaucoup de choses différentes. Une simplification tarifaire consiste en une volonté de revoir les tarifs, dans le sens non seulement d'une simplification, mais avec probablement, ou possiblement, des modifications.

Vous m'aviez dit: "Rassurez-vous, nous n'allons pas toucher à la carte famille nombreuse actuelle, en tout cas pas dans ses modalités concrètes".

La semaine passée, le débat rebondit, en particulier via une réponse émanant de votre cabinet. La Chambre ne se réunissant pas, nous n'avons pas pu vous interroger en direct. On peut comprendre par cette communication que la carte famille nombreuse est menacée, voire supprimée à l'avenir.

Depuis que j'ai rédigé mes deux questions, il s'est produit autre chose. C'est la vie, chaque jour il se produit quelque chose. Ce matin, il s'est produit des choses. Mais vendredi dernier, si j'ai bien compris une dépêche Belga que j'ai d'ailleurs devant moi – c'est toujours plus prudent – vous avez rencontré les représentants francophones et néerlandophones de la Ligue des familles et vous leur avez tenu un discours qu'ils ont qualifié eux-mêmes de "relativement rassurant".

Je vous avoue que, moi, à la lecture de la dépêche, de ce qui a été relaté, je ne vois pas que le côté positif. C'est peut-être une déformation professionnelle. Je lis qu'il y aura une simplification de la grille tarifaire qui passerait par l'intégration des réductions famille nombreuse aux autres formules tarifaires. Je vois aussi les implications négatives que cela peut entraîner, par exemple la disparition de la carte famille nombreuse.

C'est comme cela que je le comprends. Comme la Ligue des familles et son pendant néerlandophone, je peux aussi comprendre de ce qui est dit qu'on fait non seulement disparaître la carte mais qu'on joue aussi sur la semaine et le week-end, à savoir distinguer et privilégier plutôt le week-end pour assurer le maintien d'un certain nombre de réductions liées aux familles, mais pas forcément à la carte famille nombreuse.

Je pense qu'il était utile de rappeler ce qu'est la carte famille nombreuse et ce qu'elle permet en termes d'insertion socioéconomique, socioculturelle, socioprofessionnelle. En outre,

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

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

l'objectif le plus important de la SNCB – et j'espère que ce sera un des éléments forts du contrat de gestion – est de rendre le rail attractif pour certaines catégories de la population, en particulier les familles.

Madame la ministre, au-delà de ce communiqué que nous avons déjà lu, qu'en est-il réellement? Oui ou non va-t-on maintenir la carte famille nombreuse telle quelle? Dans la négative, qu'a-t-on prévu en termes de refonte tarifaire? Allez-vous limiter les avantages aux week-ends, au détriment de la semaine?

05.02 David Geerts (sp.a): Mevrouw de minister, ik deel de verontwaardiging van de heer Cheron.

Ik zal mijn vraag iets korter proberen te formuleren, omdat de heer Cheron reeds veel zaken heeft aangehaald en de kern van de zaak heeft aangeraakt. De kortingskaart voor grote gezinnen bestaat al sinds 1925. Toen was het argument om de kaart in te voeren, dat grote gezinnen zich voordelig zouden kunnen verplaatsen.

In een reactie op de geruchten dat de kaart zal worden afgeschaft, onderstreept het kabinet in *De Standaard* dat het doel niet is de grote gezinnen te raken, maar wel beter aan te sluiten bij de realiteit van vandaag. Maar telkens men het in de commissie heeft over een vereenvoudiging van de tarieven, komt dat neer op een prijsverhoging. Voor zover ik weet, werden tarieven tot nu toe nooit vereenvoudigd zonder dat ze werden verhoogd, laat staan attractiever zouden zijn voor de reiziger.

Wij betreuren dat grote gezinnen die anders voor de trein zouden kiezen, op die manier worden aangemoedigd de auto te gebruiken, terwijl bijvoorbeeld zeker in de zomer de wegen naar de kust al vol zitten, wat een enorme economische kostprijs heeft, een vaak gehoorde klacht van VOKA en andere werkgeversorganisaties.

Ten eerste, kan, zolang de huidige beheersovereenkomst geldt, het tarief in kwestie worden verhoogd?

Ten tweede, wat zijn de argumenten, om het gunsttarief in de vuilnisbak te kieperen? Wat komt in de plaats? Hoe moeten de jongeren de vereenvoudigingslogica interpreteren?

Ten derde, wat bedoelt u wanneer u zegt dat u met de maatregel beter wenst aan te sluiten op de realiteit van vandaag?

Tenslotte, staat de afschaffing van de kortingskaart voor grote gezinnen niet haaks op het voornemen in het regeerakkoord van de regering om meer reizigers naar het openbaar vervoer te krijgen?

La **présidente**: Mme Poncelet n'est pas présente.

05.03 Inez De Coninck (N-VA): Mevrouw de minister, mijn collega's hebben het probleem al uitvoerig geschetst.

In de pers werd aangekondigd dat de kortingskaart voor grote gezinnen zou worden geschrapt. Ik heb echter nergens gelezen dat dat effectief al was beslist, vandaar mijn vraag.

Zoals collega Geerts al zei, is de kaart voor een kroostrijk gezin

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

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

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

bijzonder interessant. Indien die kaart wordt afgeschaft, wordt het voor grote gezinnen interessanter om de wagen te nemen.

Welk percentage vertegenwoordigt de verkoop van vervoerbewijzen met de kortingskaart voor grote gezinnen? Welke argumentatie heeft de NMBS om dat voordeel te schrappen? Wat is uw visie omtrent de maatregel? Welke alternatieven zou de NMBS aanbieden ter vervanging van de kortingskaart voor grote gezinnen?

05.04 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de minister, de problematiek werd al uitvoerig geschetst, evenals de mogelijke voor- en nadelen.

Zoals collega Geerts zei, bestaat de kaart al sinds 1925. Wij moeten dus heel voorzichtig zijn als we hieraan willen morrelen. Het kan dat een modernisering van die kaart op zijn plaats is, vandaar de volgende vragen.

Hoe is het overleg met de Gezinsbond en de Ligue des Familles vorige vrijdag verlopen?

Op welke manier zal de kortingskaart behouden blijven? Dat werd immers aangekondigd. Welke voordelen zal de kaart dan nog bieden en voor wie?

Zult u ook aandacht hebben voor kleinere gezinnen? Vandaag is de kortingskaart bedoeld voor gezinnen met minstens drie kinderen. Hoe zal dat worden uitgewerkt in het beheerscontract?

Hebt u streefcijfers over het aantal gezinnen dat u op de trein wil krijgen? Zoals collega De Coninck zopas aanhaalde, wordt de wagen interessanter dan het openbaar vervoer, zodra men met meerdere personen samen reist. Ik meen dat we daarvoor, vanuit de visie om meer mensen op het openbaar vervoer te krijgen, voldoende aandacht moeten hebben.

Als men alleen reist, is het financieel vaak interessanter om het openbaar vervoer te nemen, maar zodra men dat in groep doet, is dat veel minder het geval. Ik denk dat wij zeker ten opzichte van grotere groepen en gezinnen bijzondere inspanningen moeten blijven leveren.

05.05 Marco Van Hees (PTB-GO!): Madame la ministre, en ce qui concerne la carte famille nombreuse, je me joins aux collègues pour vous demander de la clarté, parce que si vous voulez que la population soit rassurée, je pense que la clarté s'impose, ce qui implique de répondre explicitement si cette carte est supprimée, si elle est maintenue comme telle ou si elle est modifiée, auquel cas, dans quel sens le sera-t-elle?

J'étends la question à d'autres tarifs particuliers, par exemple le Go Pass ou le Rail Pass. Effectivement, à partir du moment où nous sommes dans une logique de ce que vous appelez "la liberté tarifaire plus grande pour la SCNB", sachant que la dotation diminue, l'équation liberté tarifaire plus dotation diminuée implique que la liberté tarifaire signifie l'augmentation des prix et la suppression des tarifications spéciales. Je vous demande si aujourd'hui vous pouvez dire fermement que le Go Pass et le Rail Pass ne seront pas menacés.

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

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

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

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

De onvermijdelijke tariefverhogingen zullen de mobiliteit

Pour conclure, une troisième question. Ces hausses tarifaires, qui sont induites par votre politique, l'équation que j'ai mentionnée, liberté tarifaire plus la réduction de la dotation, auront forcément un impact négatif sur la mobilité. Avez-vous calculé cet impact?

05.06 Karine Lalieux (PS): Madame la ministre, le gouvernement n'a jamais caché sa volonté de revoir l'ensemble des politiques de réduction tarifaire dans le cadre d'une plus grande liberté tarifaire accordée à la SNCB, vous l'avez dit et répété devant cette commission.

Malheureusement, avec tout ce qui est déjà sorti, mes collègues l'ont rappelé et je le rappellerai brièvement, nous avons la nette impression, et même plus qu'une impression, qu'on reporte les réductions drastiques des dotations sur le prix des tickets et sur l'ensemble des usagers, en particulier des usagers les plus fragilisés. Nous avons d'abord eu la réduction pour les travailleurs intérimaires ou à temps partiel qui devront se rabattre sur des abonnements à mi-temps. Nous avons eu, par la suite, la modification du système des remboursements des abonnements non utilisés en défaveur des usagers. Je ne vais pas vous rappeler les décisions qui ont été prises.

Maintenant, encore une fois sous couvert des simplifications des tarifs, vous imposez une augmentation tarifaire au détriment des familles et des travailleurs précaires. C'est vrai que nous sommes favorables à une simplification des tarifs et à une limitation du titre de transport, parce qu'il est vrai qu'il est très difficile pour l'utilisateur de s'y retrouver.

Nous vous avons soutenue à ce niveau. Par contre, nous ne vous soutenons pas du tout dans la manière dont vous procédez aujourd'hui. Nous estimons que le meilleur tarif doit être automatiquement adressé à la personne dans le cadre de cette simplification, ce qui n'est pas le cas à l'heure actuelle, c'est le moins que l'on puisse dire. Nous sommes dans le cadre d'une non-négociation. Nous n'avons pas l'impression que cette politique de changement de tarifs a été négociée, ni avec les représentants des travailleurs, ce qui ne vous semblait pas nécessaire, ni avec les représentants des familles ni avec d'autres encore. Cette méthode de travail est quelque peu non concertée et nous semble totalement inadéquate aujourd'hui.

Combien de familles ont-elles effectivement fait usage de la réduction octroyée par la carte famille nombreuse? Que représente l'octroi de ces réductions par rapport à l'ensemble des recettes provenant des voyageurs? Vous engagez-vous à maintenir des réductions tarifaires à destination des familles, au moins égales, si pas supérieures, aux réductions actuelles? Nous savons très bien que prendre le train rien que pour aller à Ostende coûte très cher pour les familles.

05.07 Jacqueline Galant, ministre: Merci, chers collègues, pour toutes ces questions qui me permettent de clarifier la question de la carte famille nombreuse. J'ai en effet rencontré la semaine dernière les représentants de la Ligue des familles, qui ont également exprimé, dans ce dossier, les souhaits de leur pendant néerlandophone Gezinsbond. Comme je l'ai déjà dit devant cette commission mais aussi à ces représentants, les familles doivent évidemment rester une priorité des services publics pour la SNCB. Il est évident que, pour

uiteiraard negatief beïnvloeden. Hebt u die impact becijferd?

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

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

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

Anderzijds keuren we af dat u zonder enig overleg handelt.

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

05.07 Minister Jacqueline Galant: Vorige week heb ik de vertegenwoordigers van de Ligue des familles ontmoet, die me ook de wensen van de Gezinsbond hebben meegedeeld. Het is evident dat als men de klanten ertoe wil bewegen de trein te

encourager davantage les clients à prendre le train, les familles doivent être au cœur de l'offre ferroviaire.

Les modifications évoquées dans la presse ne peuvent être décidées sans une modification du contrat de gestion, lequel n'a pas encore été négocié ni proposé. C'est la raison pour laquelle j'ai été très claire sur mes ambitions politiques, en confirmant le maintien d'avantages tarifaires liés à la carte famille nombreuse.

De strategische visie is erop gericht om de overheidsondernemingen te moderniseren en de intermodaliteit, met daarbij het spoor als ruggengraat, te bevorderen. In dat raam vormt de herziening van het tariefbeleid van de NMBS slechts een van de elementen die aan bod zullen komen tijdens de onderhandelingen over het komend beheerscontract. De herziening moet het mogelijk maken om het huidige aanbod, dat met de jaren is uitgegroeid tot een complex en voor de klant onleesbaar samenraapsel, te vereenvoudigen.

Bij dezen wil ik ook nog aankondigen dat er volgende maandag een vergadering wordt georganiseerd met de verenigingen die betrokken zijn bij mobiliteit, teneinde een open en pragmatische discussie te voeren over eenieders behoeften en verwachtingen in het kader van de strategische visie en ter voorbereiding van de toekomstige beheerscontracten.

Je voudrais terminer en montrant cette carte famille nombreuse éditée aujourd'hui par la SNCB. Notre échange avec la Ligue des familles a été très positif. Je pense qu'il y a eu une incompréhension quant à l'édition de cette carte. Pour les TEC, c'est la Ligue des familles qui édite la carte de réduction famille nombreuse.

Ce qui est en négociation aujourd'hui, c'est l'édition, l'impression de la carte. Je comprends que c'est un symbole et qu'il est important qu'il reste. L'édition de la carte se fera par la Ligue des familles, qui est demandeuse et qui possède le logiciel et le personnel pour le faire. J'insiste sur le fait que nous voulons privilégier l'attrait des familles dans le chemin de fer. La Ligue des familles est aussi demandeuse d'une discussion concernant l'évolution de la société. Il y a par exemple la problématique des familles recomposées qui, aujourd'hui, n'ont pas accès à cette carte famille nombreuse. Il y a également des familles qui évoluent. Les parents dont les trois enfants quittent la maison continuent à bénéficier des réductions famille nombreuse.

La Ligue des familles est vraiment ouverte à la discussion et je pense qu'il y a eu une déformation des intentions de la SNCB. La discussion a été très constructive et la réunion de lundi sera vraiment très importante car tous les *stakeholders* seront présents. Tout le monde pourra y faire part de ses revendications et objections.

Je signale également que la carte dont je vous parle est valable de 2013 à 2023. Vous savez comme moi qu'en dix ans la situation des familles peut évoluer!

nemen, de gezinnen een centrale plaats in het treinaanbod moeten innemen.

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

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

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

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

Je pense qu'il y a eu maldonne quant à l'utilisation de cette carte, qui est très importante et qui représente un symbole important pour la Ligue des familles. Cette carte, ainsi que les réductions pour les familles, continueront à exister mais l'édition de la carte sera vraisemblablement prise en charge par la Ligue des familles, comme c'est le cas aujourd'hui pour les TEC.

05.08 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Madame la ministre, je vous remercie pour votre réponse.

Je vous avoue cependant que le début de votre réponse ne m'a absolument pas rassuré. Je ne ferai aucun commentaire sur votre communication; ce n'est pas mon rôle. En revanche, la deuxième partie fut plus intéressante et plus concrète. Vous aviez commencé par dire que vous comptiez maintenir les avantages tarifaires de la carte famille nombreuse. On sent la précision des termes, puisque vous n'avez pas dit "tous les avantages". Notre rôle est aussi de nous demander ce que cela signifie. Lorsque vous prenez la carte et que vous parlez de son impression par la Ligue et plus par la SNCB, c'est un peu plus rassurant.

Quant à la troisième partie, elle nous apaise complètement. En effet, à l'époque où fut créée la carte famille nombreuse, le CD&V était le premier parti et la N-VA n'existait pas – drôle de saison! Ce n'était ni les mêmes familles ni la même situation sociologique. C'est la raison pour laquelle les associations familiales demandent à présent une plus grande contemporanéité. À cet égard, vous avez cité le cas des familles recomposées. Si je suis bien informé, les jeunes ne bénéficient plus d'une réduction dès qu'ils atteignent vingt-cinq ans, mais les parents continuent d'y avoir droit *ad vitam aeternam*, même s'ils sont dans un cabinet prestigieux. Il faut, par conséquent, se poser des questions en termes de modalités. Vous avez essayé d'être concrète, je le suis aussi.

J'espère que ce débat aura permis d'asseoir définitivement cette décision. Cependant, vous comprendrez qu'il est de notre devoir de rester attentifs. Tout cela doit se retrouver noir sur blanc dans le contrat de gestion qui devra être négocié et qui fera l'objet de nombreuses discussions dans ses modalités concrètes. C'est en effet l'attractivité du transport en commun qui est en jeu.

05.09 David Geerts (sp.a): Mevrouw de minister, u hebt vandaag een belangrijk signaal gegeven. Uit alle interventies van de collega's hier blijkt toch dat volgens alle partijen die in het Parlement vertegenwoordigd zijn, de afschaffing van de kortingskaart een slechte piste zou zijn, aangezien zeker de grote gezinnen als klanten van het openbaar vervoer moeten worden behouden en of aangetrokken.

Het is inderdaad belangrijk dat er rekening wordt gehouden met de nieuwe samenlevingsvormen en het kan geen kwaad om ook de kortingskaart te moderniseren, net zoals de andere voorbeelden die u hebt aangehaald.

05.10 Inez De Coninck (N-VA): Mevrouw de minister, ook ik ben verheugd met uw antwoord en ik deel de reactie van mijn collega's uit de oppositie, het belangt ons inderdaad allen aan, het is een belangrijk item.

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

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

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

05.10 Inez De Coninck (N-VA): Je souhaite bonne chance à la ministre et la félicite pour la manière dont elle entend gérer ce

Mevrouw de minister, ik wens u veel succes, u pakt dat op de juiste manier aan, u betreft alle stakeholders bij het overleg. Ik betreur alvast al de commotie door de persberichten, terwijl er nog niet eens een beslissing is genomen en zulke aangelegenheden in het beheerscontract moeten worden geregeld.

Het is zeker positief geweest dat hierover een debat is gevoerd. Ik waardeer het ten zeerste dat de voordeelformule aangepast wordt aan de samenleving van vandaag.

05.11 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de minister, ik ben niet altijd heel enthousiast over de antwoorden die hier in de commissie worden gegeven, dat is ook logisch, maar ik ben wel enthousiast over het antwoord op de gestelde vraag.

Het is heel belangrijk ook dat een en ander wordt gemoderniseerd in samenwerking met de Ligue des Familles en de Gezinsbond. Dat is zeker een plus, zowel voor het openbaarvervoersbeleid als voor het beleid ten aanzien van gezinnen.

05.12 Marco Van Hees (PTB-GO!): Madame la présidente, madame la ministre, je suis un peu moins enthousiaste que mes collègues.

Vous nous dites qu'il y a un problème au niveau de l'impression de la carte. Nous ne nous inquiétons pas des problèmes d'impression de la carte. Mais vous nous dites aussi, par exemple, qu'il faudrait retirer la carte aux parents d'enfants devenus adultes. Cela signifie-t-il que, quelque part, vous ouvrez quand même la voie à des modifications sur le fonctionnement de la carte famille nombreuse? Si cette modification-là est appliquée, quelles autres modifications peuvent-elles être faites? Ou alors j'ai mal compris votre réponse, mais cela ne me semblait pas entièrement clair.

Ce qui n'est pas clair du tout, puisque vous n'y avez pas répondu, c'est mes autres questions sur l'impact de la liberté tarifaire et plus précisément sur d'autres avantages comme le Go Pass et le Rail Pass. Vous n'avez pas répondu du tout à cette question. Je suis forcé de m'inquiéter du sort du Go Pass et du Rail Pass. Si vous ne répondez pas, je ne peux que déceler une volonté de ne pas faire la clarté sur ces questions. Et cela m'inquiète.

05.13 Karine Lalieux (PS): Madame la ministre, cela fait quand même beaucoup de désordre. Franchement, il y a eu énormément de réactions très légitimes. La communication n'indiquait pas que la carte serait imprimée ailleurs. Tout le monde a pu lire la presse.

05.14 Jacqueline Galant, ministre: Ce n'est pas moi.

05.15 Karine Lalieux (PS): Je sais que ce n'est pas vous! Mais il y a simplement quand même eu des questionnements. Normalement, il y a un nouveau Conseil consultatif des usagers. Vous tenez des négociations. Nous savons que la liberté tarifaire pose question puisque les antécédents ont montré que c'était quand même au détriment des usagers. Il est normal que les gens s'émeuvent très rapidement. Vous avez compris que ce parlement est très attentif à l'accessibilité des transports publics malgré la liberté tarifaire ou la simplification tarifaire.

dossier en associant toutes les parties prenantes au débat. Une adaptation de la formule préférentielle aux nouvelles réalités de la société est également la bienvenue.

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

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

05.13 Karine Lalieux (PS): De communicatie ging niet louter over een probleem bij het drukken van de kaart!

05.15 Karine Lalieux (PS): Normaliter komt het Raadgevend Comité van de treinreizigers opnieuw samen. Aangezien u onderhandelingen voert en de vrije tarieven nadelig zijn voor de treingebruikers, is het maar normaal dat deze zich roeren! Dit Parlement blijft ijveren voor de toegankelijkheid van het openbaar

Pour terminer, je pense qu'il est positif de revoir la notion de famille pour cette carte famille nombreuse. Comme vous l'avez dit, et je vous rejoins complètement là-dessus, les familles d'aujourd'hui ne sont plus celles d'hier.

vervoer. Ik sluit me evenwel aan bij uw idee om, met betrekking tot die kortingskaart voor grote gezinnen, de notie 'gezin' te herzien.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

06.01 Paul-Olivier Delannois (PS): Madame la présidente, madame la ministre, le REGL, "réseau express Grand Lille", est un projet ayant pour vocation d'offrir aux habitants de la région lilloise une liaison rapide et efficace entre les pôles urbains de cette aire métropolitaine. Il répond à un besoin croissant de déplacements entre la métropole lilloise et les territoires voisins allant jusqu'en Belgique.

Ce projet, piloté par le Conseil régional du Nord-Pas-de-Calais, devrait en effet aboutir à une liaison de plus de 37 km ayant pour but de relier le bassin minier du Pas-de-Calais à Courtrai à l'horizon 2030. Ce projet est incontestablement intéressant et est un levier important pour le développement de la mobilité et le développement économique d'une zone reliant Lille à Courtrai.

Malheureusement, je constate que l'entité de Tournai a été purement et simplement oubliée, ce qui est une erreur stratégique majeure. Tournai doit, pour des raisons évidentes, faire partie de ce projet.

D'une part, la ville fait partie de l'Eurométropole, le projet d'intelligence territoriale reliant Tournai, Courtrai et Lille. Beaucoup de moyens et d'énergie sont déployés afin de favoriser le développement économique de cette zone très dynamique dans laquelle Tournai est un pion essentiel. Il faut savoir que Tournai joue un rôle majeur dans son bassin de vie et dispose d'un important niveau d'équipements et de services plus particulièrement en matière de pôles d'enseignement (artistique, paramédical, formation qualifiante, métiers de l'internet, ...) dont le rayonnement dépasse les frontières. Outre les écoles, de nombreuses entreprises belges accueillent des travailleurs français; 16 % de l'emploi dans le zoning de Tournai-ouest est français.

D'autre part, Tournai est un point de passage important permettant la liaison Lille-Bruxelles. La ville est la connexion logique (et cela se confirme dans les chiffres) entre la ville française et la capitale belge.

En résumé, ne pas prendre en compte Tournai dans le REGL signifie passer à côté d'une opportunité logique de développement économique importante. Madame la ministre, partagez-vous également cette analyse? Ne pensez-vous pas qu'il faille, pour des raisons de développement économique évidentes, intégrer Tournai dans ce nouveau projet de mobilité?

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

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

06.02 Jacqueline Galant, ministre: Madame la présidente, cher

06.02 Minister **Jacqueline**

collègue, comme vous l'indiquez, il s'agit d'un projet français initié par le Conseil régional du Nord-Pas-de-Calais. La SNCB n'a pas été impliquée dans l'élaboration de l'étude. La SNCB a été informée du projet réseau express Grand Lille de la région Nord-Pas-de-Calais lors de la réunion du groupe de travail Mobilité de l'Eurométropole qui a précédé la réunion de leur commission Mobilité et accessibilité.

Une concertation publique est actuellement en cours en France. Nous attendons les réactions et le *feed back* à ce sujet qui seront certainement abordés lors de la prochaine réunion de la commission Mobilité et accessibilité.

Pour la SNCB, les deux relations transfrontalières courte distance Courtrai-Lille et Tournai-Lille sont du même ordre de grandeur en termes de volume de voyageurs par jour de semaine. Il existe cependant une différence au niveau du motif du voyage entre ces deux relations. En effet, la part des déplacements domicile-école est plus importante sur la relation Tournai-Lille tandis qu'on observe un plus grand nombre de déplacements pour les loisirs sur la relation Courtrai-Lille.

Une étude réalisée par STRATEC en 2012 a révélé que l'offre de trains sur les deux axes était suffisante. J'ai demandé à la SNCB d'être prête à participer à de telles études. Le trafic transfrontalier doit cependant être développé selon les besoins réels.

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

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

06.03 Paul-Olivier Delannois (PS): Madame la ministre, je vous remercie pour votre réponse.

Si j'ai bien compris, on étudie plus à Tournai et on s'amuse plus en Flandre. Il s'agit d'une image qu'on n'a pas nécessairement développée à droite et à gauche. Il s'agissait d'une question qui était également posée à M. Reynders. Il est évident que, dans ce genre de débat, on demande aussi un certain dynamisme politique pour faire en sorte d'être entendu. Je compte tant sur vous que sur M. Reynders pour faire passer le message.

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

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

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

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

07 Samengevoegde vragen van

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

NMBS en de Belgische Staat en het investeringsprogramma 2016" (nr. 6071)

07 Questions jointes de

- M. Hans Bonte à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les discussions menées entre Infrabel et la SNCB concernant les projets d'investissements" (n° 5747)

- M. Marcel Cheron à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le processus d'élaboration des contrats de gestion de la SNCB et d'Infrabel" (n° 6020)

- M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les nouveaux contrats de gestion entre Infrabel, la SNCB et l'État belge et le plan d'investissement 2016" (n° 6071)

07.01 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Madame la présidente, madame la ministre, en juillet dernier, vous annonciez que les futurs contrats de gestion de la SNCB et Infrabel seraient conclus au cours du 1^{er} semestre 2016. Ces documents sont cruciaux pour l'avenir du rail belge, puisqu'ils précisent la manière dont la SNCB et Infrabel exécutent les missions de service public qui leur sont confiées, fixent le montant des dotations accordées par l'État et définissent des objectifs prioritaires de qualité et d'efficacité. D'ailleurs, la Cour des comptes est en train d'organiser une importante mission d'audit sur les contrats de gestion actuels qui devraient en principe se terminer dès que les nouveaux seront adoptés.

Dès lors, il me semble important de savoir quelle sera la procédure. Ici, je vous interroge non pas sur le fond, vous l'avez compris, j'en suis sûr, mais sur la manière de faire. Quelle sera la procédure précise d'élaboration de ces textes, notamment en termes de consultation des parties prenantes?

Madame la ministre, pouvez-vous préciser quel sera le processus d'élaboration des contrats de gestion? Quel en sera le calendrier précis? Quels acteurs seront-ils consultés au préalable et selon quelles modalités: Parlement, associations de voyageurs, régulateur ferroviaire, sociétés de transport régionales, partenaires sociaux, gouvernements régionaux, par exemple. Voilà donc les questions de méthode que je souhaitais vous poser ce jour à propos des contrats de gestion à venir.

07.02 David Geerts (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, ik moet, ten eerste, mijn goede collega, de heer Bonte, verontschuldigen. Hij had een interessante vraag over het dispuut tussen Infrabel en de NMBS. Zeker als burgemeester van Vilvoorde is hij daarvan helaas een bevoorrechte getuige.

Meer algemeen wil ik u vragen naar de stand van zaken met betrekking tot de beheerscontracten en natuurlijk ook met betrekking tot de investeringen in het investeringsplan voor 2016 en de daaropvolgende jaren. Het is nu einde september 2015. Het is zeer verontrustend dat er blijkbaar – dat zal blijken uit het antwoord – nog altijd geen investeringsplan is.

Ik heb dezelfde vragen als de heer Cheron.

Wat is de concrete timing van de beheersovereenkomsten?

Welke partners zullen tijdens de opmaak van het nieuwe beheerscontract rond de tafel zitten?

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

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

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

Zal er een consultatie zijn van reizigersverenigingen?

Wij hebben tijdens de vorige legislatuur een resolutie goedgekeurd waarin staat dat het Parlement tijdig moet worden ingelicht over de beheerscontracten. Is dat al gepland?

Wanneer zal er duidelijkheid komen over de investeringen voor 2016 en de daaropvolgende jaren?

07.03 **Jacqueline Galant**, ministre: Chers collègues, selon le planning que je me suis fixé pour la mise en œuvre de la vision stratégique pour le rail belge, les nouveaux contrats de gestion d'Infrabel et de la SNCB devront être conclus pour le premier semestre 2016. Les discussions se finalisent concernant la méthodologie utilisée pour la conclusion de ces contrats de gestion. Les projets de contrats de gestion seront proposés par les sociétés qui seront représentées par leur comité de direction lors des négociations. Ceux-ci seront tenus de soumettre le projet à la concertation au sein du comité stratégique de leur entreprise. Infrabel sera également tenu de consulter les candidats ou candidats potentiels au sens de l'article 47 du Code ferroviaire, à savoir principalement les entreprises ferroviaires qui circulent sur son réseau ou peuvent être amenées à y circuler dans l'avenir.

Du côté du gouvernement, la responsabilité de mener les négociations me revient. Je serai assistée par mon administration.

De betrokkenheid van het Parlement is eveneens wettelijk bepaald: binnen de maand die volgt op de officiële indiening van een ontwerp van beheerscontract zal ik niet nalaten de commissie voor de Infrastructuur op de hoogte te brengen van de voorstellen die op tafel liggen.

Les concertations quant aux synergies à développer entre le rail et les autres modes de transport auront lieu, quant à elles, par le biais de la plate-forme intermodale qui réunira notamment les sociétés de transport régionales et la SNCB à qui j'ai par ailleurs demandé de désigner leur représentant.

De oprichting van de investeringscel wordt momenteel voorbereid. In eerste instantie zal de investeringscel belast zijn met de voorbereiding van het toekomstige meerjareninvesteringsplan voor de periode 2015-2019, dat tegen het einde van dit jaar vorm zal krijgen.

07.04 **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): Madame la présidente, je remercie la ministre.

J'ai bien compris qu'il y avait deux parties. La première concerne le contrat de gestion et la deuxième, les investissements et la cellule.

J'ai compris qu'il y aura une association du Parlement avec une réunion en commission de l'Infrastructuur dans le mois.

07.03 **Minister Jacqueline Galant**: De nieuwe beheerscontracten van Infrabel en de NMBS zullen in principe begin 2016 afgesloten worden. De ontwerpen zullen door de betrokken ondernemingen ingediend worden. De directiecomités zullen over het ontwerp in hun bedrijf een overlegronde organiseren en Infrabel zal ook de kandidaten in de zin van artikel 47 van de Spoorcodex (spoorwegmaatschappijen die gebruik (willen) maken van het net van Infrabel) moeten raadplegen. Ik ben namens de regering bevoegd om de onderhandelingen te voeren.

Conformément aux dispositions légales, j'informerais la commission compétente des propositions dans le mois qui suit le dépôt du projet.

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

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

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

En ce qui concerne la plate-forme intermodale...

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

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

07.06 **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): La plate-forme est-elle déjà installée?

07.07 **Jacqueline Galant**, ministre: Nous attendons les noms des représentants.

07.08 **David Geerts** (sp.a): Mevrouw de voorzitter, ik dank de minister voor haar antwoord.

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

Een van mijn vragen luidde welke partners eventueel bijkomend geconsulteerd zouden worden. Het lijkt mij namelijk belangrijk dat de input van de reizigersverenigingen effectief meegenomen wordt.

La **présidente**: Comme nous l'avions prévu, nous organiserons des débats autour du contrat de gestion, comme le prévoit la loi.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

Nous n'avons pas de nouvelles de M. Wollants.

Les questions n° 5882 de Mme Dumery, n° 6052 de Mme Lahaye-Battheu, n° 6303 de M. Van den Bergh, n° 5891 et n° 5907 de Mme Dumery et n° 6054 de Mme Lahaye-Battheu sont reportées. Les questions n° 5914 et n° 5918 de Mme Gantois et n° 5935 de Mme Lahaye-Battheu sont transformées en questions écrites. La question n° 5948 de Mme Lahaye-Battheu est reportée.

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

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

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

08.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mevrouw de minister, ik woon in een grensstreek waar nog heel wat landbouwactiviteit aanwezig is, net als in uw regio, meen ik. Daar wordt men wel eens geconfronteerd met de beperkingen van het rijbewijs G. Het rijbewijs G is immers enkel geldig voor trajecten op Belgisch grondgebied tussen hoeve en veld.

08.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Le permis G pour les tracteurs agricoles est uniquement valable pour les trajets effectués en Belgique, entre la ferme et le champ. Or de nombreux agriculteurs possèdent également des terres dans les régions transfrontalières avec la France et les Pays-Bas, auxquelles ils ne

In ons land, en zeker bij ons in de regio, zijn er echter landbouwers die gronden in Nederland hebben. Ik kan mij voorstellen dat hetzelfde fenomeen aan de Franse grens voorkomt. Die landbouwers kunnen

met hun voertuigen strikt genomen onmogelijk hun Nederlandse grond bewerken vanuit de Belgische zetel van hun landbouwbedrijf.

Sinds juli 2015 bestaat er ook in Nederland een specifiek rijbewijs voor landbouwvoertuigen, namelijk het rijbewijs T. Waarom dat de letter T kreeg, is mij niet bekend. Het rijbewijs T is net als het rijbewijs G een nationale aangelegenheid. In Nederland is daar al discussie over geweest. Het Nederlandse ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft aangekondigd dat er in 2015 in overleg getreden zou worden met de omliggende landen, opdat het Nederlandse rijbewijs T ook in de buurlanden geaccepteerd zou worden.

Aan Belgische zijde is er nog geen mogelijkheid om met landbouwvoertuigen met een geldig rijbewijs de grens over te steken. Een oplossing hiervoor is dus echt wel noodzakelijk. Volgens de Europese wetgeving – want in grensregio's kijkt men gemakkelijk naar Europa – mag men een rijbewijs in de hele Europese Unie gebruiken indien het is afgegeven in een EU-land en erkend is in alle EU-landen. Dat is voor de specifieke landbouwrijbewijzen G en T nog niet het geval, want het gaat in de reglementering enkel om de categorieën AM tot en met DE.

Heeft er reeds overleg plaatsgevonden met het Nederlandse ministerie van Infrastructuur en Milieu over de geldigheid van het Nederlandse rijbewijs T en het Belgische rijbewijs G?

Zo ja, wat is daar besproken? Wat waren de conclusies? Zal een oplossing gevonden worden voor het probleem?

Indien het overleg nog niet heeft plaatsgevonden, zult u een initiatief nemen om tot een oplossing te komen voor de landbouwers in de grensregio's?

08.02 Minister **Jacqueline Galant**: Hetzelfde gebeurt inderdaad in mijn streek.

Volgens de Belgische reglementering moet een buitenlandse bestuurder geen rijbewijs hebben om een landbouwtractor in België te besturen. Er bestaat geen Europees rijbewijsreglementering voor landbouwtractoren.

Elk land bepaalt zelf zijn nationale reglementering inzake het rijbewijs om een landbouwtractor te besturen, met een eventuele vrijstelling voor buitenlandse bestuurders, zoals België heeft gedaan.

Grosso modo gelden de volgende regels om als Belg in een van onze buurlanden te rijden. In Duitsland volstaat een rijbewijs categorie B. In Luxemburg geldt het Belgisch nationaal rijbewijs G. Frankrijk heeft zeer recent de reglementering gewijzigd en voortaan moet de bestuurder daar een rijbewijs B hebben om een landbouwtractor te mogen besturen. Voor Nederland geldt, sinds de recente invoering van het rijbewijs T in Nederland, dat buitenlanders in principe een rijbewijs C moeten hebben om een landbouwtractor te besturen.

Het probleem rijst bijgevolg vooral voor Nederland. Er heeft reeds een eerste informeel contact plaatsgevonden met de Nederlandse administratie om een oplossing te vinden. Mijn administratie heeft per mail de toezegging verkregen dat de rijbewijzen G die uitgereikt zijn

peuvent accéder avec ce permis. La législation européenne ne prévoit encore aucune réglementation permettant, par exemple, la reconnaissance mutuelle des permis belge G et néerlandais T.

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

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

Pour les conducteurs de tracteurs belges, le permis de conduire B suffit en Allemagne et en France. Le Luxembourg impose le permis G et les Pays-Bas, le permis C. Il se pose par conséquent un problème par rapport aux Pays-Bas, avec lesquels nous avons déjà eu un premier contact informel en vue de rechercher une solution. On nous a d'ores et déjà promis que les permis G délivrés

vóór 1 juli 2015, geldig blijven om in Nederland een landbouwtractor te besturen. Er zullen verdere contacten worden gelegd om een definitieve oplossing te vinden, ook voor de rijbewijzen die na 1 juli 2015 uitgereikt werden. In dat verband zal ik ook een officieel schrijven richten aan mijn Nederlandse collega.

De rijbewijscategorie voor de landbouwtractoren is een nationale categorie. In het Rijbewijscomité van de Europese Unie is reeds informeel gesproken over de creatie van een Europees rijbewijscategorie voor landbouwtractoren, maar op het ogenblik wenst de Europese Commissie daaromtrent geen standpunt in te nemen.

Er is nu een voorlopige oplossing gevonden voor de situatie met Nederland, maar voor een definitieve oplossing moeten wij nog verder onderhandelen en eventueel met Nederland een bilateraal akkoord sluiten tot wederzijdse erkenning van de rijbewijzen voor landbouwtractoren.

avant le 1^{er} juillet 2015 resteraient valables aux Pays-Bas. Nous oeuvrons à présent à une solution définitive pour les nouveaux permis de conduire. J'adresserai dans ce cadre un courrier officiel à mon homologue néerlandaise.

08.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de voorzitter, ik dank de minister voor haar antwoord en voor haar engagement.

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

09 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het sociaal overleg met betrekking tot de gegarandeerde dienstverlening" (nr. 5978)
- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de minimale dienstverlening bij het spoor" (nr. 6017)
- mevrouw Kattrin Jadin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de gegarandeerde dienstverlening bij de NMBS" (nr. 6154)
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de gegarandeerde dienstverlening bij de NMBS" (nr. 6220)
- mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de minimale dienstverlening bij de NMBS" (nr. 6236)
- de heer Marco Van Hees aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de invoering van een minimale dienstverlening bij stakingen" (nr. 6321)

09 Questions jointes de

- Mme Inez De Coninck à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la concertation sociale relative au service garanti" (n° 5978)
- Mme Sabien Lahaye-Battheu à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le service minimum sur le rail" (n° 6017)
- Mme Kattrin Jadin à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le service garanti de la SNCB" (n° 6154)
- M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le service garanti de la SNCB" (n° 6220)
- Mme Gwenaëlle Grovonius à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le service minimum à la SNCB" (n° 6236)
- M. Marco Van Hees à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'instauration d'un service minimum en cas de grève" (n° 6321)

09.01 Inez De Coninck (N-VA): Mevrouw de minister, ik heb mijn vraag over de gegarandeerde dienstverlening eind augustus opgesteld. Dit thema is belangrijk voor de N-VA. Sta mij toe om de toelichting bij mijn vraag te wijzigen, gelet op de recente gebeurtenissen in dit dossier.

De gegarandeerde dienstverlening staat duidelijk in het regeerakkoord, maar de federale regering wil aan het sociaal overleg een redelijke termijn geven om zelf een eigen voorstel uit te werken. De N-VA is voorstander van een voorstel dat van onderuit komt, gedragen door alle partners, tegenover een voorstel van de wetgever, van bovenaf.

Bij het opstellen van mijn vraag eind augustus was ik nog optimistisch. In een artikel in *De Morgen* zei Luc Piens nog dat hij dacht dat er voor de deadline eind dit jaar een oplossing zou komen. Die deadline hebt u zelf ook al een aantal keer bevestigd. Hij zei dat het wel zou lukken. Het voorstel zou op het Franse systeem geïnspireerd zijn. Hij maakte wel de bemerking dat de treinreiziger, als hij 's morgens kan vertrekken, ook de zekerheid moet hebben dat hij 's avonds nog thuis geraakt.

Vorige week lasen wij drie andere scenario's in de pers. Direct daarna lasen wij negatieve reacties van de socialistische vakbond. Daarom ben ik nu toch wat pessimistisch. Ik vraag mij af of er via het sociaal overleg überhaupt een voorstel zal komen over de gegarandeerde dienstverlening. De heer Goossens heeft in *De Tijd* letterlijk gezegd dat hij geen enkel mandaat heeft om mee te werken aan de gegarandeerde dienstverlening. Voor ons is dat een duidelijk signaal dat hij niet constructief aan het sociaal overleg wil deelnemen. Wij vrezen dan ook dat er geen oplossing uit het sociaal overleg zal komen.

Mevrouw de minister, kloppen de scenario's die in *De Tijd* zijn gelekt, gaande van 11 % tot bijna 50 % treinen die zullen rijden?

Hoe zal men een scenario of een voorstel selecteren? Hoe gaat men dan bepalen welke treinen rijden en welke niet? Welke criteria zullen hiervoor op stakingsdagen worden gehanteerd? Zal men dit over IC-treinen of over regio's verdelen? Hoe zal men de treinreizigers de zekerheid bieden dat zij ook thuis geraken 's avonds?

Hebt u een eigen voorstel klaar indien er in december geen voorstel komt vanuit het sociaal overleg?

09.02 David Geerts (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, ik denk dat wij het over dit dossier niet eens zullen zijn.

Ik blijf bij mijn standpunt van de laatste tien jaar en ik hoop dat alle partijen in de regering bij het standpunt zullen blijven dat zij hier ooit hebben geformuleerd. Dat zal later blijken bij de regeringsbeslissingen.

Mijn standpunt is dat de gegarandeerde of minimale dienstverlening niet kan werken. Dat blijkt ook uit hetgeen ik hier altijd heb gehoord. In de krant is een nota verschenen over de percentages, over het aantal personeelsleden dat men nodig heeft, over het aantal zitplaatsen dat men kan garanderen en over het aantal treinkilometers. Dat is

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

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

Mon opinion est faite: il est

interessant, maar die tabellen roepen toch meer vragen op dan ze antwoorden geven.

impossible d'assurer un service garanti sur le rail.

Wat is eigenlijk een gegarandeerde dienstverlening? Voor wie moet die dienstverlening gegarandeerd zijn? Voor alle pendelaars die op hun werk of op school moeten geraken? Betekent 'gegarandeerd' dat mensen die 's ochtends naar het werk of naar school gaan ook 's avonds effectief kunnen terugkeren?

Wat de percentages over het aantal zitplaatsen en het aantal treinen betreft, is in de diverse scenario's een inschatting gemaakt van het aantal reizigers dat een heen- en terugreis kan maken? Voor hoeveel mensen zou de dienstverlening dus effectief gegarandeerd zijn?

Afhankelijk van de keuze van het scenario, wie zal beslissen welke treinen er zullen rijden? Hangt dat af van het personeel dat komt werken of wordt vooraf bepaald welke lijnen zullen worden bediend?

Als ik de verschillende scenario's bekijk, zie ik bijvoorbeeld dat in scenario 1 alleen de grote assen naar Brussel zouden rijden. Hoe moet een reiziger van Heist-op-den-Berg dan in Brussel geraken? Hij geraakt niet in Brussel omdat hij eerst naar Lier of Aarschot moet rijden om dan over te stappen.

Wat het arbeidsrecht betreft, zijn mensen die in Heist-op-den-Berg wonen en die niet op hun werk of school geraken al dan niet onwettig afwezig? Heeft men daarmee rekening gehouden?

De treinmachinisten hebben een opleiding per lijn. Wat met de veiligheid? Als er veel volk op het perron staat, zal het dan gaan zoals in Japan, waar men iedereen de trein opduwt?

Ik vind het goed dat er een debat is geweest, maar is ieders conclusie nog altijd niet dat dit niet zal werken?

09.03 Gwenaëlle Grovonius (PS): Madame la ministre, si l'on en croit la presse, les propositions faites par la SNCB dans le cadre de la mise en oeuvre d'un service minimum éventuel ne font que nous conforter dans notre analyse quant à l'impraticabilité d'une telle mesure. La SNCB estime qu'elle ne pourra proposer que 580 063 places maximum en lieu et place des 1,4 millions de places assises nécessaires durant la semaine, soit à peine 40 % des places nécessaires pour transporter les usagers. Cela signifie concrètement que la SNCB devrait, le cas échéant, réquisitionner 43 % des conducteurs, 43 % des accompagnateurs, 75 % du personnel de gare, 90 % du personnel de sécurité de Securail et 100 % des agents du service dispatching voyageurs. En outre, seuls les grands axes reliant Bruxelles et les deux dorsales seraient ainsi desservis.

Les propositions prouvent donc que l'instauration d'un service minimum est concrètement impraticable et ne pourra engendrer qu'une insatisfaction généralisée des usagers. Ceux-ci devront voyager dans des conditions extrêmement difficiles, voire totalement dangereuses en termes de sécurité, compte tenu de la cohue inévitable provoquée sur les quais. Vous en conviendrez, ceci aurait l'effet inverse de celui envisagé par ce gouvernement.

De plus, une réquisition de personnel d'une telle ampleur signifierait

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

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

de facto la fin du droit de grève pour les cheminots, ce qui est évidemment inacceptable pour nous. Madame la ministre, étant donné l'immense estime que vous portez à la SNCB et à tous les cheminots à qui vous voulez rendre leurs lettres de noblesse, je n'ose imaginer que vous remettiez en doute l'expertise et les conclusions de ceux-ci quant au caractère impraticable d'une telle mesure.

Le bon sens voudrait que vous abandonniez donc cette mesure idéologique en vous appuyant sur la réalité du terrain, clairement exposée par la SNCB. Je n'aurai donc qu'une seule question: allez-vous oui ou non enfin abandonner ce service minimum totalement absurde?

09.04 Marco Van Hees (PTB-GO!): En ce qui concerne le service minimum ou service garanti, je ne vous demanderai pas d'être d'accord avec le PTB. Peut-être, cependant, serez-vous d'accord avec les conventions internationales que la Belgique a signées, ce qui serait déjà un bon début. La Charte sociale européenne, la convention 87 de l'OIT disent que le droit de grève est sacré – sans utiliser ce terme, mais je traduis – et que la seule limitation que l'on peut lui apporter doit concerner des services essentiels.

Quand parle-t-on de services essentiels? C'est quand il y a une menace sur la santé, l'intégrité physique, la vie. Nous pouvons comprendre qu'il y ait un service minimum pour l'armée, la police, mais pas pour les transports ferroviaires, sauf s'il existe des ambulances par train, mais ce n'est pas encore le cas. Cette limitation est claire.

Il est vrai qu'il y a une exception: si les organisations syndicales marquent leur accord sur une révision de ce droit de grève. Nous savons déjà que des organisations syndicales ne veulent pas donner cet accord. Le problème est que l'accord du gouvernement, auquel vous êtes très attachée, dit qu'en cas d'absence d'un accord syndical on s'en passera. C'est écrit noir sur blanc dans l'accord du gouvernement. Cet accord bafoue ouvertement les conventions internationales que la Belgique a signées. Je vous demande comment vous pouvez justifier qu'on bafoue ainsi ces conventions internationales.

Une question plus accessoire qui reste néanmoins éloquent: l'évolution du langage entre le "service minimum" et le "service garanti". Maintenant on ne parle plus du "service minimum" mais du "service garanti", ce qui voudrait dire que ce service n'est pas minimum. Effectivement, quand nous regardons les trois scénarios envisagés, nous nous rendons compte que le terme minimum n'est pas vraiment adéquat pour le qualifier. Je prends un exemple: dans les trois scénarios, il faut la présence de pratiquement 100 % du personnel d'Infrabel, ce qui n'est pas vraiment un minimum. On se demande où est vraiment le droit de grève si l'ensemble du personnel d'une société est obligé de travailler.

over het stakingsrecht van het spoorwegpersoneel.

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

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

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

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

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

09.05 Jacqueline Galant, ministre: Chers collègues, la SNCB est partie prenante dans le processus présidé par HR Rail dans le cadre de l'exécution de l'accord du gouvernement. Par conséquent, c'est au sein de concertations entre SNCB, Infrabel, HR Rail et les organisations syndicales que les modalités d'un service garanti en cas de grève doivent être définies. Les pourparlers sont toujours en cours. Si ces contacts n'aboutissent pas, le gouvernement prendra lui-même l'initiative conformément à l'accord du gouvernement.

Sinds mijn aantreden is de continuïteit van de dienstverlening bij de NMBS niet in het gedrang gekomen door een schending van het protocol van sociaal akkoord, met uitzondering van de acties op 17, 20 en 21 oktober 2014. Dit waren drie niet-aangekondigde werkonderbrekingen, waaraan respectievelijk 52, 57 en 81 werknemers deelnamen. Alle deelnemers aan deze drie niet-aangekondigde werkonderbrekingen werden tuchtrechtelijk bestraft met een strenge vermaning. Deze tuchtsanctie ging gepaard met de administratieve maatregel van inhouding van 12,5 euro op de productiviteitspremies van elke deelnemer.

09.06 Inez De Coninck (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, u bevestigt dat de regering eind dit jaar een initiatief zal nemen als er geen akkoord komt uit het sociaal overleg. Ik ben daar ook blij mee.

Ik heb de uiteenzettingen van de collega's ook gehoord. Ik vind het een beetje frappant dat ze beweren dat het niet zal werken. Collega's, het werkt in de andere landen wel, laten wij nu eens niet naïef zijn. Frankrijk en Duitsland voeren het in, waarom zou dat hier niet werken? Een openbardienstverlening die niet gegarandeerd is, is geen openbardienstverlening waardig. U schernt zo met het arbeidsrecht, maar wat met het recht op openbaar vervoer? Voorlopig is de markt nog niet vrijgemaakt. De NMBS heeft nog steeds een monopolie en de reiziger heeft dus geen alternatief om zijn verplaatsing te maken, ook niet die grote gezinnen waarover wij het daarstraks wel eens waren.

Mijnheer Van Hees, u verwijst naar een conventie. U weet goed dat in die conventie uitzonderingen zijn opgenomen voor cipers en dergelijke, en dat ons land een veroordeling heeft opgelopen bij het Europees Hof voor de Rechten van de Mens vanwege de stakingen van de cipers, waardoor het regime van de gevangenen niet was gegarandeerd.

Ik hoop echt dat het er komt. De N-VA heeft een voorstel klaar, zoals reeds gezegd, en als in het najaar opnieuw stakingen plaatsvinden, zullen wij niet wachten en ons voorstel vroeger indienen dan de deadline.

09.07 David Geerts (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, in verband met het protocol en de wilde stakingen wil ik toch wel benadrukken dat, bijvoorbeeld, het ASTB gezegd heeft dat het

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

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

09.06 Inez De Coninck (N-VA): Je m'étonne d'entendre qu'il est impossible d'organiser un service garanti. Que fait-on des droits des usagers des transports publics? La Cour européenne des droits de l'homme a du reste condamné la Belgique pour ne pas avoir garanti le régime habituel de détention lors des grèves des gardiens de prison. Si de nouvelles grèves surviennent à la SNCB à l'automne, la N-VA déposera sa proposition de loi sans attendre la date-butoir fixée pour finaliser la concertation.

09.07 David Geerts (sp.a): La proposition de loi de la N-VA ne fera que jeter de l'huile sur le feu,

niet gebonden is aan dat protocol. Dat vertekent de cijfers een beetje.

Net de snelle indiening van het wetsvoorstel van de collega's van de N-VA zal olie op het vuur gooien, terwijl er vandaag een protocol is dat relatief gezien goed werkt. Er zullen meer wilde stakingen worden gecreëerd door zulke wetsvoorstellen neer te leggen. Iedereen heeft natuurlijk de vrijheid om wetsvoorstellen in te dienen en er in de Kamer over te discussiëren.

Mevrouw De Coninck, ik wil u echter toch nog het volgende element meegeven. U hebt het over Frankrijk en Duitsland. Duitsland heeft het voorbije jaar negen meerdaagse stakingen gekend, wat nog nooit is gebeurd. De Duitse spoorwegen hebben het voorbije jaar het meeste stilgelegd van heel Europa. U sprak ook over Frankrijk. In Frankrijk is er een gegarandeerde dienstverlening die absoluut niet werkt. Soms rijden er treinen. Het ontbreekt ook aan de nodige informatie. Het gaat dan, bijvoorbeeld, over een trein van Parijs naar Lyon, die vergelijkbaar is met een hogesnelheidstrein, maar niet met het urbane vervoer rond steden als Parijs.

Ik wil het ook nog over de oproepbaarheid hebben. Uit de cijfers voor scenario 1 blijkt dat Infrabel 87 % van het personeel moet oproepen. Wie zal dat doen? Zal u de gemeenten opnieuw belasten? Moet de burgemeester zijn politiemensen naar personeelsleden van Infrabel sturen, om hen op te roepen te gaan werken? Ik ben absoluut bereid om over uw voorstel te discussiëren, maar daardoor zullen opnieuw de burgemeesters en de politiezones worden belast voor een maatregel die niet werkt.

Ik begrijp dat in uw trofeeënkast trofeeën moeten staan. Als u met zo'n voorstel het land in de richting van de immobiliteit stuurt, gaat het echter om een slechte trofeeënkast.

09.08 Gwenaëlle Grovonius (PS): Madame la présidente, je rejoins entièrement les propos de mon collègue.

Madame la ministre, vous proposez une concertation à propos de quelque chose qui est impossible à mettre en œuvre. Votre objectif est de parvenir à imposer votre idéologie du service minimum, alors que tout démontre que c'est infaisable, comme nous pouvons le constater en France ou en Allemagne.

De notre côté, nous souhaitons un service maximum. Notre but est que les usagers puissent profiter d'un service de qualité maximale et que les cheminots puissent travailler dans un cadre de même qualité. Or vous proposez tout le contraire. Nous ne pouvons absolument pas adhérer à ce que vous êtes en train d'élaborer. Nous savons en effet très bien que les concertations en cours ne pourront jamais aboutir, pour la simple et bonne raison – et nous vous l'avons démontré par les chiffres que nous venons de produire – que c'est irréalisable.

Vous voulez imposer unilatéralement un service minimum. Très bien! C'est votre conception idéologique. Mais jamais nous ne pourrions admettre une telle position.

09.09 Marco Van Hees (PTB-GO!): Madame la ministre, je vous remercie pour votre absence de réponse à mes questions. J'en conclus que, les conventions internationales, vous n'en avez rien à

alors que le protocole actuel fonctionne relativement bien. Sur la base des chiffres retenus dans le scénario 1, il apparaît qu'Infrabel devrait réquisitionner 87 % du personnel. Qui va s'en charger? Allez-vous demander aux bourgmestres d'envoyer la police pour requérir les agents d'Infrabel?

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

09.09 Marco Van Hees (PTB-GO!): Ik stel vast dat u de internationale overeenkomsten

foutre – rien à faire, si vous préférez. J'en déduis aussi qu'il ne s'agit pas d'un service minimum, mais d'une attaque claire contre le droit de grève des cheminots.

Je répliquerai rapidement à ma collègue De Coninck. Involontairement, vous avez corroboré mes arguments en parlant des gardiens de prison. On ne va pas ouvrir une discussion à leur sujet, mais les critères qui les empêchent de faire grève ne sont justement pas applicables aux cheminots. D'une certaine manière, vous démontrez ma thèse selon laquelle la Belgique ne respecte pas les conventions internationales. Je vous remercie pour cet appui à mon argumentation.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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

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

10.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de minister, de heffingen die opgelegd worden bij het niet kunnen voorleggen van een geldig vervoerbewijs, blijven voor veel vragen en beroering zorgen.

Als men als reiziger vandaag niet over een geldig vervoersbewijs beschikt vanwege een defecte ticketautomaat – dat gebeurt helaas vaker dan soms wordt voorgesteld –, dan moet een boordtarief van 7 euro extra betaald worden. In eerste instantie controleren de treinbegeleiders via hun toestel of de automaat effectief al dan niet defect is. Die toestellen zouden namelijk live kunnen opvolgen welke automaten al dan niet werken. Wanneer de automaat niet defect blijkt te zijn of wanneer de conducteur dat niet met zekerheid kan nagaan, wordt het boordtarief sowieso aangerekend. Soms gebeurt het dat een automaat volgens de online-informatie wel werkt, maar dat bepaalde functies niet werken, bijvoorbeeld als de kaartautomaat problemen heeft. Daardoor kunnen er discussies ontstaan.

Wanneer een reiziger niet voldoende geld bij zich heeft om een ticket en het boordtarief te betalen, dan moet hij in principe een C170-vaststelling van onregelmatigheid ontvangen, wat eigenlijk een boete van 75 euro betekent. Voor iemand die te goeder trouw een trein wil nemen, maar via de automaat niet aan een ticket is geraakt en vervolgens op de trein die 7 euro niet kan betalen, is dat allesbehalve klantvriendelijk. Naar mijn mening moet de NMBS daar eens grondig naar kijken.

Mevrouw de minister, bent u op de hoogte van die problematiek?

Bestaat de bereidheid om naar klantvriendelijkere oplossingen te zoeken? Zult u de NMBS ertoe aansporen om de communicatie rondom de procedure bij defecte ticketautomaten te verbeteren?

Welke visie hebt u omtrent de C170-vaststelling? In welke gevallen mag die vaststelling gedaan worden? Op eerdere parlementaire vragen antwoordde u dat de evaluatie van de terugbetalingsmethode

aan uw laars lapt. Het gaat hier om een regelrechte aanval op het stakingsrecht.

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

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

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

van het boordtarief lopende is. Is die evaluatie ondertussen afgerond? Zo ja, wat zijn de bevindingen?

De testperiode van de nieuwe toestellen, de nieuwe handcomputers van de treinbegeleiders, de ITRIS-toestellen, liep tot eind juli en daarna zou een eindevaluatie gemaakt worden. Dankzij die toestellen zou voor heel wat reizigers het boordtarief bespaard kunnen worden. Wat is er uit die testperiode gebleken?

10.02 Minister **Jacqueline Galant**: Een reiziger moet bij het opstappen in de trein een geldig vervoerbewijs hebben. De NMBS biedt haar klanten de mogelijkheid om zijn of haar ticket te kopen aan de loketten of via verkoopautomaten, de mobiele app, en Ticket Online. Hierdoor kan een klant nog net voor het opstappen een ticket kopen, zonder dat hij langs het loket hoeft.

Het boordtarief heeft als doel het aantal gevallen van agressie aan boord te verminderen, alsook de bepalingen hoe zich in regel te stellen, te vereenvoudigen.

Met de uitrol van de nieuwe ITRIS-toestellen zal het mogelijk zijn vanaf eind dit jaar een betaling met debetkaart uit te voeren, wat tot nu toe niet het geval was.

De NMBS heeft een procedure opgesteld die gevolgd moet worden wanneer een ticketautomaat defect is. De NMBS verbetert nu de terugbetalingprocedure. De nieuwe ITRIS-toestellen zullen synchroniseren via wifi, via 3G of 4G. De toestellen zullen alle noodzakelijke informatie in real time ter beschikking hebben, dus ook die van de defecte verkoopautomaten.

De testen met de nieuwe ITRIS-toestellen verlopen positief en de feedback van de gebruikers wordt verwerkt om tegen oktober de eindversie van de software op te leveren. In de loop van oktober starten de opleidingen, zodat tegen eind 2015 iedere treinbegeleider in het bezit zal zijn van het nieuwe toestel.

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

Ik begrijp dat er wordt gewerkt aan het klantvriendelijker maken en dat een aantal procedures wordt herzien. Die toestellen zullen een stuk van de oplossing bieden, zodat men op de trein ook met een kaart kan betalen.

Ik blijf wel een wrang gevoel hebben bij de voortdurende communicatie dat de automaten een hoge betrouwbaarheid zouden hebben. Op het terrein moeten wij helaas vaststellen dat dat dikwijls niet het geval is. Ik meen dat wij hier voldoende aandacht aan moeten blijven schenken.

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

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

11 **Question de Mme Inez De Coninck à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la**

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

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

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

Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la querelle entre la SNCB et Infrabel concernant le déblaiement des déchets dans les gares" (n° 5993)

11.01 Inez De Coninck (N-VA): Mevrouw de minister, mijn vraag gaat over de vuilopruiming in de stations.

Sinds januari 2014 heeft de NMBS een nieuwe structuur. Desondanks zijn er nog onduidelijkheden over de zaken waarvoor ofwel de NMBS, ofwel Infrabel verantwoordelijk is. Een van die elementen is de zwerfvuilopruiming van de spoorwegen in de stationsgebouwen. Reizigers van de NMBS gooien heel wat zwerfvuil in de onderdoorgangen, op de perrons en tussen de sporen. Uit meerdere bronnen blijkt dat de NMBS en Infrabel hierover ruziën. De discussie gaat over het zwerfvuil dat zich opstapelt op de sporen, tussen de perrons en in de stations.

De NMBS bezit een eeuwigdurende erfdienstbaarheid ten kosteloze titel op de perrons en staat in voor het onderhoud en de properheid van de perrons. Infrabel beheert de sporen. De NMBS argumenteert dat de sporen zelf de volledige verantwoordelijkheid van Infrabel zijn. Bovendien mag het NMBS-onderhoudspersoneel zich niet zomaar op de spoorwegen begeven om het vuil op te ruimen. Veiligheid is inderdaad belangrijk. Infrabel argumenteert dat het zwerfvuil niet afkomstig is van haar of van haar rechtstreekse klanten. Op die manier is er een pingpongspelletje aan de gang tussen beide bedrijven over de vraag wie verantwoordelijk is voor het zwerfvuil. Het maakt de zwerfvuilopruiming ervan alleen moeilijker.

U zult wel weten dat veel mensen die lokaal actief zijn meldingen krijgen. Zwerfvuil houdt de burgers echt wakker. Iedereen heeft graag dat de openbare omgeving er proper bij ligt. Ondertussen blijft het vuil op de sporen liggen. Dit is allesbehalve klantvriendelijk voor de treinreizigers. Hoe meer vuil zich opstapelt, des te lager wordt de drempel voor de reizigers om er nieuw zwerfvuil bij te gooien. Het probleem verergert alleen maar.

Mevrouw de minister, kunt u wat meer toelichting geven over het probleem?

Welk spoorbedrijf heeft de opdracht het zwerfvuil langs de spoorwegen te verwijderen? Staat het zelf in voor de uitvoering van de opdracht of wordt dat uitbesteed? In dat geval, aan welke bedrijven?

Welke personen hebben de bevoegdheid om de sporen te betreden voor de verwijdering van zwerfvuil?

Welk beleid voert het verantwoordelijk bedrijf ten aanzien van de verwijdering van zwerfvuil op de sporen? Worden er gerichte opruimacties georganiseerd? Met welke frequentie? Treedt men proactief op of handelt men na klachten?

Wat zijn de jaarlijkse geraamde kosten voor de vuilopruiming tussen de sporen?

11.02 Minister Jacqueline Galant: Tot 31 december 2013 was de schoonmaak van de sporen in de stations en van de perronranden de verantwoordelijkheid van Infrabel, die hiertoe personeel inzette dat de veiligheidsfunctie "verantwoordelijke bediende voor de uitvoering van

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

À qui incombe précisément la tâche de ramasser ces ordures? Ces activités sont-elles externalisées? À quelles entreprises? Quelles personnes sont habilitées à circuler sur les voies pour enlever ces débris? Quelle est la politique suivie en matière de nettoyage de ces déchets? Quel est le coût annuel estimé de l'enlèvement des ordures le long des voies ferrées?

11.02 Jacqueline Galant, ministre: Jusqu'au 31 décembre 2013, Infrabel était responsable du nettoyage des voies et des bords

de werken" bekleedde, want het voerde deze taak uit op sporen die in dienst waren. Die veiligheidsfunctie staat echter in een lijst van functies die aan de infrastructuurbeheerder zijn voorbehouden.

Bij de hervorming van de spoorgroep op 1 januari 2014 werd de NMBS verantwoordelijk voor die schoonmaaktaken. Het betrokken schoonmaakpersoneel van Infrabel is vanaf die datum overgedragen aan de directie B-Stations van de NMBS. De uitoefening van die specifieke veiligheidstaken was echter niet opgenomen in het veiligheidsbeheerssysteem van de NMBS.

Om een oplossing te kunnen vinden, is er het koninklijk besluit van 9 juli 2013 tot vaststelling van de vereisten van toepassing op het veiligheidspersoneel. In afwachting van deze definitieve oplossing kunnen een of meerdere sporen tijdelijk buiten dienst worden gesteld, zodat de opruimploegen van B-Stations in alle veiligheid kunnen werken.

Het opruimbeleid verschilt sterk van station tot station, rekening houdend met het aantal reizigers alsook met de periode van het jaar. Zo worden de sporen in de stations richting de kust tijdens de zomermaanden meer frequent opgeruimd. (...) vinden af en toe plaats.

Van de jaarlijkse kosten van de vuilopruiming werden door Infrabel noch door de NMBS precieze cijfers gegeven.

11.03 Inez De Coninck (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, ik dank u voor uw duidelijk antwoord.

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

12 Questions jointes de

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

12 Samengevoegde vragen van

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

12.01 David Geerts (sp.a): Mevrouw de minister, als een van de betaalmogelijkheden van een verkoopautomaat met muntstukken of automaat niet werkt, wordt de verkoopautomaat niet aangegeven als zijnde defect. Reizigers die enkel over een bankkaart beschikken, betalen het volledig boordtarief wanneer de kaart niet werkt aan de verkoopautomaat, omdat het verkoopstoestel van de treinbegeleider niet op de hoogte is van het defect aan de automaat. Dat is opnieuw een anomalie: het niet functioneren van een automaat heeft als pervers effect dat de reiziger het boordtarief moet betalen, indien er

des quais.

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

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

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

geen loket in de buurt is. Dat getuigt alvast niet van klantvriendelijkheid.

Mevrouw de minister, klopt het dat treinbegeleiders geen melding krijgen van defecte automaten wanneer enkel een van de twee betalingsmogelijkheden niet werkt, en dan het boordtarief aanrekenen? Indien ja, zal er worden gezocht naar een oplossing? Kunnen de treinreizigers de door die fout gemaakte kosten terugvorderen?

12.02 Minister **Jacqueline Galant**: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Geerts, ik verontschuldig mij omdat ik een tweetalig antwoord heb.

Madame la présidente, les automates de la SNCB ont un taux de fiabilité moyen de 98,2 %. À la base du Tarif à Bord, la SNCB a voulu éviter toute interprétation dans le chef de l'accompagnateur au moment d'appliquer le prix du billet afin d'éviter les cas d'agression, par ailleurs en baisse depuis l'instauration du système début février 2015.

Selon la SNCB, il n'est pas encore techniquement possible de tenir compte en temps réel de l'état de fonctionnement de l'automate pour ne pas appliquer le supplément de 7 euros dans le train. La SNCB veut, à terme, remédier à cette situation. Le voyageur qui estime avoir acquitté injustement le supplément dispose de la possibilité d'introduire une demande de remboursement.

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

Le remplacement des appareils actuels des accompagnateurs de trains par un nouveau modèle nommé ITRIS se déroulera progressivement jusqu'à la fin de cette année.

L'accompagnateur de train ne disposera pas à l'avenir de l'autorisation de désactiver le supplément compté lors de l'achat d'un billet à bord du train.

Op dit ogenblik wordt de lijst van defecte automaten een keer per dag naar de toestellen van de treinbegeleiders verstuurd, wat aanleiding geeft tot veel terugbetalingsaanvragen.

Zodra de uitrol van de ITRIS-toestellen volledig voltooid zal zijn, zullen die toestellen een automatische synchronisatie uitvoeren van de updates van de defecte automaten, waardoor het boordtarief nauwgezet kan worden toegepast, met een sterke vermindering van het aantal terugbetalingsaanvragen als gevolg.

De NMBS voert momenteel een geautomatiseerde verwerking van de terugbetalingsinstructies in, waardoor een groter aantal aanvragen binnen een kortere termijn zal kunnen worden behandeld.

Tarif à Bord.

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

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

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

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

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

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

permettra un traitement plus rapide des demandes.

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

Het probleem is natuurlijk de niet-synchronisatie, wat aanleiding kan geven tot agressie tegenover de treinbegeleiders, omdat zij niet op de hoogte werden gesteld van het niet functioneren van de automaten.

Laten we hopen dat er dankzij de synchronisatie beterschap komt.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

La **présidente**: Les questions n^{os} 6015 et 6016 de Mme De Coninck sont transformées en questions écrites. Les questions jointes n^{os} 6020 de M. Cheron et 6071 de M. Geerts ont déjà été traitées.

13 Questions jointes de

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

- **M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le rapport interne relatif aux conditions de travail du personnel de vente de la SNCB" (n° 6298)**

13 Samengevoegde vragen van

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

- **de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het intern rapport over de werkcondities bij het verkooppersoneel van de NMBS" (nr. 6298)**

13.01 Marcel Cheron (Ecolo-Groen): Madame la présidente, madame la ministre, selon un rapport relayé par la presse le 3 septembre, les agents de vente de la SNCB seraient soumis à des conditions de travail inadéquates. C'est un rapport interne, madame la ministre, qui soulignait cela. Vous savez combien je suis attentif à ce genre de choses. Ainsi, il est fait mention d'une mauvaise organisation des services et d'une mauvaise gestion journalière. Le rythme de travail et le manque de récupération semblent provoquer des problèmes supplémentaires liés au stress et à la fatigue.

Je me permets de vous poser cette question en lien avec le volet de votre vision stratégique dans lequel vous évoquez des chiffres assez ambitieux en matière de productivité. Je me suis dit que c'est un premier test "post-vision stratégique de la ministre". Je n'ai donc pas résisté à l'idée de vous poser cette question par rapport à cette enquête interne. Je souhaite vous entendre commenter ces informations, et en particulier le fait que ladite enquête interne semble avoir été modifiée suite à l'interprétation des résultats, ce qui pose question. J'aimerais connaître les raisons de cette modification et votre opinion sur cette méthodologie. Plus globalement, quelles conclusions tirez-vous de cette enquête sur les conditions de travail du personnel et en particulier le personnel de vente de la SNCB?

13.02 David Geerts (sp.a): Mevrouw de minister, op 3 september konden wij in *La Dernière Heure* lezen dat er een intern rapport was

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

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

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

13.02 David Geerts (sp.a): Selon le quotidien *La Dernière Heure*, il

omtrent de werkomstandigheden. De conclusie was volgens dat krantenartikel dat er slechte werkcondities zijn, onvoldoende tijd om te recupereren en onvoldoende personeel. Op basis van een dergelijk krantenartikel lijkt het mij gepast om hier vragen te stellen.

Kunt u meer zeggen over het intern onderzoek omtrent de werkcondities bij het verkooppersoneel? Hoeveel personen werden er effectief ondervraagd en op welke werkplekken?

Als tegenargument wordt er verwezen naar een gebrek aan objectiviteit van het onderzoek, wat zijn de argumenten hiervoor?

Indien het rapport valabel is en de conclusies verifieerbaar zijn, welke bijkomende maatregelen zullen er dan genomen worden om pijnpunten zoals gebrek aan personeel waardoor verlof- en compensatiedagen niet kunnen worden opgenomen, te verhelpen?

13.03 Minister **Jacqueline Galant**: Mevrouw de voorzitter, in tegenstelling tot wat de vermelding CPS doet vermoeden, is het rapport waarop het persbericht gebaseerd is, geen officieel gevalideerd rapport. De opsteller van het rapport heeft het CPS-logo op eigen initiatief aangebracht op het rapport; CPS heeft geen enkele rol gespeeld in de opmaak van het rapport.

Het onderzoek werd opgezet op vraag van het Comité voor preventie en bescherming op het werk van het Brussels Gewest. Het rapport moest in eerste instantie aan de voorzitter van het CPBW worden voorgelegd. De NMBS onderzoekt momenteel de objectiviteit van het rapport.

Si, objectivement, il apparaît que des mesures d'organisation doivent être prises pour résoudre certains problèmes, la SNCB les prendra en tant qu'employeur responsable. Nos rapports concernent trois gares à Bruxelles sur un total de 149 gares disposant de personnel géré par la SNCB. Les constatations et conclusions définitives ne seront dès lors pertinentes que pour ces trois gares, lesquelles acquièrent un caractère spécifique par leur localisation, leur importance et le type de voyageurs qui les fréquentent. Ces constatations et conclusions ne peuvent être extrapolées au reste du réseau.

13.04 **Marcel Cheron** (Ecolo-Groen): J'en prends note.

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

Nu gaat het rapport over het verkooppersoneel. Ik vind het alleszins een probleem dat iemand het officiële CPS-logo gebruikt heeft. Stel dat het rapport zou gaan over de werkcondities van het veiligheidspersoneel, rapport waarvan wij trouwens de opmaak hebben aanbevolen?

Ik hoop dat het incident onderzocht zal worden.

L'incident est clos.

existerait au sein de la SNCB un rapport concernant les mauvaises conditions de travail du personnel de vente, en sous-effectif, et dont le temps de récupération est insuffisant.

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

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

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

Het incident is gesloten.

14 Questions jointes de

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

- M. Gilles Foret à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les droits de trafics" (n° 6188)

14 Samengevoegde vragen van

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

- de heer Gilles Foret aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de verkeersrechten" (nr. 6188)

14.01 Karine Lalieux (PS): Madame la ministre, votre décision récente d'octroyer des droits de trafic à Ethiopian Airlines est contestée par les associations de riverains qui luttent contre les nuisances sonores liées au survol de Bruxelles. Pour de nombreux habitants de la capitale, il est difficilement compréhensible de voir le gouvernement fédéral prendre des décisions allant dans le sens d'une augmentation des nuisances sonores.

À ces craintes légitimes de Bruxellois s'ajoutent des critiques sur la légalité de votre décision. C'est une question complexe, et les informations diffusées sont parfois contradictoires – comme d'habitude.

Je souhaite, dès lors, obtenir des éclaircissements afin de pouvoir analyser et contrôler votre gestion de ce dossier. Pouvez-vous justifier vos décisions relatives à l'octroi de droits de trafic à la compagnie Ethiopian Airlines pour assurer des vols entre Bruxelles, Dubaï, Hong Kong et Shanghai pour le compte de DHL? Votre décision est-elle conforme aux accords bilatéraux liant la Belgique et l'Éthiopie? Est-il exact que la DGTA (Direction générale du transport aérien) a rendu une décision négative dans ce dossier? Dans l'affirmative, quelles sont les raisons qui vous amènent à ne pas suivre les experts de votre administration? Allez-vous prolonger ces droits de trafic au-delà du mois de septembre? Quelles sont les concertations que vous avez menées avec les compagnies aériennes et les exploitants d'aéroport concernés? Quel est l'impact de vos décisions en termes de nuisances sonores au-dessus de Bruxelles? Combien de survols supplémentaires votre décision va-t-elle entraîner? Quelles routes ces vols empruntent-ils? Quels sont les heures et les jours de la semaine concernés? Enfin, avez-vous consulté les associations de riverains?

14.02 Gilles Foret (MR): Madame la ministre, l'octroi de droits de trafic dans le secteur aérien est une matière sensible tant pour les compagnies aériennes que pour les plates-formes aéroportuaires du pays, qui peut influencer fortement la concurrence sur le marché et entraîner des effets économiques non négligeables.

La procédure d'octroi des droits de trafic est encadrée au niveau européen. En Belgique, elle est réglée par l'arrêté royal du 18 août 2010. Il en ressort que les demandes doivent être traitées de manière transparente et non discriminatoire, garantissant de la sorte l'équité de traitement et la sécurité juridique pour les demandeurs et les compagnies aériennes en ce qui concerne l'exploitation de services

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

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

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

aériens réguliers.

En consultant, sur le site internet du SPF Mobilité & Transports, le tableau "procédure arrêté royal 18 août 2010", on constate qu'il ne contient pas d'enregistrement postérieur à la date du 30 janvier 2014 et que la dernière mise à jour remonterait au 18 février de la même année. Pourriez-vous nous éclairer sur ce point?

Pourriez-vous aussi nous indiquer comment est menée l'analyse de demande d'octroi de droits de trafic, prévue à l'article 11 de l'arrêté royal susnommé? Quel est son périmètre d'étude? L'impact économique sur l'ensemble des aéroports belges et des opérateurs y est-il inclus?

Pourriez-vous également nous expliquer comment sont traitées les demandes d'octroi de droits de trafic non régulier et nous dire ce qui garantit aux compagnies aériennes sollicitant l'exploitation de ces droits la transparence et le caractère non discriminatoire de la procédure?

Plus généralement, madame la ministre, pourriez-vous nous indiquer votre position quant à la révision de la procédure d'octroi des droits de trafic et nous donner votre avis quant à l'opportunité d'inclure dans la procédure la consultation des aéroports belges lors des demandes de droits de trafic comme cela se fait dans d'autres États européens comme la Grande-Bretagne, les Pays-Bas ou l'Italie, pour ne citer que ces exemples?

gelijke behandeling en rechtszekerheid zouden genieten.

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

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

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

Wat is uw standpunt met betrekking tot de herziening van de procedure voor de toekenning van verkeersrechten? Vindt u het opportuun dat de Belgische luchthavens zouden worden geraadpleegd naar aanleiding van een aanvraag van verkeersrechten, zoals dat in andere Europese lidstaten gebeurt?

14.03 **Jacqueline Galant**, ministre: Merci, chers collègues.

Les droits de trafic régulier sont régis par les accords aériens bilatéraux entre la Belgique et les pays tiers. Lors de toute modification de ces accords ou des conditions opérationnelles, une consultation préalable est systématiquement organisée par la Direction générale du transport aérien et tous les *stakeholders* belges, tant transporteurs aériens qu'aéroports.

Vous faites référence à l'arrêté royal du 18 août 2010 relatif à la désignation des transporteurs aériens communautaires et à l'attribution des droits de trafic en vue de l'exploitation des services aériens réguliers entre la Belgique et les pays non communautaires. Cet arrêté royal concerne, d'une part, la désignation par la Belgique de transporteurs aériens communautaires établis en Belgique et, d'autre part, la répartition du nombre de vols entre ces transporteurs.

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

U verwijst naar het koninklijk besluit van 18 augustus 2010, dat betrekking heeft op de aanwijzing door België van in ons land gevestigde communautaire luchtvaartmaatschappijen en op

Cet arrêté royal ne concerne donc que les compagnies belges et celles de l'Union Européenne établies en Belgique et qui doivent voler de la Belgique vers des pays tiers. L'arrêté royal n'est donc pas lié à Ethiopian Airlines, si c'est à cela que vous pensiez.

La décision quant à la désignation ou la répartition du nombre des vols se fait sur base de l'analyse de dossiers transmis par ces transporteurs aériens communautaires établis en Belgique. La route choisie et donc l'aéroport belge concerné dépendent du choix dudit transporteur. Le dernier dossier d'attribution date de fin 2013. La publication sur le site du SPF Mobilité et Transports est dès lors à jour. Depuis la parution de cet arrêté royal, seuls deux dossiers de répartition de fréquences entre transporteurs aériens désignés par la Belgique ont du être traités par les services de la DGTA.

En ce qui concerne les droits de trafic non régulier, un arrêté royal est en cours d'élaboration. Le projet sera soumis à l'ensemble des *stakeholders* établis en Belgique, qu'ils soient transporteurs aériens ou aéroports. Les droits de trafic non régulier sont octroyés sur base d'une demande d'un transporteur aérien étranger. Dans certains cas, les transporteurs aériens belges sont consultés pour avis. L'octroi des droits de trafic non régulier à un transporteur aérien étranger se fait sur base de sa demande incluant notamment le nombre de fréquences et la route choisie, aéroport d'origine et de destination. Le choix de l'aéroport est à nouveau le fait du transporteur.

Il convient également de faire la différence entre droit de trafic régulier et non régulier. Les accords bilatéraux aériens régissent les services aériens réguliers. Les droits de trafic octroyés au transporteur Ethiopian Airlines sont des droits de trafic non régulier, compte tenu notamment du fait qu'ils ne couvrent qu'une période limitée et que la totalité de la capacité de l'aéronef était réservée par un seul opérateur.

J'ai indiqué par voie de presse que je profitais du mois de septembre pour analyser ces droits de trafic et cette analyse est en cours. Beaucoup de consultations ont déjà eu lieu avec les *stakeholders* et d'autres sont encore programmées d'ici la fin de la semaine.

Les droits octroyés concernent des vols de jour uniquement. Au total, les droits concernent un vol par jour à l'exception du dimanche. Pour rappel, pour ce qui concerne Bruxelles, il n'y a eu aucun vol supplémentaire vu que ces vols s'opéraient déjà depuis le 1^{er} janvier 2015 avec une escale en Éthiopie. Il n'y a aucune concurrence avec Liège vu que l'activité concerne le jour pour Bruxelles et la nuit pour Liège. Il n'y a pas possibilité d'augmenter l'activité de nuit à l'aéroport de Bruxelles.

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

En ce qui concerne le dimanche, c'est la journée la plus lourde pour les citoyens et c'est aussi la journée où ils peuvent profiter de leur jardin. Quand vous parlez du dimanche, je crois que les Bruxellois ne seront pas heureux de l'entendre car ces avions gros porteurs font beaucoup de bruit.

de verdeling van de vluchten over die luchtvaartmaatschappijen. Dit besluit is dus niet van toepassing op Ethiopian Airlines.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Par ailleurs, vous ne nous avez pas dit si vous alliez prolonger la décision, puisqu'il n'y a plus que sept jours pour le savoir.

J'entends ce que vous dites concernant la non-concurrence avec les autres aéroports. Mais j'ai entendu la réaction forte des autres aéroports à ce sujet. S'il y a des vols de jour cela veut peut-être dire qu'il y aura moins de vols la nuit pour eux. Je ne vous ai pas entendue sur ce sujet. Les autres aéroports estiment en tout cas qu'il s'agit d'une concurrence.

Vous n'avez pas dit non plus si la DGTA avait rendu un avis positif pour cette licence.

14.05 Jacqueline Galant, ministre: Elle a donné un avis positif pour les non-réguliers.

14.06 Gilles Foret (MR): En ce qui concerne les droits de trafic non régulier, il y a eu la rédaction d'un arrêté royal. Cela permettra de clarifier les règles du jeu pour tous les acteurs. Cela permettra aussi d'arriver à un véritable *level playing field* pour tous les acteurs du transport aérien en Belgique et de renforcer la plate-forme "Belgique" par rapport aux plates-formes étrangères.

J'insiste encore sur les principes de transparence et de non-discrimination qui doivent prévaloir dans les décisions que vous devrez prendre prochainement. Il est très important de clarifier les règles du jeu pour que les aéroports belges puissent évoluer dans un environnement équitable.

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

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

15 Question de M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "l'analyse des coûts et avantages sociaux du tunnel Watermael-Schuman-Josaphat" (n° 6043)

15.01 David Geerts (sp.a): Mevrouw de minister, u hebt voor het reces verklaard dat Infrabel geen grote investeringen meer mag doen, indien ze onvoldoende output voor de reizigers genereren. Omdat op dat moment geen concrete parameters werden vermeld, wil ik u een concrete vraag stellen over de tunnel Watermaal-Schuman-Josaphat. Aan de hand van de vragen die ik stel, wil ik proberen mij een beeld te vormen van wat u onder maatschappelijke kosten-batenanalyse begrijpt.

De tunnel heeft een investeringsbedrag van 537 miljoen euro gevegd. De reistijd is daarbij verkort van 32 minuten naar 13 minuten.

concurrentie.

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

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

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

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

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

Quels sont les résultats des analyses des coûts et avantages financiers et sociaux? Combien de voyageurs supplémentaires pourront-ils être transportés grâce au raccourcissement du temps de parcours de 32 à 13 minutes?

Heeft die investering voldoende output? Wat is de financiële kosten-batenanalyse? Wat is de maatschappelijke kosten-batenanalyse? Hoeveel reizigers meer worden door de inkorting van de reistijd verwacht? Hoeveel meerinkomsten zal de investering jaarlijks genereren? Welke kosten zijn er bijkomend aan verbonden voor respectievelijk NMBS en Infrabel?

Indien ik de retoriek van de voorgestelde, voor mij strategische communicatienota op dat project toepas, vraag ik mij af of het project dan al dan niet effectief zal worden gerealiseerd.

Aan de hand van uw antwoorden kan ik mij een beeld vormen van de criteria die zullen worden gehanteerd.

15.02 Minister **Jacqueline Galant**: Mevrouw de voorzitter, de Schuman-Josaphatspoortunnel is een rechtstreekse verbinding tussen het station Brussel-Schuman en de spoorlijn Halle-Vilvoorde, ook wel het oostelijk ringspoor rond Brussel genoemd.

De spoortunnel loopt volledig ondergronds en heeft een lengte van 1 250 meter. De Europese wijk wordt door de tunnel rechtstreeks verbonden met het noorden van Brussel en met enkele belangrijke Belgische steden, zoals Antwerpen, Mechelen, Leuven en Luik alsook met de nationale luchthaven. De nieuwe spoorinfrastructuur zorgt bovendien voor een vlottere toegang tot de verzadigde Brusselse noord-zuidverbinding.

Bovendien is de spoortunnel perfect complementair met de diablo, die in juni 2012 werd geopend. Het bijkomende treinaanbod is namelijk een deel van de contractuele doelstellingen, die zijn opgenomen in de publiekprivate samenwerking van de diaboloverbinding en is een belangrijke schakel in de realisatie van het financiële plan van de PPS. Ook is de nieuwe tunnel een onmisbare schakel voor het gewestelijke expresnet, aangezien de Watermaal-Schuman-Josaphatspoerverbinding daar integraal deel van uitmaakt.

De bouw van de tunnel past in een langetermijnvisie en vindt zijn oorsprong in het einde van de jaren tachtig, om aan verschillende behoeften en uitdagingen op zowel nationaal als supranationaal niveau te beantwoorden. Daartoe is in het kader van het plan Star 21, opgesteld in 1988, een kosten-batenanalyse uitgevoerd die geleid heeft tot de beslissing om dat project te verwezenlijken. Toen in 1999 de bouwaanvraag ingediend werd, werd er geen bijkomend MKBA besteld, maar wel een uitgebreide studie gemaakt, waarbij de impact op het economisch-sociaal weefsel en op de omgeving grondig werd onderzocht.

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

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

Quelles sont les recettes additionnelles attendues? À combien se chiffrent les coûts supplémentaires pour la SNCB et Infrabel? Si ce projet avait été jugé à l'aune de la note de communication stratégique, aurait-il été réalisé?

15.02 **Jacqueline Galant**, ministre: Ce tunnel assure une liaison directe entre la gare Bruxelles-Schuman et la ligne ferroviaire Hal-Vilvoorde. Il est entièrement souterrain et s'étend sur 1 250 mètres. Le quartier européen est à présent directement relié au nord de Bruxelles ainsi qu'à Anvers, Malines, Louvain et Liège et à l'aéroport de Zaventem. Le tunnel facilite par ailleurs l'accès à Bruxelles et soulage la jonction Nord-Midi, qui est saturée. Il complète en outre parfaitement la liaison Diabolo. L'offre de trains supplémentaires s'inscrit dans les objectifs contractuels fixés dans le cadre du partenariat public-privé de la liaison Diabolo et constitue un maillon important dans la réalisation du plan financier de ce projet. De plus, le tunnel représente un élément indispensable du Réseau express régional (RER).

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

daarentegen valt ten laste van Beliris.

De opening van de tunnel veroorzaakt geen rechtstreekse bijkomende kosten voor de NMBS. Van de tunnel wordt gebruikgemaakt deels door de omleiding van de bestaande verbinding en deels door de uitbreiding van verbindingen. De organisatie werd reeds ingepland bij de opmaak van het vervoersplan 2014-2017 en is bijgevolg ook integraal verwerkt in de begroting van de twee komende jaren.

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

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

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

15.03 David Geerts (sp.a): Mevrouw de minister, bedankt voor het omstandig antwoord.

Voor alle duidelijkheid, ook ik vind het een belangrijk project en juich het toe dat het zal worden gerealiseerd. Mijn vraag was ingegeven door de vrees dat enkele projecten, met nochtans een positieve kosten-batenanalyse, geschrapt zullen worden. Aan de hand van het project dat we nu besproken hebben, had ik daarom graag achterhaald welke criteria er in de toekomst gehanteerd worden. Dat zal ik in een volgende vergadering vernemen.

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

16 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het afschaffen van het weekabonnement" (nr. 6063)
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de afschaffing van het weekabonnement" (nr. 6104)
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de afschaffing van het weekabonnement van de NMBS" (nr. 6290)

16 **Questions jointes de**

- M. Stefaan Van Hecke à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la suppression de l'abonnement hebdomadaire" (n° 6063)
- M. David Geerts à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la suppression de l'abonnement hebdomadaire" (n° 6104)
- M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Mobilité, chargée de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la suppression de l'abonnement hebdomadaire de la SNCB" (n° 6290)

16.01 David Geerts (sp.a): Mevrouw de minister, zopas heb ik een vraag gesteld over de mogelijke afschaffing van de kortingskaart voor grote gezinnen. Nu heb ik het over een genomen beslissing. Op 1 september is de NMBS namelijk gestopt met het aanbieden van weekabonnementen.

Ik vind dat een slechte zaak, zeker voor personen die deeltijds een week op twee werken, en voor uitzendarbeiders. Dergelijke werknemers moeten nu overschakelen naar een andere formule. Volgens onze berekeningen zou die 11 % duurder zijn. De hervorming van de tariefformules lijkt ons een goede zaak, maar een vereenvoudiging leidt meestal tot een platte tariefverhoging.

Daarstraks heb ik al geargumenteed dat de kortingskaart niet zomaar kan worden afgeschaft, omdat de lopende beheersovereenkomst daar niet in voorziet. Het weekabonnement wordt nu wel afgeschaft. Is ook dat niet strijdig met de huidige beheersovereenkomst?

Wat zijn de argumenten om het weekabonnement af te schaffen? Wat is de kostprijs van het behoud van het weekabonnement? Hoeveel personen maakten gebruik van de formule in 2014 en in de voorbije maanden van 2015? Zullen nog andere tariefformules vereenvoudigd en dus duurder worden?

Voorzitter: Marcel Cheron.

Président: Marcel Cheron.

16.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de minister, ik verwijs naar artikel 18 van het beheerscontract, waarin staat dat bij elke tariefaanpassing de NMBS het gamma van de vervoersbewijzen en de geldende tarieven aan de FOD moet meedelen, twee maanden voor het aan het publiek wordt bekendgemaakt. Het publiek moet er ook minstens 10 dagen vooraf over worden ingelicht.

Mijn vragen zijn gelijklopend met die welke collega Geerts naar voren heeft gebracht.

Is de tariefaanpassing onderworpen aan de in het beheerscontract vastgestelde procedure, namelijk het melden aan de FOD? Om hoeveel gebruikers gaat het?

Een bijkomend punt is dat de tarieven voor de weekabonnementen door de sociale partners in de paritaire comités in hun sociale akkoorden ook werden gebruikt als basis voor de kilometervergoedingen. Nu moeten er aanpassingen aan al die sociale akkoorden komen, omdat het weekabonnement verdwenen is. Ik meen dat het belangrijk is dat men bij dergelijke stappen ook met de afgeleide gevolgen rekening houdt en dat men in dergelijke gevallen minstens in overleg voorziet met de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven.

16.03 Minister Jacqueline Galant: Het tariefreglement van de NMBS telt 200 pagina's en is dus bijzonder complex, zelfs in zoverre dat nog maar weinig personen er wijs uitgeraken. Een vereenvoudiging van het reglement is een daad van goed beheer. Onder vereenvoudiging verstaat men ook de hergroepering van formules en bijgevolg de verdwijning van weinig tot zeer weinig gebruikte formules.

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

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

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

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

16.03 Jacqueline Galant, ministre: La réglementation tarifaire de la SNCB étant particulièrement complexe, il est tout à fait logique de procéder à une simplification. La SNCB

De NMBS wil haar abonnementsaanbod voor woon-werkverkeer vereenvoudigen. Het lijkt haar commercieel logisch geen producten te behouden die het niet mogelijk maken de markt te stimuleren en aan te zetten tot een *modal shift*, en die voor consumenten niet meer voldoende interessant zijn, ongeacht de kosten die de producten al dan niet genereren.

De halftijdse treinkaart lijkt het meest op het weekabonnement. De kaart is duurder, maar biedt meer flexibiliteit en komt perfect tegemoet aan de behoeften van alle aangehaalde reizigersprofielen. De halftijdse treinkaart maakt het de reiziger immers mogelijk om zijn trajecten naar wens te verdelen over een periode van 15 dagen. Door het weekabonnement te schrappen, stemt de NMBS haar aanbod af op dat van de regionale operatoren. De maatregel heeft trouwens betrekking op minder dan 1 % van de abonnees en hun aantal daalde sinds 2012 gemiddeld met 5 % per jaar in het voordeel van abonnementen met een langere duur of andere voordeligere tariefformules.

De NMBS laat mij weten dat ze niet van plan is om de prijs van de halftijdse treinkaart te verlagen noch haar abonnementsformules op korte termijn te wijzigen. Bovendien daalt het aantal trajecten dat afgelegd wordt door houders van een trajectkaart.

De afschaffing van het weekabonnement is niet strijdig met de huidige vorm van het beheerscontract.

16.04 David Geerts (sp.a): Mevrouw de minister, u zegt dat de beslissing niet in strijd is met de beheerovereenkomst. Daarstraks zei u dat de kortingskaarten niet konden worden afgeschaft, omdat dit in strijd is met het beheerscontract. Het lijkt mij dus vrij raar dat het weekabonnement wel kan worden afgeschaft en een andere tariefformule niet. Ik dacht dat er in een beheersovereenkomst geen onderscheid gemaakt wordt tussen formules.

Voorzitter: Karine Lalieux.
Présidente: Karine Lalieux.

16.05 Minister Jacqueline Galant: (....) De huidige.

16.06 David Geerts (sp.a): Met betrekking tot het noodplan spreekt u over 1 % van de abonnementen. Wat betekent dat in reële cijfers?

Ik heb absoluut geen zicht op het aantal abonnementen. Ik zal daarover een schriftelijke vraag stellen.

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

Ik blijf met vragen zitten over de procedure waarin in het beheerscontract is voorzien, waarbij er bij een tariefaanpassing altijd een procedure moet worden gevolgd. Door de afschaffing van het ene en de aanbidding van het andere, een kaart, is er toch een tariefaanpassing nodig en moet een bepaalde procedure worden gevolgd. Ik neem aan dat de FOD dit goed heeft nagekeken.

souhaite donc simplifier son offre en supprimant les abonnements domicile-travail présentant un intérêt limité, tant pour le consommateur que d'un point de vue commercial.

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

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

La SNCB n'a pas l'intention de réduire le prix de la carte Mi-Temps, ni de modifier ses formules d'abonnement. Cette suppression n'est pas contraire au contrat de gestion actuel.

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

16.06 David Geerts (sp.a): Concrètement, que représente 1 % des abonnements?

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

Ik denk voorts dat er ook voldoende oog voor de afgeleide effecten moet zijn, als men in de toekomst nog dergelijke stappen zou ondernemen.

Ik had ook gevraagd naar de cijfers. Ik heb mijn schriftelijke vraag in een mondelinge vraag omgezet. Ik zal ze nu opnieuw schriftelijk indienen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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

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

17.01 Jan Penris (VB): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, er is al lang sprake van een tweede spoorontsluiting voor de Antwerpse haven. Die is bijzonder hard nodig. Antwerpen is de eerste spoorweghaven van het Europese continent en wordt geconfronteerd met een aantal spoorwegknelpunten die door een bijkomende spoorontsluiting kunnen worden weggewerkt.

Uw diensten en de spoorwegbeheerders zijn al lang en op een goede manier met dit dossier bezig. Zij hebben dit dossier grondig voorbereid en de mensen die mogelijk met deze werkzaamheden kunnen worden geconfronteerd, uitvoerig ingelicht over wat er met deze infrastructuur zou kunnen gebeuren. Ik heb het in de eerste plaats over de districten Ekeren en Merksem, over de gemeente Schoten en verder, tot bij de mogelijke aantakking op de IJzeren Rijn.

Wij hebben begrepen dat, voor zover dit dossier naar de lagere instanties wordt teruggekoppeld, er gebruik zou worden gemaakt van een ingetunnelde versie voor deze tweede spoorontsluiting, zoals gevraagd door de mensen uit de onmiddellijke omgeving.

Mevrouw de minister, ik heb de volgende vragen.

Dat is belangrijk, want ik moet die informatie kunnen terugkoppelen naar de mensen die hiermee bezig zijn.

Gaat het over een tunnelconstructie? Ik hoop van wel. Gaat het over een geboorde tunnelconstructie, dan wel over een tunnelconstructie die wordt gerealiseerd door een zogenaamde cut-and-covermethode?

Een dossier dat daaraan wordt gekoppeld, is dat van de Vlaamse wegbeheerders die een oostelijke tangent willen creëren rond Antwerpen, de zogenaamde A102 richting haven van Antwerpen. Zij hebben gevraagd van de mogelijkheid gebruik te maken om, wanneer die tunnel wordt gerealiseerd, daarin ook een wegconstructie te mogen aanleggen.

Ik weet dat dit dossier iets minder goed is voorbereid en door allerlei juridische problemen op de achtergrond is geraakt. Hebt u contacten met de Vlaamse wegbeheerders? Bent u als voogdijminister voor de spoorwegbeheerder blijvend bereid om met de Vlaamse

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

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

wegbeheerders te onderhandelen in dit dossier?

Loopt het dossier van de spoorweginfrastructuur mogelijk achterstand op wanneer het weg dossier niet wordt gerealiseerd?

17.02 Minister **Jacqueline Galant**: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Penris, in uitvoering van de Strategische visie voor de Belgische spoorwegen komt er een nieuw meerjarig investeringsplan 2015-2019. Dit plan zal worden voorbereid door een nieuwe investeringscel, waarin de gewestelijke overheden vertegenwoordigd zijn.

Infrabel heeft in het verleden al voorbereidende studies verricht inzake de tweede spoorontsluiting voor de Antwerpse haven. Volgens die studies zou de tweede spoortoegang, komende van het vormingsstation Antwerpen-Noord, over de E19 gaan, om dan onmiddellijk af te dalen naar een ondergronds niveau.

Van daaruit liggen er nog twee varianten ter studie voor. Een eerste variant is een verbinding via een geboorde tunnel tot voorbij Lier, waar de lijn splitst in de richting Nijlen naar lijn 15 en richting Berlaar naar lijn 16. De exacte lokalisatie waar de tunnelmonden zullen bovenkomen, is nog niet met zekerheid gekend.

Een tweede variant is een verbinding via een nieuwe lijn, gebundeld met de E313. In dat geval komt de lijn bovengronds waar ze de E313 vervoegt. De studie gaat uit van een tunnel; de cut-and-covertechniek is niet gepland.

Er gebeuren nog afstemmingen tussen de verschillende betrokken stakeholders.

17.03 **Jan Penris** (VB): Mevrouw de minister, uit uw antwoord heb ik vernomen dat het om een geboorde tunnel gaat en dat is belangrijk, want dat zal de bewoners uit de buurt zeker plezieren.

Ik hoop dat ik u of uw diensten schriftelijk mag ondervragen over de plaatsen waar de tunnelmonden heel concreet gerealiseerd zullen worden.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

18 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 "la mise en oeuvre de solutions structurelles pour parer aux nuisances générées par le trafic aérien au départ de Brussels Airport" (n° 6107)

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

18 Samengevoegde vragen van

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

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

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

17.03 **Jan Penris** (VB): Les riverains seront heureux d'apprendre qu'on optera pour un tunnel percé. Je vous poserai une question écrite sur l'emplacement exact des entrées et sorties des tunnels.

18.01 Benoît Hellings (Ecolo-Groen): Madame la ministre, la presse annonçait il y a une quinzaine de jours que la Région de Bruxelles-Capitale enregistrait une augmentation significative du nombre d'infractions à ses normes de bruit, notamment la nuit, sur la route dite du canal ou route Onkelinx. Les associations d'habitants restent, elles, très insatisfaites, que ce soit dans le centre de Bruxelles ou dans sa périphérie proche ou plus lointaine, que ce soit dans le Brabant flamand ou dans le Brabant wallon. Ces riverains vous envoient, comme à nous tous, de très nombreuses plaintes par e-mail. Vous êtes aussi débordée que nous, je pense.

L'impatience gronde donc. Depuis des mois, vous me dites ici que vous travaillez à des solutions structurelles, que vous consultez tout le monde et qu'inévitablement, ceci prend du temps. Je vous l'accorde. Vous travaillez désormais à ces solutions depuis un an. Il est temps de nous dire où vous en êtes dans la mise en oeuvre de ce point important de l'accord de gouvernement que vous présentiez voici un an.

Madame la ministre, voici mes questions. Où en êtes-vous dans l'élaboration de ces solutions structurelles? Allez-vous interdire les vols de nuit, comme le demandent unanimement – chose exceptionnelle – toutes les associations de riverains? Au minimum, allez-vous allonger la nuit opérationnelle jusqu'à 7 h 00 du matin? À défaut d'interdiction totale, envisagez-vous la diminution du nombre maximal de vols de nuits, soit le plafond actuel?

Les associations de l'Oostrand vous ont fait des propositions permettant de remplacer le virage à gauche actuel par un virage plus court en direction de l'autoroute E40. Ceci permettrait, selon ces associations, de réduire drastiquement le nombre de personnes survolées. Quelles sont les conclusions de Belgocontrol quant à la faisabilité technique de cette solution ?

Qu'en est-il de la redéfinition des normes de vent? Allez-vous retirer la notion de rafales de la norme, comme c'était le cas à Bruxelles-National avant 2003, et comme c'est le cas aujourd'hui à Charleroi, afin de mettre fin à l'arbitraire que cette notion induit dans l'application des routes par Belgocontrol?

Avez-vous fait une proposition aux Régions concernant la mise en place d'une autorité indépendante de contrôle et la conclusion d'un accord de coopération relatif à la gestion du bruit de l'aéroport de Bruxelles-National?

18.02 Karine Lalieux (PS): Ma question rejoint le constat de mon collègue. D'autres questions étaient posées, mais elles ne seront pas traitées aujourd'hui. Il n'y a pas eu d'accord au Comité de concertation. Il est temps d'avoir des solutions structurelles.

Madame la ministre, avez-vous établi la liste des mesures potentielles de réduction des nuisances sonores au bénéfice des populations survolées, et évalué ces mesures, afin de préparer les décisions futures? Avez-vous proposé des mesures à vos partenaires du gouvernement fédéral? En d'autres termes, faites-vous déjà des intercabinets pour voir si le dossier avance? Êtes-vous favorable à une modification partielle des routes aériennes afin d'éviter les zones les plus densément peuplées, ce que nous demandons depuis un

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

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

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

Bent u voorstander van een gedeeltelijke wijziging van de

certain temps?

Êtes-vous favorable à une extension de la nuit? Nous voulons une nuit de 22 h 00 à 07 h 00, la "nuit européenne".

L'accord de gouvernement annonce la création d'une autorité indépendante de contrôle, c'est fondamental. Quel est l'état de la concertation avec les Régions sur ce projet? Quand cette autorité indépendante pourrait-elle être créée?

18.03 Jacqueline Galant, ministre: Chers collègues, je rappelle que mon action est guidée par le respect de l'accord de gouvernement. Plusieurs mesures, potentiellement structurelles, de réduction des nuisances sonores sont en cours d'évaluation en tenant compte d'un équilibre global tant pour les emplois liés à l'aéroport que la réduction des nuisances sonores pour l'ensemble des riverains. Le survol de zones densément peuplées, l'utilisation de la nuit sont autant d'éléments de ce *package* global. Les propositions des associations en font également partie intégrante.

En ce qui concerne la nuit, notons les exceptions aux vols de nuit et les avions qui ont le droit de voler avec un quota bruit beaucoup plus élevé. Ces exceptions méritent également une réflexion.

Je rappelle également que, comme le prévoit l'accord de gouvernement, une analyse des activités nocturnes à Bruxelles-National est en cours.

Enfin, l'avant-projet de loi concernant l'établissement de l'autorité indépendante est en voie de finalisation. Je souhaite une version consolidée avant de la proposer aux partenaires du gouvernement et avant la concertation avec les Régions. J'ai déjà rencontré plusieurs fois l'ensemble des associations et je rencontre l'ensemble des bourgmestres. Je continue mon pèlerinage demain à Bruxelles.

Lors du Comité de concertation, ceci n'était pas du tout à l'ordre du jour mais uniquement le conflit d'intérêts.

18.04 Benoît Hellings (Ecolo-Groen): Madame la ministre, vous n'avez pas répondu à ma question concernant le virage à gauche.

18.05 Jacqueline Galant, ministre: Je ne vais pas répondre sur un point en particulier. La réponse se trouvera dans l'ensemble des mesures qui seront proposées.

18.06 Benoît Hellings (Ecolo-Groen): Je suis heureux d'entendre que vous allez respecter l'accord de gouvernement. Ce n'est pas le point le plus facile à régler, je le concède. Vous vous y êtes engagée et il est normal que nous fassions le point.

Vous avez parlé de la possibilité de ne faire voler la nuit que les avions aux *quota count* les plus faibles. C'est une solution intéressante que nous avons pu expérimenter sur la zone du canal cet été, suite à une petite erreur administrative. C'est également intéressant par rapport aux normes de vent, sachant qu'aujourd'hui, Belgocontrol, assez arbitrairement, renvoie vers la piste 01 des avions

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

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

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

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

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

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

à l'atterrissage, ce qui fait que les zones de l'est de Bruxelles sont survolées de façon permanente dès que les rafales atteignent un vent de force 7.

Or les avions peuvent supporter un vent arrière beaucoup plus élevé. Ce serait donc une façon de pouvoir soulager un peu la zone de l'est de Bruxelles et de la périphérie orientale de Bruxelles.

Nous attendons votre avant-projet de loi sur l'autorité indépendante. Nous le lirons avec une grande attention.

willekeurig op baan 01 landen.

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

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

18.07 Karine Lalieux (PS): Madame la ministre, je vous remercie pour vos réponses. Il faut évidemment avancer. J'ai bien entendu que l'avant-projet de loi passerait d'abord au gouvernement fédéral, ce qui paraît logique. J'espère néanmoins qu'il fera l'objet d'une vraie concertation et qu'il ne sera pas déposé sur le mode de "c'est ça ou rien" – nous avons déjà vu ce genre de concertations entre les Régions et le fédéral. J'espère que les concertations avec les Régions seront libres et leur permettront de travailler.

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

Je regrette que vous n'ayez pas consulté les Régions au préalable afin qu'elles expriment leurs demandes, qui auraient pu déjà être intégrées à l'avant-projet du gouvernement fédéral. Je pense que cela aurait été une manière de travailler en meilleure collaboration.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

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

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

19.01 Jean-Marc Delizée (PS): Madame la ministre, ma question est indirectement liée à l'actualité puisque demain sera inauguré à Bruxelles en gare de Schaerbeek le musée dit Train World. Cette décision découle d'une volonté du gouvernement belge transcrite dans des contrats de gestion de la SNCB de valoriser – j'ai envie de dire, enfin – le patrimoine historique de la SNCB. C'est une décision qui remonte à une douzaine d'années. Il s'agit de faire un investissement important de 25 millions d'euros environ pour le Train World.

19.01 Jean-Marc Delizée (PS): Morgen zal het museum Train World in Brussel ingewijd worden, wat wijst op de bereidheid van de Belgische regering om eindelijk het historische erfgoed van de NMBS te valoriseren. Voor de realisatie van die beslissing, die een twaalfal jaren geleden genomen werd, werd er 25 miljoen euro geïnvesteerd.

Cette décision a été coulée dans les contrats de gestion en disant que, comme il existe un patrimoine historique très important, Train World ne va pouvoir en valoriser qu'une partie infime.

Een deel van het erfgoed zou men in het station Oostende tot zijn recht laten komen, terwijl een ander deel in een bijgebouw van een museum van het Waals Gewest in Treignes-sur-Viroin zou worden ondergebracht. Nadat men de vereniging die dat museum beheert had meegedeeld dat men bereid was in samenwerking met

Ce patrimoine historique qui, aujourd'hui, n'est pas valorisé a été réparti. Une part devait être mise en valeur en gare d'Ostende, qui est en cours de rénovation, et une part devait être mise en valeur par une extension d'un musée situé en Région wallonne et situé à Treignes, dans la commune de Viroinval. C'est vraiment historique car, jusqu'à présent, notre pays n'avait pas ce type de politique.

Malheureusement, après avoir notifié à l'association de gestion du

musée de Treignes une volonté, anciennement de la SNCB Holding et reprise par la SNCB, d'investir 500 000 euros en partenariat avec la Région wallonne pour construire à Treignes cette extension de musée et y valoriser une partie du patrimoine historique de la SNCB, le 4 mai dernier, le comité de direction de la SNCB décide de supprimer cet investissement. C'est un peu une consternation car il y avait une décision annoncée et confirmée, rendue publique à plusieurs reprises.

Madame la ministre, confirmez-vous cette volonté et quelles en sont éventuellement les raisons à votre connaissance? Partagez-vous ce pas en arrière réalisé par la SNCB? Malgré le fait que Train World ouvrira ses portes, ce qui est une bonne chose, la valorisation prévue en Flandre et en Wallonie n'aurait pas lieu puisque l'investissement prévu à Ostende serait aussi supprimé, selon un courrier du président de la SNCB. Quelle est votre position par rapport à ça? Le contrat de gestion, qui a fait l'objet de différents avenants, prévoit toujours cette valorisation à Ostende et Treignes. La SNCB n'est-elle pas en porte-à-faux avec le contrat de gestion, sauf s'il y a un avenant dont je n'ai pas connaissance?

Deuxième question, est-il légal d'octroyer une subvention, de partir dans un cofinancement avec des partenaires et par après de retirer cette subvention alors qu'il y a un préjudice pour les autres parties puisque, le cofinancement n'existant plus, l'extension de Treignes tombe vraisemblablement à l'eau et que des frais d'étude ont été engagés?

Voilà mes deux questions principales. Le contrat de gestion est-il respecté? Quelle est la valeur juridique d'une décision de suppression d'une aide financière annoncée d'un cofinancement en cours?

19.02 Jacqueline Galant, ministre: Monsieur Delizée, vous allez vraiment être déçu. Nous vous avons envoyé un mail mais, à mon avis, vous ne l'avez pas reçu. Votre question est inscrite à l'ordre du jour du prochain conseil d'administration de la SNCB. Je ne puis donc rien vous dire aujourd'hui.

19.03 Jean-Marc Delizée (PS): Je ne sais pas comment je dois prendre cette réponse.

Je vous ai écrit ainsi qu'à la SNCB. Quelle est votre position quant à la valorisation du patrimoine? Souhaitez-vous confirmer ce que les précédents gouvernements avaient fait, c'est-à-dire en plus de Train World valoriser aussi à Ostende et à Treignes?

19.04 Jacqueline Galant, ministre: Je ne peux pas anticiper les décisions qui seront prises au conseil d'administration. Je n'y suis pas présente.

19.05 Jean-Marc Delizée (PS): Vous n'avez pas un point de vue à leur communiquer pour aller dans un sens ou dans l'autre?

19.06 Jacqueline Galant, ministre: Les dossiers du conseil

het Waals Gewest 500.000 euro te investeren voor de bouw van dat bijgebouw, heeft het directiecomité van de NMBS op 4 mei helaas besloten die investering te schrappen.

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

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

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

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

d'administration ne me sont pas soumis.

19.07 Jean-Marc Delizée (PS): Le contrat de gestion indique qu'il faut valoriser Ostende et Treignes. Y êtes-vous favorable?

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

C'est l'État qui définit les contraintes et les balises.

Je reviendrai ultérieurement vous interroger en espérant que le conseil d'administration prendra vendredi une décision favorable.

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

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

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Les questions n° 6122 et n° 6125, n° 6138 de M. Geerts, n° 6227 de Mme De Coninck, n° 6228 de M. Van Hecke et n° 6289 de M. Van den Bergh sont reportées.

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

La réunion publique de commission est levée à 17.30 heures.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.30 uur.