

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.

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 ontdubbeling 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.

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-Neerpel 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 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.

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 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.

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 krachtadig 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 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.

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 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.

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.

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, 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 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.

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'usager 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 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!

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.

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.

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.

*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?

06.02 Jacqueline Galant, ministre: Madame la présidente, cher 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.

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.

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?

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'Infrastructure dans le mois.

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.

07.06 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.

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.

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.

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 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.

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 lazen wij drie andere scenario's in de pers. Direct daarna lazen 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 interessant, maar die tabellen roepen toch meer vragen op dan ze antwoorden geven.

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 Grovonijs (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 *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.

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 openbaredienstverlening die niet gegarandeerd is, is geen openbaredienstverlening waardig. U schermt 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 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 stilgelegen 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 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 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 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 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 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.

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 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.
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 vliegrecchten 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 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?

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. 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 dû 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.

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 gevestigd. De reistijd is daarbij verkort van 32 minuten naar 13 minuten.

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 diabololo, 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-Josaphatspoortunnel 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 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.

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.

De NMBS wil haar abonnementaanbod 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 beheerovereenkomst 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 aanbieder 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.

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 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)**

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 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 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.

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.

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.

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.

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 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?

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.

*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.

*La réunion publique de commission est levée à 17.30 heures.
De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.30 uur.*