



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BEKNOPT VERSLAG

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

Woensdag

27-03-2019

Namiddag

Mercredi

27-03-2019

Après-midi

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

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

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

INHOUD

Vraag van de heer Michel Corthouts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de privatisering van de parking van het station Ezemaal" (nr. 29018)

Sprekers: Michel Corthouts, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "sabotagepogingen van de vakbonden tegen de minimale dienstverlening" (nr. 29184)

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

Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stiptheid bij de spoorwegen en het *Punctuality Action Plan*" (nr. 29208)

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

Samengevoegde vragen van

- mevrouw Véronique Waterschoot aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de situatie van de luchtverkeersleiders bij Belgocontrol/skeyes" (nr. 29133)

- mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de minimale dienstverlening bij skeyes" (nr. 29182)

- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het sociaal conflict bij skeyes" (nr. 29245)

Sprekers: Véronique Waterschoot, Inez De Coninck, David Geerts, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Samengevoegde vragen van

SOMMAIRE

Question de M. Michel Corthouts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la privatisation du parking de la gare d'Ezemaal" (n° 29018)

Orateurs: Michel Corthouts, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Question de Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les tentatives de sabotage du service minimum par les syndicats" (n° 29184)

Orateurs: Inez De Coninck, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Question de Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la ponctualité aux chemins de fer et le *Punctuality Action Plan*" (n° 29208)

Orateurs: Inez De Coninck, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Questions jointes de

- Mme Véronique Waterschoot au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la situation des contrôleurs aériens chez Belgocontrol/skeyes" (n° 29133)

- Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le service minimum chez skeyes" (n° 29182)

- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le conflit social chez skeyes" (n° 29245)

Orateurs: Véronique Waterschoot, Inez De Coninck, David Geerts, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Questions jointes de

- | | | | |
|--|----|---|----|
| <p>- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het rapport van de FOD Mobiliteit over het woon-werkverkeer" (nr. 29187)</p> | 8 | <p>- M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le rapport du SPF Mobilité sur les déplacements domicile - travail" (n° 29187)</p> | 8 |
| <p>- mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het rapport van de FOD Mobiliteit over het woon-werkverkeer" (nr. 29228)
<i>Sprekers: Gwenaëlle Grovonius, François Bellot</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p> | 8 | <p>- Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le rapport du SPF Mobilité sur les déplacements domicile - travail" (n° 29228)
<i>Orateurs: Gwenaëlle Grovonius, François Bellot</i>, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p> | 8 |
| <p>Vraag van de heer Michel Corthouts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de GEN-werken in Waals-Brabant" (nr. 29210)
<i>Sprekers: Michel Corthouts, François Bellot</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p> | 9 | <p>Question de M. Michel Corthouts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les travaux RER en Brabant wallon" (n° 29210)
<i>Orateurs: Michel Corthouts, François Bellot</i>, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p> | 9 |
| <p>Vraag van mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de veiligheid van de overweg in Jambes" (nr. 29235)
<i>Sprekers: Gwenaëlle Grovonius, François Bellot</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p> | 11 | <p>Question de Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la sécurité du passage à niveau de Jambes" (n° 29235)
<i>Orateurs: Gwenaëlle Grovonius, François Bellot</i>, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p> | 11 |
| <p>Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het succes van Blue-bike voor de <i>first and last mile</i>" (nr. 29246)
<i>Sprekers: David Geerts, François Bellot</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p> | 12 | <p>Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le succès de Blue-bike pour le premier et le dernier kilomètre" (n° 29246)
<i>Orateurs: David Geerts, François Bellot</i>, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p> | 12 |
| <p>Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het aantal nodige zitplaatsen tegen 2030" (nr. 29247)
<i>Sprekers: David Geerts, François Bellot</i>, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p> | 13 | <p>Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le nombre de places assises nécessaires d'ici 2030" (n° 29247)
<i>Orateurs: David Geerts, François Bellot</i>, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p> | 13 |
| <p>Vraag van mevrouw Anne-Catherine Goffinet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het verstoorde treinverkeer op de lijn Aarlen-Luxemburg" (nr. 29248)
<i>Sprekers: Anne-Catherine Goffinet, François Bellot</i>, minister van Mobiliteit, belast</p> | 14 | <p>Question de Mme Anne-Catherine Goffinet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les perturbations sur la ligne Arlon-Luxembourg" (n° 29248)
<i>Orateurs: Anne-Catherine Goffinet, François Bellot</i>, ministre de la Mobilité, chargé de</p> | 14 |

met Belgocontrol en de Nationale
Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Belgocontrol et de la Société Nationale des
Chemins de fer Belges

Vraag van mevrouw Anne-Catherine Goffinet aan
de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol
en de Nationale Maatschappij der Belgische
Spoorwegen, over "het gratis reizen met de CFL-
trein vanaf station Athus" (nr. 29249)

Sprekers: **Anne-Catherine Goffinet,**
François Bellot, minister van Mobiliteit, belast
met Belgocontrol en de Nationale
Maatschappij der Belgische Spoorwegen

16

Question de Mme Anne-Catherine Goffinet au
ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et
de la Société Nationale des Chemins de fer
Belges, sur "la gratuité du train grand-ducal à
partir d'Athus" (n° 29249)

16

Orateurs: **Anne-Catherine Goffinet, François**
Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de
Belgocontrol et de la Société Nationale des
Chemins de fer Belges

**COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN**

van

WOENSDAG 27 maart 2019

Namiddag

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

du

MERCREDI 27 mars 2019

Après-midi

De behandeling van de vragen vangt aan om 14.17 uur. De vergadering wordt voorgezeten door de heer Jef Van den Bergh.

La discussion des questions est ouverte à 14 h 17, présidée par M. Jef Van den Bergh.

01 Vraag van de heer Michel Corthouts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de privatisering van de parking van het station Ezemaal" (nr. 29018)

01 Question de M. Michel Corthouts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la privatisation du parking de la gare d'Ezemaal" (n° 29018)

01.01 Michel Corthouts (PS): De reizigers hebben vragen over de privatisering van de parking bij het station Ezemaal. Parkeren kan daar nu nog gratis, maar daar zou binnenkort verandering in komen, en dan zou dit een betaalparking worden.

01.01 Michel Corthouts (PS): Les navetteurs s'interrogent au sujet de la privatisation du parking de la gare d'Ezemaal qui deviendrait prochainement payant.

Klopt die informatie? Welk tarief zal er worden toegepast? Zullen reizigers met een NMBS-abonnement een gunsttarief genieten?

Ces informations sont-elles exactes? Quel sera le tarif appliqué? Les navetteurs disposant d'un abonnement SNCB bénéficieront-ils d'un tarif préférentiel?

01.02 Minister François Bellot (*Frans*): De parking wordt beheerd door de stad Landen. Als de stad hier een betaalparking van wil maken, moet ze de NMBS, die eigenaar is, daarvan op de hoogte brengen. De stadsdiensten hebben de NMBS evenwel laten weten dat betalend parkeren op die parking niet aan de orde is.

01.02 François Bellot, ministre (*en français*): Ce parking est géré par la ville de Landen. Si celle-ci souhaite le rendre payant, elle doit avertir la SNCB, propriétaire. Les services de la ville ont indiqué à la SNCB qu'il n'était pas question de rendre ce parking payant.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: De vragen nrs. 29019 en 29068 van mevrouw Grovonius, nr. 29102 van M. Geerts en mijn vragen nrs. 29090, 29218, 29215, 29216, 29217, 29219 en 29220 worden omgevormd in schriftelijke vragen.

Le **président**: Les questions n^{os} 29019 et 29068 de Mme Grovonius et n° 29102 de M. Geerts ainsi que mes questions n^{os} 29090, 29218, 29215, 29216, 29217, 29219 et 29220 sont transformées en questions écrites.

02 Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "sabotagepogingen van de vakbonden tegen de minimale dienstverlening" (nr. 29184)

02.01 Inez De Coninck (N-VA): De vakbonden zouden de minimale dienstverlening doelbewust trachten te saboteren met een oproep tot het personeel om hun eventuele deelname aan stakingen massaal en net voor het verstrijken van de deadline te versturen. Zo willen zij het systeem overbelasten en de NMBS zo weinig mogelijk tijd gunnen om een alternatief vervoersplan op te stellen. Kloppen die berichten?

02.02 Minister **François Bellot** (*Nederlands*): Volgens de NMBS wachten de personeelsleden niet tot het laatste ogenblik om hun intentie kenbaar te maken.

02.03 Inez De Coninck (N-VA): Alle reacties komen dus niet ongeveer gelijktijdig binnen?

Het incident is gesloten.

03 Vraag van mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de stiptheid bij de spoorwegen en het *Punctuality Action Plan*" (nr. 29208)

03.01 Inez De Coninck (N-VA): Stiptheid is een van de meest cruciale criteria voor de tevredenheid van klanten. De NMBS heeft een *Punctuality Action Plan* met 32 actiepunten en heeft samen met Infrabel ook een *Punctuality Improvement Program*.

Wat is de inhoud hiervan? Welke nieuwe acties of maatregelen zitten erin vervat?

03.02 Minister **François Bellot** (*Nederlands*): De commissieleden konden op 23 januari 2019 al hun vragen rechtstreeks richten tot de CEO's en de medewerkers die rechtstreeks betrokken zijn bij het beheer van de stiptheid. Ik neem aan dat mevrouw De Coninck alle antwoorden op de vragen van die vergadering over de actieplannen van de NMBS en Infrabel reeds heeft ontvangen. Ik kan haar als bijlage een samenvatting bezorgen van het NMBS-actieplan 2019 om de stiptheid te

02 Question de Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les tentatives de sabotage du service minimum par les syndicats" (n° 29184)

02.01 Inez De Coninck (N-VA): Les organisations syndicales s'efforceraient de saboter délibérément l'organisation du service garanti en appelant les membres du personnel à notifier en masse et juste avant l'expiration du délai prescrit, leur éventuelle participation aux grèves. Leur but est de surcharger ainsi le système et de laisser le moins de temps possible à la SNCB pour élaborer un plan de transport de rechange. Confirmez-vous ces informations?

02.02 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): Selon la SNCB, les membres du personnel n'attendent pas la dernière minute pour notifier leurs intentions.

02.03 Inez De Coninck (N-VA): Toutes les notifications n'arrivent donc pas quasi simultanément?

L'incident est clos.

03 Question de Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la ponctualité aux chemins de fer et le *Punctuality Action Plan*" (n° 29208)

03.01 Inez De Coninck (N-VA): La ponctualité constitue un des critères de satisfaction les plus importants pour les clients. Le *Punctuality Action Plan* (plan d'action ponctualité) de la SNCB comporte 32 lignes d'action. La SNCB et Infrabel ont, en outre, élaboré un *Punctuality Improvement Program* (programme d'amélioration de la ponctualité).

Quelle est la teneur de ces documents? Quelles nouvelles actions ou mesures prévoient-ils?

03.02 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): Le 23 janvier 2019, les membres de la commission ont pu directement adresser toutes leurs questions aux CEO et aux agents directement associés à la gestion de la ponctualité. Je suppose que Mme De Coninck a déjà reçu toutes les réponses aux questions posées en réunion sur les plans d'action de la SNCB et d'Infrabel. Je peux lui fournir en annexe un résumé du plan d'action 2019 de la SNCB visant à améliorer la ponctualité.

verbeteren.

De NMBS zal in de komende maanden, ook samen met Infrabel, het *Punctuality Improvement Plan* 2020-2023 opstellen, met de steun van een externe consultant. De NMBS en Infrabel evalueren momenteel de ontvangen kandidaturen. In april 2019 zal de externe consultant worden gekozen. Nadien start de uitwerking van het programma. De opdracht loopt van april tot november 2019. De maatregelen uit het plan zullen na de afloop van de opdracht kunnen worden meegedeeld.

Intussen blijven de NMBS en Infrabel dagelijks alles in het werk stellen om een zo hoog mogelijke stiptheid te garanderen.

Het nieuwe actieplan moet de reeds genomen maatregelen aanvullen. Overigens is de stiptheid de voorbije drie maanden verbeterd. Nu bedraagt ze meer dan 90 %, maar het blijft een dagelijkse uitdaging.

03.03 Inez De Coninck (N-VA): De vergadering waarnaar de minister verwijst vond twee maanden geleden plaats. Wij willen graag informatie over de concrete acties. Ik dank de minister voor de nieuwe informatie.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter:** Vraag nr. 29183 van mevrouw De Coninck, de samengevoegde vragen nrs. 29019, 29068, 29102, 29109, 29118 en 29119 van mevrouw Grovonius, de heer Geerts, mevrouw Gabriëls en de heer Pivin worden omgezet in schriftelijke vragen, alsook vragen nrs. 29038 van de heer de Lamotte, 29090 van de heer Van den Bergh en 29093 van de heer Vandeput.

04 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Véronique Waterschoot aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de situatie van de luchtverkeersleiders bij Belgocontrol/skeyes" (nr. 29133)
- mevrouw Inez De Coninck aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de minimale dienstverlening bij skeyes" (nr. 29182)
- de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het sociaal conflict bij skeyes" (nr. 29245)

Au cours des prochains mois, la SNCB rédigera en outre avec Infrabel le *Punctuality Improvement Program* 2020-2023 avec l'appui d'un consultant externe. La SNCB et Infrabel évaluent actuellement les candidatures qu'ils ont reçues. Le consultant externe sera choisi en avril 2019. Le programme sera ensuite lancé. La mission sera mise en œuvre d'avril à novembre 2019. Au terme de la mission, les mesures du plan pourront être communiquées.

Dans l'intervalle, la SNCB et Infrabel continuent à mettre tout en œuvre pour garantir au quotidien une ponctualité optimale.

Les mesures déjà prises seront complétées par le nouveau plan d'action. Par ailleurs, la ponctualité s'est améliorée au cours des trois derniers mois et s'élève à présent à plus de 90 %. Toutefois, il s'agit d'un défi quotidien.

03.03 Inez De Coninck (N-VA): La réunion à laquelle le ministre fait référence a eu lieu il y a deux mois. Nous voudrions en savoir davantage sur les actions concrètes. Je remercie le ministre pour ces nouvelles informations.

L'incident est clos.

Le **président:** La question n° 29183 de Mme De Coninck, les questions jointes n°s 29019, 29068, 29102, 29109, 29118 et 29119 de Mme Grovonius, M. Geerts, Mme Gabriëls et M. Pivin sont transformées en questions écrites, ainsi que les questions n°s 29038 de M. de Lamotte, 29090 de M. Van den Bergh et 29093 de M. Vandeput.

04 Questions jointes de

- Mme Véronique Waterschoot au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la situation des contrôleurs aériens chez Belgocontrol/skeyes" (n° 29133)
- Mme Inez De Coninck au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le service minimum chez skeyes" (n° 29182)
- M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le conflit social chez skeyes" (n° 29245)

04.01 Véronique Waterschoot (Ecolo-Groen): De onvrede bij de luchtverkeersleiders van skeyes neemt toe. Er werd een akkoord gesloten met de ACOD, maar dit wordt verworpen door het ACV en de liberale vakbond. Volgens de vakbonden is er naar schatting een structureel personeelstekort van 20 %.

Verschillende arbeidsreglementen en interne overeenkomsten worden met voeten getreden. Er werd een gerechtelijke vervolging ingesteld en in een eerste vonnis oordeelde de rechter al dat skeyes obstructie pleegt in dit dossier.

De luchtverkeersleiders worden overbevraagd. Hun werklust, die nu reeds te hoog ligt, dreigt nog toe te nemen door het bijkomende luchtverkeer in de zomer, aangezien Eurocontrol van plan is om bepaalde vluchten via België om te leiden. De Belgische Gilde der Luchtverkeersleiders heeft u in dit verband op 11 maart een mail gestuurd.

Bevestigt u het structurele personeelstekort van 20 % en het feit dat dit de luchtverkeersveiligheid in het gedrang brengt? Hebt u hier cijfers over en kunt u die meedelen? Heeft de regeringscommissaris u geïnformeerd over de managementproblemen en over de oplossingen die men overweegt?

Voor welke oplossingen zult u pleiten, nu er eerlang opnieuw onderhandeld wordt over het beheerscontract, nu er eveneens opnieuw onderhandeld moet worden over de overeenkomsten tussen skeyes en de regionale luchthavens en nu de Waalse minister ermee dreigt met een andere operator te werken?

Is het werken in beperkte ploegen, een modus operandi die beschreven staat in de veiligheidsvoorschriften en toegepast wordt op andere Europese luchthavens, maar die wel een capaciteitsbeperking inhoudt, mogelijk in het kader van het beheerscontract? Bent u een voorstander van die oplossing?

04.02 Inez De Coninck (N-VA): Het regeerakkoord van de Zweedse coalitie had de ambitie een gegarandeerde dienstverlening in te voeren bij skeyes. De luchtverkeersleiders voeren nu echter al enige tijd actie, met grote hinder voor het luchtverkeer. Brussels Airlines stelt dat de kosten in de miljoenen lopen en dat onze luchthaven zware imagoschade lijdt.

Waarom werd er geen werk gemaakt van een gegarandeerde dienstverlening bij skeyes? Welke inspanningen heeft de minister gedaan? Kan hij een

04.01 Véronique Waterschoot (Ecolo-Groen): Le mécontentement des contrôleurs aériens grandit chez skeyes. Un accord a été trouvé avec la CGSP mais il est rejeté par la CSC et le syndicat libéral. Le sous-effectif structurel est estimé à 20 % par les syndicats.

Plusieurs réglementations du travail et accords internes sont malmenés. Des poursuites judiciaires sont en cours et un premier jugement énonce déjà que skeyes fait de l'obstruction.

Les contrôleurs sont extrêmement sollicités. Leur surcharge de travail risque d'augmenter avec le trafic aérien de l'été, lors duquel un reroutage de certains vols est prévu par Eurocontrol dans le ciel belge. Un courriel vous a été transmis le 11 mars par la Guilde des contrôleurs aériens.

Confirmez-vous le sous-effectif structurel de 20 % et le fait qu'il mette en jeu la sécurité du trafic? Disposez-vous de chiffres et pouvez-vous nous les communiquer? Le commissaire du gouvernement vous a-t-il informé des difficultés de management et des solutions envisagées?

À la veille de la renégociation du contrat de gestion, alors que les conventions liant skeyes aux aéroports régionaux doivent être renégociées et que le ministre wallon menace de recourir à un autre opérateur, quelles solutions entendez-vous promouvoir?

La mise en place d'un travail en équipes réduites, prévue par les manuels de sécurité et appliquée dans d'autres aéroports européens mais impliquant une réduction de capacité, est-elle possible dans le cadre du contrat de gestion? Préconisez-vous cette solution?

04.02 Inez De Coninck (N-VA): L'accord de gouvernement de la coalition suédoise ambitionnait d'instaurer un service garanti chez skeyes. Or le trafic aérien est considérablement perturbé par les actions de grève menées depuis un certain temps par les contrôleurs aériens. Selon Brussels Airlines, elles coûtent des millions d'euros et écornent sérieusement l'image de marque de nos aéroports.

Pourquoi ne pas avoir instauré un service garanti chez skeyes? Quelles ont été les démarches entreprises par le ministre dans ce sens? Pourrait-il

chronologie van het dossier geven?

04.03 David Geerts (sp.a): Het personeelstekort bij het luchtverkeersleidingscentrum CANAC bedraagt meer dan 25 %, maar ook bij de dienst technische ondersteuning en bij de dienst technische storingen zijn er problemen.

Is er effectief een personeelstekort? Op welke diensten? Wat is de impact van de pensionering van medewerkers de komende vijf jaar? Zijn er maatregelen genomen om dit op te vangen? Zijn er dit jaar al technische storingen geweest?

Wat is de oorzaak? Waarom zegt de CEO dat het bedrijf wordt gegijzeld en is de minister het daarmee eens? Welke maatregelen zal hij nemen om opnieuw tot een reguliere dienstverlening te komen?

04.04 Minister François Bellot (*Frans*): Volgens skeyes zijn er 875 werknemers bij het bedrijf in dienst en maken de luchtverkeersleiders daar 41 % van uit. Het aantal werknemers is met 11 % gestegen ten opzichte van 2014.

De voorbije vijf jaar heeft het overheidsbedrijf 102 nieuwe kandidaat-luchtverkeersleiders aangetrokken, maar 28 van hen zijn niet geslaagd voor de test aan het einde van de opleiding. De nieuwkomers treden geleidelijk in functie na een opleiding van twee jaar: 32 van hen zijn al in dienst getreden en er zijn er 42 in opleiding.

Het aantal luchtverkeersleiders bij skeyes is met 14 % gestegen ten opzichte van 2014.

(*Nederlands*) De maximale capaciteit van het aantal studenten dat gelijktijdig een stage kan uitvoeren in de controletorens is momenteel bereikt. Om het personeelsbestand versneld te versterken, zullen de aspirant-verkeersleiders voortaan hun stage rechtstreeks mogen uitvoeren in het controlecentrum, zonder naar de verkeerstoren te gaan.

(*Frans*) De komende vijf jaar zal de onderneming personeel blijven aanwerven aangezien 26 % van de luchtverkeersleiders ouder dan 50 jaar zijn. Daartoe heeft skeyes in Brussel een gemeenschappelijke opleidingsstructuur met de Zweedse academie Entry Point North op touw gezet.

De veiligheid van de luchtvaart is de topprioriteit voor het personeel en de directie. De jongste jaren

fournir une chronologie du dossier?

04.03 David Geerts (sp.a): Le Centre de contrôle aérien CANAC souffre d'une pénurie de personnel de plus 25 %, mais les problèmes n'épargnent pas davantage le service d'appui technique ni le service des pannes techniques.

Observe-t-on effectivement une pénurie d'effectifs? Dans quels services? Quelle sera l'incidence du départ à la retraite de certains collaborateurs au cours des cinq prochaines années? Des mesures ont-elles été prises pour compenser ces départs? Des problèmes techniques se sont-ils déjà produits cette année? Quelle en était la cause?

Pourquoi le CEO affirme-t-il que l'entreprise est prise en otage? Le ministre partage-t-il ce point de vue? Quelles mesures va-t-il prendre pour rétablir un service normal?

04.04 François Bellot, ministre (*en français*): Skeyes m'indique employer 875 personnes, dont 41 % de contrôleurs aériens. Le nombre d'employés a augmenté de 11 % par rapport à 2014.

Ces cinq dernières années, l'entreprise publique a recruté 102 nouveaux candidats contrôleurs aériens mais 28 ont échoué au test de fin de formation. Les nouvelles recrues entrent progressivement en fonction après deux années de formation: 32 sont déjà entrés en service et 42 sont en cours de formation.

Le nombre de contrôleurs aériens chez skeyes a augmenté de 14 % par rapport à 2014.

(*En néerlandais*) La capacité maximale du nombre d'étudiants pouvant effectuer simultanément un stage dans la tour de contrôle est actuellement atteinte. Pour renforcer plus rapidement les effectifs, les aspirants-aiguilleurs du ciel pourront dorénavant effectuer directement leur stage dans le centre de contrôle, sans passer par la tour de contrôle.

(*En français*) L'entreprise continuera à recruter les cinq prochaines années car 26 % des contrôleurs aériens ont plus de 50 ans. À cette fin, skeyes a organisé à Bruxelles une structure de formation commune avec l'académie suédoise Entry Point North.

La sécurité de la navigation aérienne est la première priorité du personnel et de la direction. Le

is het aantal incidenten in ons luchtruim overigens afgenomen. Als er te weinig personeel is, beperkt Eurocontrol de capaciteit van de vluchten zodat de werklast behapbaar blijft voor elke luchtverkeersleider.

(Nederlands) In 2018 werd er in het Belgisch luchtruim een vertraging van 0,06 minuten per vlucht opgetekend als gevolg van de capaciteitsbeperkingen door het gebrek aan personeel in het controlecentrum van skeyes. Op Europees niveau bedroeg de gemiddelde vertraging per vlucht door het gebrek aan personeel 0,13 minuten.

Er waren ook vragen over het sociaal conflict van de voorbije dagen.

(Frans) Door het in 2016 ingevoerde poolingsysteem konden stakingsacties vermeden worden.

(Nederlands) Tijdens de syndicale acties heeft de directie van skeyes vastgesteld dat bepaalde personeelsleden zich ziek meldden of aangaven te staken net voor het begin van hun shift. Hiervoor konden geen oplossingen worden gevonden die de continuïteit van de operaties konden verzekeren.

(Frans) Het protocol van sociaal akkoord voorziet niet in een datum voor de dienstonderbreking en dat zet de deur open voor lange aanzeggingsperiodes waarin de onbeschikbaarheid wegens staking zich kan voordoen. Dat bemoeilijkt de organisatie van de dienstverlening en het informeren van de operatoren.

Deze situatie heeft ertoe geleid dat het verkeer bijgesteld moest worden om de luchtverkeersveiligheid te garanderen. Deze beperkingen zijn nadelig voor de stiptheid van de passagiersvluchten en voor de ontwikkeling van de luchthavens. Ze bieden dan ook geen structurele oplossing.

(Nederlands) De directie heeft een sociaal akkoord gesloten in het paritaire comité van 22 maart. Het akkoord werd goedgekeurd door het management en een van de vakbondsorganisaties. Dat volstaat volgens de regels van het sociaal overleg voor een meerderheid. Het akkoord voorziet in een aantal oplossingen inzake de wervingen en de loopbaan, om de continuïteit van de dienst structureel te versterken.

De directie roept het volledige personeel op om zich te schikken naar het akkoord, dat overeenkomstig

nombre d'incidents dans notre espace aérien a d'ailleurs diminué ces dernières années. Quand le personnel est insuffisant, Eurocontrol restreint les capacités de vols pour maintenir une charge de travail raisonnable pour chaque contrôleur aérien.

(En néerlandais) En 2018, l'espace aérien belge a connu un retard de 0,06 minute par vol à la suite de limitations de capacité dues à une pénurie de personnel au centre de contrôle de skeyes. À l'échelon européen, le retard moyen par vol à la suite d'un manque de personnel s'élevait à 0,13 minute.

Des questions ont également été posées concernant le conflit social des derniers jours.

(En français) Le système de *pooling* mis en place en 2016 a permis d'éviter des mouvements de grève.

(En néerlandais) Lors des actions syndicales, la direction de skeyes a constaté que certains membres du personnel se sont fait porter pâles ou bien ont déclaré faire la grève juste avant le début de leur période de travail. Aucune solution pouvant assurer la continuité des opérations n'a pu être trouvée.

(En français) Le protocole d'accord social ne prévoyant pas une date d'interruption de service, cela permet de longues périodes de préavis dans lesquelles des indisponibilités pour cause de grèves peuvent intervenir, compliquant l'organisation des services et l'information aux opérateurs.

Cette situation a imposé des régulations de trafic pour garantir la sécurité aérienne. Ces restrictions affectent la ponctualité des vols pour les passagers et le développement des aéroports et ne peuvent constituer une solution structurelle.

(En néerlandais) La direction a conclu un accord social lors de la réunion de la commission paritaire du 22 mars. Cet accord a été approuvé par la direction et par une des organisations syndicales. Selon les règles de la concertation sociale, une telle approbation est suffisante pour une majorité. L'accord prévoit plusieurs solutions en matière de recrutements et de carrières en vue de renforcer structurellement la continuité du service.

La direction appelle l'ensemble du personnel à se conformer à l'accord, ce dernier étant directement

de regels van het sociaal overleg rechtstreeks toepasselijk is. Voorts is de onderhandeling van de herziening van de uurroosters en de loopbaan van de luchtverkeersleiders na anderhalf jaar discussie in haar eindfase getreden.

(Frans) Het sociaal overleg wordt voortgezet. skeyes/Belgocontrol beschikt over een staatsmonopolie waarvan het bedrijf geen misbruik mag maken door de sector te gijzelen. De directie en de vakbonden moeten snel een oplossing vinden, want de staking heeft zware gevolgen voor de economie en de reizigers. De concurrentie in die sector is moordend en luchthavenbedrijven aarzelen niet om hun activiteit te delokaliseren.

Skeyes wil strategische partnerschappen aangaan met elke regionale luchthaven om hun ontwikkeling te ondersteunen. De continuïteit van de dienstverlening is in dat verband een essentieel aspect.

In 2019 heeft er zich geen enkel technisch probleem voorgedaan dat de operaties of de veiligheid negatief heeft beïnvloed.

04.05 Véronique Waterschoot (Ecolo-Groen): De directie, sommige vakbonden en de Gilde der Luchtverkeersleiders voeren verschillende cijfers aan. Het lijkt me sterk dat er wordt gestaakt zonder dat er daar een goede reden voor is. Blijkbaar is er ondanks de toename van het aantal luchtverkeersleiders toch nog sprake van een tekort. De oplossing om stages te organiseren in het opleidingscentrum in plaats van in de verkeerstoren vind ik zorgwekkend, omdat de omstandigheden daar niet hetzelfde zijn en die oplossing wijst op een recruitmentprobleem.

U zegt dat er geen probleem is met de werklust of het personeelsbeheer. De luchtverkeersleiders klagen nochtans dat hun werktijden niet worden nageleefd als gevolg van een personeelstekort.

De oplossing waarbij in beperkte ploegen wordt gewerkt, zoals in andere luchthavens het geval is, werd niet in aanmerking genomen. Waarom niet?

Er werd een akkoord gesloten met één vakbond, maar ik ben er niet zeker van dat dit zal helpen om uit de crisis te raken want de luchtverkeersleiders zijn geen lid van die vakbond.

Ik moedig u ertoe aan om niet alles in de schoenen van het personeel van skeyes te schuiven.

applicable selon les règles de la concertation sociale. De plus, après un an et demi de discussions, les négociations portant sur la révision des heures de travail et de la carrière des contrôleurs aériens sont entrées dans la dernière ligne droite.

(En français) Le dialogue social se poursuit. Skeyes Belgocontrol bénéficie d'un monopole d'État dont il ne doit pas abuser en prenant le secteur en otage. La direction et les syndicats doivent trouver une solution rapide car la grève est néfaste pour l'économie et les voyageurs. Dans ce secteur, la concurrence est forte et les entreprises aéroportuaires n'hésitent pas à délocaliser.

Skeyes vise des partenariats stratégiques avec chaque aéroport régional pour soutenir leur développement. La continuité des services est essentielle.

En 2019, aucun problème technique n'a nui aux opérations ni à la sécurité.

04.05 Véronique Waterschoot (Ecolo-Groen): La direction, certains syndicats et la Gilde ont des chiffres différents. Je pense qu'on ne lance pas des grèves sans bonne raison. Manifestement, l'augmentation du nombre des contrôleurs ne semble pas combler les manques. La solution d'organiser des stages dans le centre de formation à la place de la tour m'inquiète car les conditions sont différentes et cela témoigne d'un problème de recrutement.

Vous dites qu'il n'y a ni surcharge de travail ni problème de gestion du personnel. Pourtant les contrôleurs aériens dénoncent le non-respect des limitations de leur temps de travail lié à un problème de sous-effectif.

Pourquoi la solution de travail en équipe réduite, adoptée par d'autres aéroports, n'est-elle pas appliquée?

Un syndicat a accepté un accord mais je ne suis pas certaine que cela permettra de sortir de la crise car les contrôleurs aériens n'émargent pas à cette organisation syndicale.

Je vous encourage à ne pas tout mettre sur le dos du personnel de skeyes.

04.06 Inez De Coninck (N-VA): Uit uw non-antwoord leid ik af dat u zich niet veel inspanningen heeft getroost om werk te maken van de gegarandeerde dienstverlening. Ik heb begrip voor de discussie over het sociaal statuut en de werkdruk, maar nu worden we gegijzeld door de stakingen omdat het luchtruim wordt gesloten.

04.07 David Geerts (sp.a): Ik hoop dat het sociaal conflict kan worden opgelost en dat het tot een vergelijk komt, met het oog op een goede dienstverlening en op de gezondmaking van het bedrijf.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter:** De samengevoegde vragen nrs. 29091 en 29186 van de heer Geerts en 29218 van de heer Van den Bergh worden omgezet in schriftelijke vragen.

05 Samengevoegde vragen van

- de heer Laurent Devin aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het rapport van de FOD Mobiliteit over het woon-werkverkeer" (nr. 29187)
- mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het rapport van de FOD Mobiliteit over het woon-werkverkeer" (nr. 29228)

05.01 Gwenaëlle Grovonius (PS): Volgens de jongste studie van de FOD Mobiliteit en Vervoer loopt het aandeel van de trein in het totale aantal verplaatsingen in Wallonië sinds 2014 gestaag terug, terwijl tegelijkertijd het aantal trajecten die uitsluitend met de auto worden afgelegd stijgt. In het Vlaams Gewest blijft dit cijfer stabiel.

De correlatie met de afnemende tevredenheid bij de treinreizigers, met de verslechterende stiptheidscijfers en met de drie miljard euro besparingen die de NMBS werd opgelegd ligt voor de hand.

Hoe verklaart u dat de Waalse pendelaars steeds minder warmlopen voor de trein? Hoe verklaart u dat die trend zich in Vlaanderen niet voordoet? In hoeverre zijn u en uw regering hiervoor verantwoordelijk volgens u?

05.02 Minister François Bellot (Frans): De enquête waarover u spreekt betreft enkel het woon-werkverkeer van de werknemers van de grote bedrijven. Het doel van de studie was het aanzwengelen van het mobiliteitsdebat in die

04.06 Inez De Coninck (N-VA): Je déduis de votre non-réponse que vous ne vous êtes pas vraiment démené pour instaurer le service garanti. Je comprends que l'on discute du statut social et de la charge de travail, mais nous sommes à présent les otages des grèves menées par les contrôleurs aériens car l'espace aérien est fermé.

04.07 David Geerts (sp.a): J'espère que le conflit social pourra être résolu et que les négociations aboutiront à un compromis afin de garantir un service de qualité et d'assainir l'entreprise.

L'incident est clos.

Le **président:** Les questions jointes n^{os} 29091 et 29186 de M. Geerts et 29218 de M. Van den Bergh sont transformées en questions écrites.

05 Questions jointes de

- M. Laurent Devin au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le rapport du SPF Mobilité sur les déplacements domicile - travail" (n° 29187)
- Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le rapport du SPF Mobilité sur les déplacements domicile - travail" (n° 29228)

05.01 Gwenaëlle Grovonius (PS): Selon la dernière étude du SPF Mobilité, la part du train dans les déplacements en Wallonie est en recul depuis 2014, coïncidant avec une augmentation des trajets en voiture seule. En Région flamande, ce chiffre est stable.

La corrélation avec la baisse de la satisfaction des voyageurs de la SNCB, la dégradation de la ponctualité et les trois milliards d'économie imposés au rail est évidente.

Comment expliquez-vous le recul du train chez les navetteurs wallons? Comment expliquez-vous qu'il n'est pas comparable en Flandre? Comment appréciez-vous votre responsabilité et celle de votre gouvernement?

05.02 François Bellot, ministre (en français): L'enquête que vous mentionnez ne concerne que les déplacements domicile-travail des travailleurs des grandes entreprises. Son objectif était de stimuler les discussions sur la mobilité dans les

bedrijven. Het is een enquête die om de drie jaar gehouden moet worden bij werkgevers met minimum 100 werknemers.

De werkgevers zijn steeds actiever op het vlak van mobiliteit. Men betaalt de kosten voor het openbaar vervoer terug of zet sensibiliseringsacties op. Dat zijn doeltreffende maatregelen en andere initiatieven, zoals telewerk, moeten nog verder uitgewerkt worden.

De trein is voor vele in Brussel werkende Walen en Vlamingen de efficiëntste vervoersoplossing, waar dan ook steeds vaker voor gekozen wordt. Het percentage Walen die naar Brussel sporen is gestegen van 52,6 % in 2014 naar 55,3 % in 2017, wat een grotere stijging is dan bij de Vlaamse pendelaars.

Het aantal wagenkilometers in België is in 2018 met ongeveer 1 % gedaald, terwijl het aantal treinreizen in 2018 met 3,6 % is gestegen als gevolg van de uitbreiding van het treinaanbod in en rond Brussel, en in december 2017 met 5,1 %. De trend zet zich door in 2019.

De stiptheidscijfers van januari, februari, en begin maart liggen boven de 90 %; daarmee doet de NMBS het 2 % beter dan in dezelfde periode in 2018.

De besparing van 3 miljard komt in werkelijkheid neer op 200 miljoen tijdens deze legislatuur, na de beslissing van de regering om een miljard extra toe te kennen voor investeringen en na de gevraagde besparing van 1,2 miljard op de bedrijfskosten. De vorige regering legde besparingen op ten belope van 900 miljoen, die niet werden gecompenseerd.

05.03 Gwenaëlle Grovonius (PS): Men krijgt de indruk dat er geen acht geslagen wordt op de problemen.

De pendelaars zullen blij zijn wanneer ze horen dat de stiptheid goed is! Ook wat de investeringen betreft, komen mijn vaststellingen niet overeen met de uwe. Er worden geen maatregelen getroffen ter bevordering van het gebruik van de trein.

Er moet veel meer in de NMBS geïnvesteerd worden.

Het incident is gesloten.

06 Vraag van de heer Michel Corthouts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol

entreprises. Elle est obligatoire tous les trois ans pour les employeurs de minimum 100 travailleurs.

Les employeurs sont de plus en plus actifs dans le domaine de la mobilité, via le remboursement des frais de transport ou la sensibilisation. Ces mesures sont efficaces et d'autres sont à développer, tel le télétravail.

Pour nombre de Wallons et de Flamands qui travaillent à Bruxelles, l'utilisation du train est la solution la plus efficace, de plus en plus utilisée. Le pourcentage de Wallons se rendant à Bruxelles en train est passé de 52,6 % en 2014 à 55,3 % en 2017, soit plus que pour les navetteurs flamands.

Le nombre de kilomètres parcourus en voiture en Belgique a diminué de 1 % environ en 2018, alors que le nombre de voyages en train a augmenté de 3,6 % en 2018 suite à l'augmentation de l'offre ferroviaire dans et autour de Bruxelles et de 5,1 % en décembre 2017. La tendance se poursuit en 2019.

La ponctualité de janvier, février et début mars est supérieure à 90 %, soit une amélioration de 2 % par rapport à la même période en 2018.

Les "3 milliards d'économie" sont en réalité 200 millions au cours de cette législature, après la décision du gouvernement d'injecter un milliard supplémentaire pour les investissements et après une demande de 1,2 milliard d'effort sur les frais d'exploitation. Le gouvernement précédent avait imposé 900 millions d'économies, non compensées.

05.03 Gwenaëlle Grovonius (PS): On a le sentiment que les difficultés ne sont pas prises en compte.

Les navetteurs seront heureux d'apprendre que la ponctualité est bonne! Je ne fais pas les mêmes constats que vous au sujet des investissements. On ne met pas en place les éléments qui encourageraient l'utilisation du train.

Un investissement plus massif dans la SNCB est nécessaire.

L'incident est clos.

06 Question de M. Michel Corthouts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la

en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de GEN-werken in Waals-Brabant" (nr. 29210)

Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les travaux RER en Brabant wallon" (n° 29210)

06.01 Michel Corthouts (PS): Eind februari woonde u de heropstart van de GEN-werkzaamheden in Waals-Brabant bij. Die heropstart is bemoedigend, maar naar verluidt ontbreken er nog talrijke vergunningen.

06.01 Michel Corthouts (PS): À la fin février, vous assistiez à la reprise des travaux RER en Brabant wallon. Cette reprise est encourageante mais de nombreux permis semblent n'être pas encore délivrés.

Kunt u een inventaris opmaken van de vergunningen die nog verleend moeten worden? Zullen de werkzaamheden vertraging oplopen door het ontbreken van die vergunningen? Volgens de heer Lallemand zullen er bepaalde treinen geschrapt worden om de werken in 2031 te kunnen voltooien. Over hoeveel treinen gaat het en wat zullen de gevolgen voor de pendelaars zijn?

Pouvez-vous faire l'inventaire des permis à délivrer? Ces permis attendus retarderont-ils l'avancement des travaux? M. Lallemand a évoqué la suppression de certains trains pour achever les travaux en 2031. Combien faudra-t-il en supprimer et quel en sera l'impact pour les navetteurs?

06.02 Minister François Bellot (*Frans*): Voor de aanleg in Waals-Brabant moeten de gemeenten Terhulpen, Ottignies, Waterloo, Eigenbrakel en Nijvel nog vergunningen verlenen. De NMBS en Infrabel sluiten niet uit dat ze nog bijkomende aanvragen zullen indienen om de verkregen vergunningen te wijzigen en op die manier aan de geüpdatete behoeften te kunnen beantwoorden. Normaal gezien zal de vergunning van Waterloo deze week worden verleend.

06.02 François Bellot, ministre (*en français*): Les permis pour aménagement en Brabant wallon doivent encore être délivrés pour La Hulpe, Ottignies, Waterloo, Braine-l'Alleud et Nivelles. La SNCB et Infrabel n'excluent pas d'autres demandes pour amender les permis obtenus afin de répondre à des besoins réactualisés. Le permis de Waterloo devrait d'ailleurs tomber cette semaine.

De planning voor de ingebruikname van de baanvakken van lijn 124 en lijn 161 gaat uit van normale termijnen voor de afgifte van de vergunningen.

Les plannings de mise en service des tronçons des lignes 124 et 161 intègrent des délais normaux pour l'octroi des permis.

Op dit moment hebben de werken nog geen vertraging opgelopen.

À ce stade, il n'y a pas de retard sur les travaux.

Om het treinverkeer zo weinig mogelijk te verstoren zal Infrabel de werken 's nachts uitvoeren. Dat zal heel wat meer kosten, maar dat is nu eenmaal de prijs die betaald moet worden voor het behoud van een degelijk mobiliteitsaanbod.

Afin de perturber le moins possible la circulation des trains, Infrabel réalisera les travaux de nuit. Le surcoût en sera important mais le maintien d'une mobilité de qualité est à ce prix.

Om het tijdschema van het samenwerkingsakkoord betreffende het GEN in acht te nemen moet Infrabel ten minste zes uur aan één stuk kunnen werken en dat vereist dat het treinverkeer eerder op de avond al onderbroken wordt.

Pour respecter le calendrier convenu dans l'accord de coopération RER, Infrabel a besoin d'une plage d'au moins six heures d'affilée, ce qui suppose une interruption du trafic anticipée.

Deze maatregelen zijn nodig om de vooropgestelde planning te kunnen halen. Op lijn 124 moesten de laatste twee treinen naar Nijvel worden geschrapt. Er worden geen vervangende bussen ingelegd omdat een bus er te lang over doet. Reizigers kunnen om 23.13 uur in Brussel de laatste TEC-bus op lijn W nemen naar Sint-Genesius-Rode. De twee laatste treinen rijden op de lijnen 96 en 117.

Ces dispositions permettent de respecter le planning. Sur la ligne 124, il a fallu supprimer les deux derniers trains vers Nivelles. Le remplacement par des bus n'était pas possible vu la durée trop importante de cette alternative. Le dernier bus de la ligne W de la TEC peut être emprunté à Bruxelles-midi à 23 h 13 vers Rhode-Saint-Genèse. Les deux derniers trains du soir passent par les lignes 96 et

117.

06.03 Michel Corthouts (PS): Het GEN had in het begin van de jaren 2000 klaar moeten zijn. De nieuwe deadline van 2031 lijkt me onzeker, gelet op de vaststelling dat er nog tal van vergunningen moeten worden afgegeven. Dat is bijzonder jammer.

06.04 Minister François Bellot (Frans): Ik zal u het voorbeeld geven van de aanvraag van de vergunning voor het station Waterloo, die in februari 2018 werd ingediend. Is het redelijk dat de bevoegde autoriteiten er 14 maanden over doen om die vergunning te verlenen? Het stuurcomité doet wat het kan om de betrokkenen tot actie aan te sporen. De vergunning zou zeer binnenkort moeten worden verleend. In het rapport van het Rekenhof worden de redenen voor de vertraging uiteengezet, en voor twee derde ervan zijn de NMBS en Infrabel niet verantwoordelijk.

06.05 Michel Corthouts (PS): De reizigers zijn niettemin de dupe!

Het incident is gesloten.

De **voorzitter:** De vragen nrs. 29215, 29216, 29217, 29219 en 29220 van de heer Van den Bergh worden omgezet in schriftelijke vragen.

07 Vraag van mevrouw Gwenaëlle Grovonius aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "de veiligheid van de overweg in Jambes" (nr. 29235)

07.01 Gwenaëlle Grovonius (PS): Dinsdag jongstleden is een kind van tien jaar om het leven gekomen op de overweg te Jambes. De jongen werd gegrepen door een trein terwijl hij de sporen overstak, hoewel de rode lichten brandden en de slagbomen neergelaten waren. De PS-fractie heeft de beveiliging van de overwegen in Namen op de gemeenteraad aan de orde gesteld. De piste van een onderdoorgang onder de sporen zou opgang maken.

Is die informatie correct? Volgens welk tijdpad zullen die dringende werken uitgevoerd worden? Wanneer vindt de vergadering met de buurtbewoners plaats?

07.02 Minister François Bellot (Frans): Het onderzoek naar de exacte toedracht van het ongeval loopt, maar de informatie die u aanvoert lijkt vast te staan.

06.03 Michel Corthouts (PS): Le RER était prévu pour le début des années 2000, je vois que de nombreux permis doivent encore être attribués. Le délai de 2031 sera probablement remis en doute. C'est navrant.

06.04 François Bellot, ministre (en français): Je vous citerai l'exemple de la demande de permis pour la gare de Waterloo, déposée en février 2018. Est-il raisonnable que les autorités mettent 14 mois pour le délivrer? Le comité de pilotage secoue le cocotier. Le permis devrait arriver. Le rapport de la Cour des comptes a expliqué les raisons du retard dont deux tiers ne sont pas imputables à la SNCB-Infrabel.

06.05 Michel Corthouts (PS): C'est quand même dommage pour les navetteurs!

L'incident est clos.

Le **président:** Les questions n^{os} 29215, 29216, 29217, 29219 et 29220 de M. Van den Bergh sont transformées en questions écrites.

07 Question de Mme Gwenaëlle Grovonius au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la sécurité du passage à niveau de Jambes" (n° 29235)

07.01 Gwenaëlle Grovonius (PS): Un enfant de dix ans est mort, mardi dernier, à hauteur du passage à niveau de Jambes, happé par un train alors qu'il franchissait les voies bien que le feu fût en phase rouge et la barrière baissée. Le groupe PS a posé la question de la sécurisation des passages à niveau namurois au conseil communal. La mise en place d'un couloir sous voie se profilerait.

Confirmez-vous ces informations? Dans quels délais ces travaux urgents seront-ils réalisés? Quelle est la date de la réunion avec les riverains?

07.02 François Bellot, ministre (en français): L'enquête sur l'accident est en cours mais les éléments évoqués semblent vérifiés.

Roekeloos gedrag komt steeds vaker voor op en langs de sporen. Daarom heb ik het nationale actieplan *Railspect*, dat gelanceerd werd door Infrabel, gesteund. Men moet alles in het werk stellen om ervoor te zorgen dat dergelijke ongevallen nooit meer gebeuren.

Preventie en repressie zijn de hoekstenen van dit plan. Roekeloos gedrag leidt erg vaak tot ongevallen en dat moet stoppen.

Er wordt overwogen om op spoorlijn 154 ter hoogte van Jambes drie overwegen te schrappen: overweg 99 te Jambes, 100 te Géronsart en 101 te Velaine.

In 2012 werd er al een vergunningsaanvraag ingediend voor overweg 99, waar het ongeval gebeurde. Het onderzoek van de aanvraag werd nooit afgerond. In afwachting van de resultaten van de impactstudie werd het opgeschort.

In 2016 werd er met de Service public de Wallonie overeengekomen dat er een nieuwe vergunningsaanvraag zou worden ingediend voor de plannen voor een ringspoor rond Jambes en de afschaffing van de overwegen. Er was afgesproken dat de SPW deze gezamenlijke aanvraag in 2018 zou indienen. Dat is nog niet gebeurd. Infrabel wil dit project nog steeds tot een goed einde brengen.

07.03 Gwenaëlle Grovonius (PS): We staan dus nog nergens, in tegenstelling tot wat ik in de gemeenteraad heb gehoord.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter:** De vragen nrs. 29240, 29241, 29242, 29243, 29250, 29251, 29252, 29253 en 29254 van de heer Kir worden omgezet in schriftelijke vragen.

08 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het succes van Blue-bike voor de first and last mile" (nr. 29246)

08.01 David Geerts (sp.a): Het aantal ritten met Blue-bikefietsen steeg in 2018 met 8 % in vergelijking met 2017 en het aantal locaties steeg van 53 tot 60. Niet minder dan 93 % van die verplaatsingen gebeurt in combinatie met het openbaar vervoer en kadert dus in duurzamere mobiliteit. Bovendien vervangen ze grotendeels verplaatsingen met de wagen.

Les comportements dangereux se multiplient sur le domaine ferroviaire. Aussi ai-je soutenu le plan national *Railspect* lancé par Infrabel. Il faut tout mettre en œuvre pour que ce type d'accident n'arrive plus.

Les mesures de prévention et de répression sont le cœur du plan. Les comportements dangereux sont très souvent causes d'accident et doivent disparaître.

Sur la ligne 154 dans la traversée de Jambes, on envisage la suppression des trois passages à niveau, le 99 à Jambes, le 100 à Géronsart et le 101 à Velaine.

Le passage 99, où a eu lieu l'accident, a fait l'objet d'une demande de permis en 2012. L'instruction de ce permis n'est jamais arrivée à son terme. Elle est suspendue en attente de l'étude d'incidence.

En 2016, il a été convenu avec le SPW qu'un nouveau permis allait être déposé avec le projet de contournement de Jambes et la suppression du passage à niveau. Il avait été convenu que le SPW dépose cette demande commune en 2018. Cela n'a pas encore été fait. Infrabel conserve la volonté de faire aboutir ce projet.

07.03 Gwenaëlle Grovonius (PS): On en est donc nulle part, contrairement à ce que j'ai entendu au conseil communal.

L'incident est clos.

Le **président:** Les questions n^{os} 29240, 29241, 29242, 29243, 29250, 29251, 29252, 29253 et 29254 de M. Kir sont transformées en questions écrites.

08 Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le succès de Blue-bike pour le premier et le dernier kilomètre" (n° 29246)

08.01 David Geerts (sp.a): En 2018, le nombre de trajets effectués sur des vélos Blue-bike a augmenté de 8 % par rapport à 2017 et le nombre de locations est passé de 53 à 60. Pas moins de 93 % des déplacements s'effectuent en combinaison avec les transports publics et s'inscrivent donc dans une mobilité plus durable. Qui plus est, ces trajets remplacent en grande partie ceux effectués en voiture.

De impact van Blue-bike op de *first and last mile* van en naar het station is belangrijk. De NMBS heeft 552 opstapplaatsen, maar Blue-bike is slechts op 60 locaties beschikbaar. Is er een investeringstraject om de combinatie trein-fiets nog te verbeteren? Hoe verloopt de samenwerking nu Blue-bike niet langer deel uitmaakt van de NMBS? Hoe kan de samenwerking worden gefaciliteerd?

L'incidence de Blue-bike pour le premier et le dernier kilomètre depuis et vers la gare est essentielle. La SNCB compte 552 points d'embarquement mais Blue-bike n'est disponible que dans 60 de ces points. Existe-t-il une trajectoire d'investissements pour améliorer encore davantage la combinaison train-vélo? Comment se déroule la coopération à présent que Blue-bike ne fait plus partie de la SNCB? Comment est-il possible de faciliter cette coopération?

08.02 Minister **François Bellot** (*Nederlands*): Het actieplan dat de NMBS in 2018 goedkeurde, omvat 50.000 extra fietsplaatsen tegen 2025. Zo krijgen fietsers de mogelijkheid om hun fiets veilig, snel en comfortabel te stallen.

08.02 **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): Le plan d'action adopté par la SNCB en 2018 comporte 50 000 emplacements vélos supplémentaires à l'horizon 2025. Les cyclistes auront ainsi l'occasion de parquer leur vélo en toute sécurité, rapidement et confortablement.

Er bestaat verder een samenwerkingsovereenkomst tussen Blue-Mobility en de NMBS met duidelijke afspraken inzake de gegarandeerde aanwezigheid en de uitbreiding van 1.294 naar 3.710 Blue-bikefietsen.

Il existe par ailleurs un accord de coopération entre *Blue-Mobility* et la SNCB, avec des accords clairs concernant la présence garantie et l'extension de la flotte de vélos Blue-bike de 1 294 à 3 710.

08.03 **David Geerts** (sp.a): Voor ons mag de planning versneld worden uitgevoerd, want dit systeem vergroot het potentieel voor de spoorwegen en draagt bij tot een effectieve *modal shift*.

08.03 **David Geerts** (sp.a): Pour nous, la mise en œuvre de ce planning peut être accélérée car ce système renforce le potentiel pour les chemins de fer et contribue à un transfert modal effectif.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

09 Vraag van de heer David Geerts aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het aantal nodige zitplaatsen tegen 2030" (nr. 29247)

09 Question de M. David Geerts au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "le nombre de places assises nécessaires d'ici 2030" (n° 29247)

09.01 **David Geerts** (sp.a): Het aantal tegen 2023 noodzakelijke extra zitplaatsen op de trein, een aantal dat de NMBS in 2015 had geraamd, moet worden bijgestuurd omdat het aantal reizigers veel sterker stijgt dan vooropgesteld.

09.01 **David Geerts** (sp.a): Le nombre de places supplémentaires nécessaires dans les trains pour 2023, qui a été estimé par la SNCB en 2015, doit être revu car le nombre de voyageurs augmente beaucoup plus que prévu.

Beschikt de NMBS over een plan met nieuwe cijfers? Hoeveel extra zitplaatsen zijn er nodig om aan de toenemende behoeften te voldoen? Hoeveel nieuw materieel is daartoe nodig? Hoeveel extra zitplaatsen kunnen de beschikbaarheidsgraad van 80 naar 86 % doen toenemen? Welke structurele tekorten vallen te verwachten en op welke lijnen?

La SNCB dispose-t-elle d'un plan où figurent de nouvelles données chiffrées? Combien de places assises supplémentaires sont-elles nécessaires pour satisfaire les besoins grandissants? Quelle quantité de matériel neuf est-elle nécessaire à cette fin? Combien de places assises supplémentaires sont-elles nécessaires pour relever le taux de disponibilité de 80 % à 86 %? Quels déficits structurels peuvent-ils être pronostiqués et sur quelles lignes?

09.02 Minister **François Bellot** (*Nederlands*): De 445 nieuwe M7-rijtuigen zullen aan

09.02 **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): Les 445 nouvelles voitures M7 offriront une place

50.620 treinreizigers een zitplaats bieden. De ingebruikname van het nieuwe materieel zal gepaard gaan met de buitendienststelling van een belangrijk aantal treinen die niet comfortabel genoeg zijn of niet compatibel met het vereiste ETCS-veiligheidssysteem. Dankzij de technologiestaan­daardisering tussen de M7- en de M6-rijtuigen zullen schaalvoordelen een belangrijke rol spelen bij het bepalen van de precieze behoefte aan zitplaatsen op lange termijn.

Voorspellingen tot 2030 zijn niet betrouwbaar, gelet op de onzekere evolutie van de reizigers­aan­ta­llen. De NMBS actualiseert momenteel haar behoefte aan zitplaatsen tegen 2025. Het aantal bijkomende treinen dat zal moeten worden aangekocht in de periode 2022-2025, moet nog worden bepaald. Daarna kunnen of bijkomende M7-rijtuigen worden aangekocht of kan een nieuwe opdracht worden uitgeschreven. De betrouwbaarheid en de beschikbaarheid van het materieel hangen echter samen met meerdere factoren, zoals de organisatie van het onderhoud.

Tot slot is het zo dat de beschikbaarheid van bepaalde rijtuigen onder druk staat, waardoor op volgende lijnen de samenstelling van de treinen verkort wordt op sommige dagen: IC Luik-Quévrain, IC Hasselt-Antwerpen via Brussels Airport, IC Oostende-Brussels Airport, IC Kortrijk-Brugge-Knokke, IC Poperinge-Rijsel-Antwerpen en IC Doornik-Brussels Airport-Bergen.

09.03 David Geerts (sp.a): Het klopt dat de beschikbaarheid van het materieel ook een belangrijke factor is. Ik hoop dat de NMBS de simulatie van de studies verder zal uitwerken.

Het incident is gesloten.

David Geerts (sp.a): Dit was mijn laatste vraag in deze commissie. Ik wil de diensten van de verschillende ministers, van de NMBS en Infrabel, en van de Kamer hartelijk danken voor het verwerken van mijn vele vragen.

De **voorzitter**: De heer Geerts en ik zijn op dezelfde dag in deze commissie begonnen, we hebben samen een hele geschiedenis meegemaakt. Ik wou ook commissiesecretaris De Ryck bedanken, die de parlementaire dienst ook gaat verlaten en op wie we steeds konden rekenen.

10 Vraag van mevrouw Anne-Catherine Goffinet aan de minister van Mobiliteit, belast met

assise à 50 620 passagers. La mise en service du nouveau matériel aura lieu en même temps que la mise hors service d'un nombre important de trains insuffisamment confortables ou incompatibles avec le système ETCS exigé pour la sécurité. Grâce à la standardisation technologique des voitures M7 et M6, les économies d'échelle joueront un rôle important lors de la détermination des besoins précis en places assises sur le long terme.

Compte tenu de l'évolution incertaine du nombre de voyageurs, les prévisions à l'horizon 2030 ne sont pas fiables. La SNCB actualise pour l'heure ses besoins en matière de places assises d'ici à 2025. Il reste encore à déterminer le nombre de trains supplémentaires qui devront être achetés entre 2022 et 2025. Ensuite, les deux options sur la table sont soit l'achat de voitures M7 additionnelles, soit le lancement d'un nouvel appel d'offres. La fiabilité et la disponibilité du matériel roulant sont toutefois tributaires de différents facteurs, tels que l'organisation de la maintenance.

Enfin, la disponibilité de certaines voitures est mise sous pression et certains jours, la composition des trains est, dès lors, réduite sur les lignes suivantes: IC Liège-Quévrain, IC Hasselt-Anvers via Brussels Airport, IC Ostende-Brussels Airport, IC Courtrai-Bruges-Knokke, IC Poperinge-Lille-Anvers et IC Tournai-Brussels Airport-Mons.

09.03 David Geerts (sp.a): Il est exact que la disponibilité du matériel constitue également un facteur important. J'espère que la SNCB va affiner les simulations envisagées dans le cadre des études.

L'incident est clos.

David Geerts (sp.a): Cette question était ma dernière dans cette commission. Je voudrais remercier de tout cœur les services des divers ministres, de la SNCB et d'Infrabel ainsi que de la Chambre pour le traitement de mes nombreuses questions.

Le **président**: M. Geerts et moi-même avons fait nos premiers pas dans cette commission le même jour et nos routes ont ainsi été parallèles pendant un long moment. Je voudrais également remercier le secrétaire de commission, M. De Ryck, qui va quitter ce service parlementaire et sur qui nous avons toujours pu compter.

10 Question de Mme Anne-Catherine Goffinet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et

Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het verstoorde treinverkeer op de lijn Aarlen-Luxemburg" (nr. 29248)

10.01 Anne-Catherine Goffinet (cdH): Het treinverkeer op de lijn Aarlen-Luxemburg werd de afgelopen weken opnieuw herhaaldelijk verstoord: afgeschafte treinen en vertragingen tot 2 uur. De pendelaars zijn de velerlei defecten beu en sommigen verkiezen zelfs opnieuw hun auto, ook al betekent dit dat ze de files door de werken op de E411 moeten trotseren.

Volgens de pers zouden de vertragingen en afgeschafte treinen het gevolg zijn van een verschil tussen de motorstellen van de CFL, die ontworpen zijn om permanent onder spanning te staan, en de Belgische motorstellen, die buiten spanning moeten worden gesteld wanneer de trein niet meer rijdt.

Sinds oktober zou de NMBS bepaald hebben dat het materieel onder spanning gelaten moet worden. Het is maar de vraag of dat ook werkelijk zo gebeurt!

Wat was de oorzaak van het verstoorde verkeer in maart? Heeft het te maken met de verschillende manier waarop het rollend materieel in België en in Luxemburg onder spanning wordt gebracht? Hebben de Belgische treinbestuurders sinds oktober de instructie gekregen hun materieel onder spanning te laten? Wordt dat ook toegepast? Zo niet, waarom niet?

10.02 Minister François Bellot (*Frans*): De huidige problemen zijn te wijten aan technische problemen met het rollend materieel dat door de CFL werd geleverd. Ik zal u de cijfers bezorgen betreffende de voornaamste oorzaken van de vertragingen op de lijn Aarlen-Luxemburg in de maand maart.

Elke spoorwegmaatschappij heeft haar eigen reglementering en die reglementeringen worden op elkaar afgestemd bij gemeenschappelijk gebruik van hetzelfde rollende materieel. In dit geval was het Belgische personeel niet op de hoogte van bepaalde Luxemburgse good practices, maar dat probleem is nu opgelost. De NMBS bevestigt ook dat de bestuurders zich houden aan de instructie die bepaalt dat ze de pantograaf omhoog moeten laten.

10.03 Anne-Catherine Goffinet (cdH): Het wordt tijd dat het nieuwe materieel in België en Luxemburg geleverd wordt en dat de procedures op elkaar afgestemd worden.

de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "les perturbations sur la ligne Arlon-Luxembourg" (n° 29248)

10.01 Anne-Catherine Goffinet (cdH): La ligne Arlon-Luxembourg connaît à nouveau de nombreuses perturbations ces dernières semaines: suppressions, retards pouvant aller jusqu'à 2 heures. Les navetteurs sont excédés par les pannes en tous genres et certains ont même repris leur voiture, quitte à devoir subir les bouchons sur l'E411 en travaux.

Les retards et suppressions résulteraient, selon la presse, d'une différence entre les motrices des CFL, conçues pour rester en permanence sous tension, et les motrices belges qui doivent être mises hors tension quand le train cesse de circuler.

La SNCB aurait prévu depuis octobre de laisser le matériel sous tension. On se demande si c'est le cas!

Quelles sont les raisons des perturbations de mars? Sont-elles liées aux différences de mise sous tension du matériel roulant en Belgique et au Luxembourg? Les conducteurs belges ont-ils pour consigne de laisser leur matériel sous tension depuis octobre? Est-ce appliqué? Si non, pourquoi?

10.02 François Bellot, ministre (*en français*): Les problèmes actuels sont dus à des avaries du matériel roulant fourni par la CFL. Je vous transmettrai les chiffres des principales causes de retard sur la ligne Arlon-Luxembourg en mars.

Chaque entreprise ferroviaire a sa propre réglementation. On harmonise ces dernières lors de l'utilisation commune d'un même matériel roulant. Dans le cas présent, le personnel belge ignorait certaines bonnes pratiques luxembourgeoises. Le problème est réglé. La SNCB confirme que les conducteurs appliquent les consignes de laisser les pantographes levés.

10.03 Anne-Catherine Goffinet (cdH): Il est temps que le nouveau matériel arrive, ici et au Luxembourg, et qu'on harmonise les procédures.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

11 Vraag van mevrouw Anne-Catherine Goffinet aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, over "het gratis reizen met de CFL-trein vanaf station Athus" (nr. 29249)

11 Question de Mme Anne-Catherine Goffinet au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, sur "la gratuité du train grand-ducal à partir d'Athus" (n° 29249)

11.01 Anne-Catherine Goffinet (cdH): De bevoegde Luxemburgse ministers hebben onlangs aangekondigd dat het gratis openbaar vervoer dat voor 2020 is gepland, ook voor ritten tot ver buiten het grondgebied van het Groothertogdom geldt. Ook een rit in tweede klas vanaf het station Athus zal gratis worden. Na deze aankondiging hopen pendelaars dat deze gratis dienst zal worden uitgebreid naar andere grensstations.

11.01 Anne-Catherine Goffinet (cdH): Les ministres luxembourgeois compétents ont récemment annoncé que la gratuité des transports en commun prévue en 2020 s'étendra bien au-delà de la frontière grand-ducale. Sur le train au départ d'Athus, la seconde classe serait gratuite. Après cette annonce, les navetteurs espèrent que cette gratuité sera étendue à d'autres gares frontalières.

Deze maatregel zal hoogstwaarschijnlijk veel reizigers naar het station Athus lokken. Wordt er voorzien in de nodige infrastructuur, zoals parkeerplaatsen, voor het onthaal van deze reizigers? Wat zijn de plannen van de NMBS voor deze site? Wordt er overwogen de gratis dienst uit te breiden?

A-t-on prévu les infrastructures nécessaires à l'accueil des voyageurs que cette mesure ne manquera pas d'attirer en gare d'Athus, notamment des places de parking? Que prévoit la SNCB pour ce site? Envisage-t-on l'extension de cette gratuité?

11.02 Minister François Bellot (*Frans*): Het station Athus ligt als enige op de grens en zal bijgevolg het enige Belgische station zijn waar de voorwaarden voor gratis reizen in tweede klasse op het Luxemburgse spoorweginet gelden. Er werd nog geen beslissing genomen in verband met de inrichting van de stationssite van Athus: dat zal gebeuren in het kader van het volgende MIP, in functie van de behoeften, de prioriteiten en de beschikbare middelen.

11.02 François Bellot, ministre (*en français*): La gare d'Athus, la seule à se trouver sur la frontière même, sera la seule gare belge à faire l'objet de la gratuité en deuxième classe sur le réseau CFL. Aucune décision n'a été prise quant à l'aménagement du site d'Athus: ce sera fait au cours de l'exercice du prochain PPI, en fonction des besoins, des priorités et des moyens disponibles.

Vanaf 2020, wanneer de markt wordt opengesteld, zal om het even welke maatschappij haar treinen in België kunnen laten rijden, op eigen commercieel risico: gratis vervoer of niet, er zullen retributies moeten worden betaald voor het gebruik van het spoorweginet. Bovendien mag de treinexploitatie volgens de Europese regelgeving niet verlieslatend zijn.

À partir de 2020, avec l'ouverture du marché, n'importe quelle compagnie pourra faire rouler ses trains en Belgique, à ses risques et périls commerciaux: gratuité ou pas, il faudra payer les redevances pour l'utilisation du réseau. En outre, la réglementation européenne exige l'équilibre financier de l'exploitation des trains.

11.03 Anne-Catherine Goffinet (cdH): De burgemeester zal de noodzaak van een ingericht, groter station zeker onderstrepen.

11.03 Anne-Catherine Goffinet (cdH): Le bourgmestre ne manquera pas de rappeler la nécessité d'une gare aménagée et agrandie.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: We bedanken de minister voor de talloze antwoorden die hij gegeven heeft in deze commissie.

Le **président**: Nous remercions le ministre pour les nombreuses réponses qu'il a apportées lors de cette commission.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 15.48 uur.

La réunion publique de commission est levée à 15 h 48.

