



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

BEKNOPT VERSLAG

COMMISSION DE LA MOBILITÉ, DES
ENTREPRISES PUBLIQUES ET DES INSTITUTIONS
FÉDÉRALES

COMMISSIE VOOR MOBILITEIT,
OVERHEIDSBEDRIJVEN EN FEDERALE
INSTELLINGEN

Mercredi

12-02-2020

Après-midi

Woensdag

12-02-2020

Namiddag

N-VA	Nieuw-Vlaamse Alliantie
Ecolo-Groen	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de lutttes originales – Groen
PS	Parti Socialiste
VB	Vlaams Belang
MR	Mouvement réformateur
CD&V	Christen-Democratisch en Vlaams
PVDA-PTB	Partij van de Arbeid – Parti du Travail de Belgique
Open Vld	Open Vlaamse Liberalen en Democraten
sp.a	socialistische partij anders
cdH	centre démocrate Humaniste
DéFI	Démocrate Fédéraliste Indépendant
INDEP-ONAFH	Indépendant - Onafhankelijk

Abréviations dans la numérotation des publications :		Afkortingen bij de nummering van de publicaties :	
DOC 55 0000/000	Document parlementaire de la 55 ^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif	DOC 55 0000/000	Parlementair stuk van de 55 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA	Questions et Réponses écrites	QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral	CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV	Compte Rendu Analytique	CRABV	Beknopt Verslag
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)	CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
PLEN	Séance plénière	PLEN	Plenum
COM	Réunion de commission	COM	Commissievergadering
MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	MOT	Moties tot besluit van interpellaties (op beigekleurig papier)

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

SOMMAIRE

Débat d'actualité sur la ligne Bruxelles-Mol et questions jointes de: 1

- Marianne Verhaert à François Bellot (Mobilité) sur "La ponctualité sur la ligne Bruxelles-Turnhout" (55002975C) 1

- Greet Daems à Alexander De Croo (VPM Finances et Coopération au développement) sur "La ponctualité des trains sur la ligne Bruxelles-Mol" (55002985C) 1

- Kris Verduyckt à François Bellot (Mobilité) sur "L'exploitation de la ligne 19 après les travaux d'électrification" (55002994C) 1

- Kris Verduyckt à François Bellot (Mobilité) sur "La correspondance ardue pour les voyageurs de la ligne 19 à Herentals à l'heure de pointe du soir" (55002995C) 1

- Servais Verherstraeten à François Bellot (Mobilité) sur "Les trains de pointe Mol-Bruxelles" (55003011C) 1

- Jan Bertels à François Bellot (Mobilité) sur "Les retards du train de pointe Bruxelles-Mol" (55003061C) 1

- Kim Buyst à François Bellot (Mobilité) sur "La ponctualité sur la ligne Bruxelles-Mol" (55003265C) 1

Orateurs: **Marianne Verhaert, Greet Daems, Kris Verduyckt, Servais Verherstraeten**, président du groupe CD&V, **Kim Buyst, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Question de Pieter De Spiegeleer à François Bellot (Mobilité) sur "Les travaux d'infrastructure du RER" (55001802C) 8

Orateurs: **Pieter De Spiegeleer, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Question de Pieter De Spiegeleer à François Bellot (Mobilité) sur "La clé de répartition pour les projets ferroviaires de la SNCB et d'Infrabel" (55001805C) 8

Orateurs: **Pieter De Spiegeleer, François Bellot**, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Question de Kim Buyst à François Bellot (Mobilité) sur "La répartition des gares en zones" 10

INHOUD

Actualiteitsdebat over de lijn Brussel-Mol en toegevoegde vragen van: 1

- Marianne Verhaert aan François Bellot (Mobiliteit) over "De stiptheid op de lijn Brussel-Turnhout" (55002975C) 1

- Greet Daems aan Alexander De Croo (VEM Financiën en Ontwikkelingssamenwerking) over "De stiptheid van de treinen op de lijn Brussel-Mol" (55002985C) 1

- Kris Verduyckt aan François Bellot (Mobiliteit) over "De exploitatie van lijn 19 na de elektrificatiewerken" (55002994C) 1

- Kris Verduyckt aan François Bellot (Mobiliteit) over "De moeilijke aansluiting tijdens de avondspits voor reizigers van lijn 19 in Herentals" (55002995C) 1

- Servais Verherstraeten aan François Bellot (Mobiliteit) over "De piekuurtreinen Mol-Brussel" (55003011C) 1

- Jan Bertels aan François Bellot (Mobiliteit) over "De vertragingen van de piekuurtrein Brussel-Mol" (55003061C) 1

- Kim Buyst aan François Bellot (Mobiliteit) over "De stiptheid op de lijn Brussel-Mol" (55003265C) 1

Sprekers: **Marianne Verhaert, Greet Daems, Kris Verduyckt, Servais Verherstraeten**, voorzitter van de CD&V-fractie, **Kim Buyst, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Vraag van Pieter De Spiegeleer aan François Bellot (Mobiliteit) over "De GEN-infrastructuurwerken" (55001802C) 8

Sprekers: **Pieter De Spiegeleer, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Vraag van Pieter De Spiegeleer aan François Bellot (Mobiliteit) over "De verdeelsleutel voor de spoorprojecten van de NMBS en Infrabel" (55001805C) 8

Sprekers: **Pieter De Spiegeleer, François Bellot**, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Vraag van Kim Buyst aan François Bellot (Mobiliteit) over "De indeling van stations in 10

(55002034C)		zones" (55002034C)	
<i>Orateurs:</i> Kim Buyst, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges		<i>Sprekers:</i> Kim Buyst, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Questions jointes de	10	Samengevoegde vragen van	10
- Jessika Soors à François Bellot (Mobilité) sur "Les nuisances pour les navetteurs causées par les travaux en gare de Vilvorde" (55002134C)	10	- Jessika Soors aan François Bellot (Mobiliteit) over "De hinder door de werken in het station Vilvoorde voor pendelaars" (55002134C)	10
- Raoul Hedebouw à François Bellot (Mobilité) sur "Les nuisances causées par les travaux en gare de Vilvorde" (55003254C)	10	- Raoul Hedebouw aan François Bellot (Mobiliteit) over "De hinder door de werken in het station Vilvoorde" (55003254C)	10
<i>Orateurs:</i> Jessika Soors, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges		<i>Sprekers:</i> Jessika Soors, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Question de Frank Troosters à François Bellot (Mobilité) sur "Les augmentations de prix de la Key Card et de Railease" (55002427C)	12	Vraag van Frank Troosters aan François Bellot (Mobiliteit) over "De prijsverhogingen van de Key Card en van Railease" (55002427C)	12
<i>Orateurs:</i> Frank Troosters, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges		<i>Sprekers:</i> Frank Troosters, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Question de Kim Buyst à François Bellot (Mobilité) sur "La suppression de passages à niveau" (55002167C)	13	Vraag van Kim Buyst aan François Bellot (Mobiliteit) over "De afschaffing van spoorwegovergangen" (55002167C)	13
<i>Orateurs:</i> Kim Buyst, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges		<i>Sprekers:</i> Kim Buyst, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Question de Sophie Thémont à François Bellot (Mobilité) sur "Le parking de la gare d'Ans" (55002738C)	14	Vraag van Sophie Thémont aan François Bellot (Mobiliteit) over "De parking aan het station Ans" (55002738C)	14
<i>Orateurs:</i> Sophie Thémont, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges		<i>Sprekers:</i> Sophie Thémont, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Questions jointes de	15	Samengevoegde vragen van	15
- Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "Le service aux personnes moins valides" (55002443C)	15	- Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "De dienstverlening aan andersvaliden" (55002443C)	15
- Joris Vandenbroucke à François Bellot (Mobilité) sur "L'accompagnement des voyageurs handicapés par le personnel de la SNCB" (55002644C)	15	- Joris Vandenbroucke aan François Bellot (Mobiliteit) over "De begeleiding van reizigers met een beperking door het NMBS-personeel" (55002644C)	15
<i>Orateurs:</i> Tomas Roggeman, Joris Vandenbroucke, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges		<i>Sprekers:</i> Tomas Roggeman, Joris Vandenbroucke, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Question de Cécile Thibaut à François Bellot (Mobilité) sur "La ligne Virton-Luxembourg"	17	Vraag van Cécile Thibaut aan François Bellot (Mobiliteit) over "De lijn Virton-Luxemburg"	17

(55002487C)

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

Question de Cécile Thibaut à François Bellot (Mobilité) sur "Le nouveau plan de transport 2020-2023 et les conséquences pour la province de Luxembourg" (55002488C)

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

Question de Laurence Zanchetta à François Bellot (Mobilité) sur "Les dispositifs de surveillance et de sécurité aux abords des voies de chemin de fer" (55002496C)

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

Question de Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "Le transport combiné et le trafic diffus" (55002540C)

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

Question de Nathalie Dewulf à Pieter De Crem (Sécurité et Intérieur) sur "La sécurité dans les aéroports régionaux" (55002544C)

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

Questions jointes de

- Frank Troosters à François Bellot (Mobilité) sur "Les nouveaux recrutements à la SNCB" (55002569C)

- Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "La contractualisation aux chemins de fer" (55002606C)

- Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "Les fonctions statutaires dans les entreprises ferroviaires" (55002649C)

Orateurs: Frank Troosters, Tomas Roggeman, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges

Question de Wouter Raskin à François Bellot (Mobilité) sur "La création d'un institut

(55002487C)

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

Vraag van Cécile Thibaut aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het nieuwe vervoersplan 2020-2023 en de gevolgen ervan voor de provincie Luxemburg" (55002488C)

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

Vraag van Laurence Zanchetta aan François Bellot (Mobiliteit) over "De bewakings- en veiligheidsvoorzieningen in de nabijheid van treinsporen" (55002496C)

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

Vraag van Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het gecombineerd en verspreid vervoer" (55002540C)

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

Vraag van Nathalie Dewulf aan Pieter De Crem (Veiligheid en Binnenlandse Zaken) over "De veiligheid op de regionale luchthavens" (55002544C)

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

Samengevoegde vragen van

- Frank Troosters aan François Bellot (Mobiliteit) over "Nieuwe aanwervingen bij de NMBS" (55002569C)

- Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "De contractualisering bij het spoor" (55002606C)

- Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "De statutaire functies in de spoorbedrijven" (55002649C)

Sprekers: Frank Troosters, Tomas Roggeman, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Vraag van Wouter Raskin aan François Bellot (Mobiliteit) over "De oprichting van een instituut

d'accidentologie" (55002571C) <i>Orateurs:</i> Wouter Raskin, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges		voor ongevallenanalyse" (55002571C) <i>Sprekers:</i> Wouter Raskin, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	
Question de Wouter Raskin à François Bellot (Mobilité) sur "Le coût des peines alternatives" (55002573C) <i>Orateurs:</i> Wouter Raskin, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	25	Vraag van Wouter Raskin aan François Bellot (Mobiliteit) over "De kost van alternatieve straffen" (55002573C) <i>Sprekers:</i> Wouter Raskin, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	25
Questions jointes de	27	Samengevoegde vragen van	27
- Maria Vindevoghel à François Bellot (Mobilité) sur "La liaison ferroviaire avec le port de Bruxelles menacée" (55002607C)	27	- Maria Vindevoghel aan François Bellot (Mobiliteit) over "De bedreigde spoor aansluiting met de haven van Brussel" (55002607C)	27
- Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "Schaerbeek-Formation" (55002647C)	27	- Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "Schaerbeek-Vorming" (55002647C)	27
- Gilles Vanden Burre à François Bellot (Mobilité) sur "La liaison ferroviaire avec le port de Bruxelles" (55002683C)	27	- Gilles Vanden Burre aan François Bellot (Mobiliteit) over "De spoorverbinding met de haven van Brussel" (55002683C)	27
- Kim Buyst à François Bellot (Mobilité) sur "La liaison ferroviaire avec le port de Bruxelles" (55003115C) <i>Orateurs:</i> Maria Vindevoghel, Tomas Roggeman, Kim Buyst, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	27	- Kim Buyst aan François Bellot (Mobiliteit) over "De spoorverbinding met de haven van Brussel" (55003115C) <i>Sprekers:</i> Maria Vindevoghel, Tomas Roggeman, Kim Buyst, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	27
Question de Pieter De Spiegeleer à François Bellot (Mobilité) sur "La demande d'une liaison directe entre Grammont (région de la Dendre) et Ostende" (55002628C) <i>Orateurs:</i> Pieter De Spiegeleer, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	30	Vraag van Pieter De Spiegeleer aan François Bellot (Mobiliteit) over "De vraag tot rechtstreekse verbinding tussen Geraardsbergen (Denderstreek) en Oostende" (55002628C) <i>Sprekers:</i> Pieter De Spiegeleer, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	30
Question de Joris Vandenbroucke à François Bellot (Mobilité) sur "La vitesse maximale sur les autoroutes" (55002645C) <i>Orateurs:</i> Joris Vandenbroucke, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	31	Vraag van Joris Vandenbroucke aan François Bellot (Mobiliteit) over "De maximumsnelheid op autosnelwegen" (55002645C) <i>Sprekers:</i> Joris Vandenbroucke, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	31
Question de Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "L'achat de la paix sociale par le biais d'éco-chèques aux chemins de fer" (55002648C) <i>Orateurs:</i> Tomas Roggeman, François Bellot , ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges	32	Vraag van Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het afkopen van de sociale vrede met ecocheques bij het spoor" (55002648C) <i>Sprekers:</i> Tomas Roggeman, François Bellot , minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	32

- | | | | |
|---|----|--|----|
| <p>Question de Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "Les congés et les heures supplémentaires des accompagnateurs de train" (55002650C)</p> <p><i>Orateurs:</i> Tomas Roggeman, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p> | 33 | <p>Vraag van Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het verlof en de overuren van de treinbegeleiders" (55002650C)</p> <p><i>Sprekers:</i> Tomas Roggeman, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p> | 33 |
| <p>Question de Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "L'absentéisme des accompagnateurs de train" (55002651C)</p> <p><i>Orateurs:</i> Tomas Roggeman, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p> | 34 | <p>Vraag van Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het ziekteverzuim bij de treinbegeleiders" (55002651C)</p> <p><i>Sprekers:</i> Tomas Roggeman, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p> | 34 |
| <p>Question de Laurence Zanchetta à François Bellot (Mobilité) sur "La sécurité des trains" (55002698C)</p> <p><i>Orateurs:</i> Laurence Zanchetta, François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer Belges</p> | 35 | <p>Vraag van Laurence Zanchetta aan François Bellot (Mobiliteit) over "De veiligheid van het spoorwegverkeer" (55002698C)</p> <p><i>Sprekers:</i> Laurence Zanchetta, François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p> | 35 |

COMMISSION DE LA MOBILITE, DES ENTREPRISES PUBLIQUES ET DES INSTITUTIONS FEDERALES

du

MERCREDI 12 FEVRIER 2020

Après-midi

COMMISSIE VOOR MOBILITEIT, OVERHEIDSBEDRIJVEN EN FEDERALE INSTELLINGEN

van

WOENSDAG 12 FEBRUARI 2020

Namiddag

La réunion publique de commission est ouverte à 14 h 17 et présidée par M. Tomas Roggeman.

De openbare commissievergadering wordt geopend om 14.17 uur en voorgezeten door de heer Tomas Roggeman.

01 Débat d'actualité sur la ligne Bruxelles-Mol et questions jointes de:

- Marianne Verhaert à François Bellot (Mobilité) sur "La ponctualité sur la ligne Bruxelles-Turnhout" (55002975C)
- Greet Daems à Alexander De Croo (VPM Finances et Coopération au développement) sur "La ponctualité des trains sur la ligne Bruxelles-Mol" (55002985C)
- Kris Verduyck à François Bellot (Mobilité) sur "L'exploitation de la ligne 19 après les travaux d'électrification" (55002994C)
- Kris Verduyck à François Bellot (Mobilité) sur "La correspondance ardue pour les voyageurs de la ligne 19 à Herentals à l'heure de pointe du soir" (55002995C)
- Servais Verherstraeten à François Bellot (Mobilité) sur "Les trains de pointe Mol-Bruxelles" (55003011C)
- Jan Bertels à François Bellot (Mobilité) sur "Les retards du train de pointe Bruxelles-Mol" (55003061C)
- Kim Buyst à François Bellot (Mobilité) sur "La ponctualité sur la ligne Bruxelles-Mol" (55003265C)

01.01 Marianne Verhaert (Open Vld): Il me revient que la ponctualité des trains s'est sensiblement améliorée l'an dernier et que plus de neuf trains sur dix arrivent à l'heure. Les retards sont toutefois beaucoup plus fréquents sur certains trajets: les résultats enregistrés pour le train de pointe Bruxelles-Mol sont les pires de toutes les lignes en

01 Actualiteitsdebat over de lijn Brussel-Mol en toegevoegde vragen van:

- Marianne Verhaert aan François Bellot (Mobilité) over "De stiptheid op de lijn Brussel-Turnhout" (55002975C)
- Greet Daems aan Alexander De Croo (VEM Financiën en Ontwikkelingssamenwerking) over "De stiptheid van de treinen op de lijn Brussel-Mol" (55002985C)
- Kris Verduyck aan François Bellot (Mobilité) over "De exploitatie van lijn 19 na de elektrificatiewerken" (55002994C)
- Kris Verduyck aan François Bellot (Mobilité) over "De moeilijke aansluiting tijdens de avondspits voor reizigers van lijn 19 in Herentals" (55002995C)
- Servais Verherstraeten aan François Bellot (Mobilité) over "De piekuurtreinen Mol-Brussel" (55003011C)
- Jan Bertels aan François Bellot (Mobilité) over "De vertragingen van de piekuurtrein Brussel-Mol" (55003061C)
- Kim Buyst aan François Bellot (Mobilité) over "De stiptheid op de lijn Brussel-Mol" (55003265C)

01.01 Marianne Verhaert (Open Vld): Het afgelopen jaar is de stiptheid van de treinen naar verluidt gevoelig verbeterd en meer dan negen treinen op de tien komen op tijd aan. Op sommige trajecten is er echter veel vaker vertraging dan op andere: de spitsrein Brussel-Mol scoort het slechtst van heel Vlaanderen en het traject Brussel-

Flandre et les retards sont les plus fréquents sur le trajet Bruxelles-Turnhout, selon une analyse de TreinTramBus. Le retard moyen était de 4 minutes et 56 secondes entre Bruxelles et Turnhout; dans le sens inverse, il était de 7 minutes et 10 secondes.

La priorité ne doit-elle pas beaucoup trop souvent être cédée à d'autres trains sur la ligne en question? Les règles de priorité pourraient-elles être réexaminées? Quelles mesures le ministre prendra-t-il pour améliorer la ponctualité sur les lignes en question? Le matériel qui y circule n'est-il pas, en outre, beaucoup trop vétuste? Le ministre sait-il quand les trains M6 circuleront vers la Campine? Quels nouveaux éléments seront-ils repris dans le nouveau plan de transport pour la Campine? Quelles solutions le ministre attend-il de la scission de la ligne Turnhout-Binche?

01.02 Greet Daems (PVDA-PTB): Si les statistiques de ponctualité de la SNCB sont en progrès, tel n'est toutefois pas le sentiment des usagers. Les retards inférieurs à six minutes ne sont pas considérés comme des retards. Les correspondances manquées et les trains supprimés ne sont pas pris en compte dans le calcul.

En Flandre, la ligne la plus affectée par les retards est Bruxelles-Mol. Les voyageurs ne savent jamais quand ils rentreront chez eux, ce qui rend l'organisation familiale très compliquée.

Des rames hors d'âge sont tractées par une locomotive vétuste. Il n'y a dans le train ni climatisation ni panneaux d'information.

Quelle est la cause principale des retards? Quel est l'âge des rames et des locomotives? Est-il exact que par le passé, des trains Desidero ont desservi cette ligne? Envisage-t-on d'y faire circuler les nouvelles rames M7? Une solution sera-t-elle apportée aux retards? La SNCB a-t-elle des projets pour accroître l'offre ferroviaire au départ de Mol?

01.03 Kris Verduyckt (sp.a): La ligne 19 connaît des problèmes. Le temps de correspondance à Herentals est extrêmement court. Les retards sont nombreux. De nombreux voyageurs arrivent jusqu'à Herentals ou Mol où ils sont obligés d'attendre. Il y a très peu de temps pour prendre la correspondance.

D'autres solutions sont-elles envisageables pour éviter que les voyageurs restent bloqués dans les gares d'Herentals ou de Mol? Le calendrier des travaux d'électrification de la ligne 19 est-il

Turnhout heeft het vaakst te kampen met vertragingen volgens een analyse van TreinTramBus. De gemiddelde vertraging was 4 minuten en 56 seconden tussen Brussel en Turnhout, in de omgekeerde richting was dat 7 minuten en 10 seconden.

Moet men op die lijn niet veel te vaak voorrang verlenen aan andere treinen? Kan men die voorrangsregels eens doorlichten? Welke maatregelen neemt de minister om de stiptheid op deze lijnen te verbeteren? Wordt er ook niet veel te oud materieel ingezet? Weet de minister wanneer de M6-treinen naar de Kempen zullen rijden? Welke nieuwe elementen zullen in het nieuwe vervoersplan voor de Kempen worden opgenomen? Welke oplossingen verwacht de minister met het doorknippen van de lijn Turnhout-Binche?

01.02 Greet Daems (PVDA-PTB): De stiptheidscijfers van de NMBS zijn erop vooruitgegaan, maar dat is niet het gevoel van de reizigers. Vertragingen van minder dan zes minuten worden niet gezien als vertraging. Gemiste aansluitingen en afgeschafte treinen worden niet opgenomen in de berekening.

In Vlaanderen zijn de vertragingen het hoogst op de lijn Brussel-Mol. Reizigers weten nooit wanneer ze thuis zullen zijn. Zo is het heel moeilijk om het leven te organiseren.

De gedateerde treinstellen worden getrokken door een compleet verouderde locomotief. Er is geen airco aanwezig en in de trein zijn geen informatieborden aanwezig.

Wat is de voornaamste oorzaak van de vertragingen? Hoe oud zijn de treinstellen en locomotieven? Is het juist dat er in het verleden Desiro-treinstellen deze lijn hebben bediend? Gaan de nieuwe M7-treinstellen er rijden? Zal dat een oplossing bieden voor de vertragingen? Heeft de NMBS plannen om het treinaanbod vanuit Mol te verhogen?

01.03 Kris Verduyckt (sp.a): Op lijn 19 zijn er problemen. Bij de aansluiting in Herentals is de overstaptijd heel kort. Er zijn veel vertragingen. Veel mensen geraken tot in Herentals of Mol en zijn daar gedwongen te wachten. De overstaptijd is heel kort.

Zijn er andere oplossingen mogelijk, zodat mensen niet stranden in het station van Herentals of Mol? Zitten de elektrificatiewerken van lijn 19 op schema? Zullen elektrische treinen de dieseltreinen

respecté? Les trains diesel seront-ils remplacés par des trains électriques? Les horaires seront-ils modifiés? Actuellement, un train assure la liaison directe entre Mol et Bruxelles. Un train électrique pourrait-il à l'avenir partir d'Hamont? Ou le train de l'heure de pointe Bruxelles-Mol sera-t-il prolongé jusqu'à Hamont? Quel sera le matériel mis en service? Les rames seront-elles climatisées? La fréquence d'un train par heure sur la ligne 19 sera-t-elle modifiée? En cas de problème, l'attente passe rapidement à 45, voire 50 minutes.

01.04 Servais Verherstraeten (CD&V): Depuis des décennies, les voyages ferroviaires vers la Campine s'apparentent à un chemin de croix. Même si des améliorations sont perceptibles ces dernières années, la région est traitée en parent pauvre par la SNCB. Des problèmes subsistent néanmoins tant dans les domaines de la quantité que de la qualité.

Les problèmes de ponctualité découlent, me semble-t-il, du choix erroné de déployer du matériel obsolète après l'électrification de la ligne jusqu'à Mol. Matériel certes rénové, mais qui n'en demeure pas moins vétuste. La SNCB achète des trains M7 et procède à des glissements. Ceux-ci ne profitent cependant jamais au Noord-Limburg ni à la Campine. En 2020, l'électrification sera enfin prolongée jusqu'au Noord-Limburg. Il va de soi, me paraît-il, que la liaison ferroviaire soit alors prolongée jusqu'au Noord-Limburg avec du nouveau matériel.

La prolongation jusqu'à Binche est un autre choix inopportun. Elle n'offre aucune plus-value. Les voyageurs campinois ne vont pas à Binche, mais subissent néanmoins les retards aux heures de pointe du soir générés par la région de Binche.

Des progrès peuvent également être réalisés en matière de quantité. Actuellement deux trains circulent aux heures de pointe du matin et deux le soir. Ce sera nettement insuffisant dès que la ligne aura été entièrement électrifiée jusqu'au Noord-Limburg. Je demande une extension de l'offre.

01.05 Kim Buyst (Ecolo-Groen): L'amélioration très timide de la ponctualité des trains ne semble guère concerner la Campine. Le train d'heure de pointe n'arrive à l'heure qu'un jour sur quatre.

Le train de la relation Turnhout – Bruxelles, qui continue ensuite vers Binche, n'arrive à temps que dans 72 % des cas. Par ailleurs, les statistiques ne reflètent pas parfaitement la réalité puisque certains trains arrivent à leur destination finale en ayant en

remplacé? Zal de dienstregeling veranderen? Vandaag rijdt er een rechtstreekse trein van Mol naar Brussel. Is het de bedoeling dat er in de toekomst een elektrische trein vanuit Hamont vertrekt? Of wordt de piekuurtrein Brussel-Mol tot Hamont verlengd? Welk materieel mogen we verwachten? Zijn het treinstellen met airco? Zal men aan de frequentie van een trein per uur op lijn 19 iets doen? Als er iets misloopt, is er al snel een wachttijd van 45 tot 50 minuten.

01.04 Servais Verherstraeten (CD&V): Het personentreinverkeer naar de Kempen is een decennialange lijdensweg. De regio wordt door de NMBS stiefmoederlijk behandeld, al is er de laatste jaren sprake van verbetering. Er blijven echter problemen met zowel de kwaliteit als de kwantiteit.

De stiptheidsproblemen komen naar mijn mening voort uit de foute keuze om na de doortrekking van de elektrificatie tot in Mol, verouderd materieel in te zetten. Gerenoveerd weliswaar, maar nog steeds verouderd. De NMBS koopt nieuwe M7-rijtuigen aan, waardoor er verschuivingen ontstaan. Die komen echter nooit ten goede van Noord-Limburg en de Kempen. In 2020 wordt de elektrificatie eindelijk doorgetrokken tot in Noord-Limburg. Het lijkt me de evidentie zelve dat de treinverbinding op dat moment wordt doorgetrokken tot in Noord-Limburg mét nieuw materieel.

Een andere foute keuze is de verlenging naar Binche. Dat biedt geen enkele meerwaarde. Reizigers uit de Kempen gaan niet naar Binche, maar zijn wel het slachtoffer van de avondspitsvertragingen vanuit de regio Binche.

De kwantiteit kan ook beter. Er rijden nu twee spitsuurtreinen in de ochtend en twee in de avond. Zodra de hele lijn geëlektrificeerd zal zijn tot in Noord-Limburg, is dat te weinig. Ik vraag een uitbreiding.

01.05 Kim Buyst (Ecolo-Groen): De stiptheid van de treinen verbetert schoorvoetend, maar in de Kempen voelt men daar niet veel van. De piekuurtrein komt slechts één dag op de vier op tijd aan.

De trein van Turnhout naar Brussel en daarna Binche komt slechts in 72 % van de gevallen op tijd aan. Bovendien is dat een vertekening, want de vertraging wordt op het einde van de lijn weer voor een stuk ingelopen. Het is ook vreemd dat sommige

partie résorbé leur retard. Il est également étrange que certains membres de la commission disposent déjà du plan de transport définitif alors que d'autres ne l'ont pas encore entr'aperçu. Quelles sont les raisons des retards sur ces lignes? Comment va-t-on améliorer la ponctualité? Qu'en est-il du *punctuality improvement program* pour 2020-2023?

01.06 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): Le plan d'actions pour la ponctualité a été couronné de succès, avec 87,2 % de trains à l'heure en 2018 contre 90,4 % en 2019. On met actuellement la dernière main au *punctuality improvement program* pour 2020-2030.

La SNCB reconnaît que la ponctualité de la liaison Turnhout-Binche et du train P entre Mol et Bruxelles laisse à désirer. Pour la ligne Turnhout-Binche, des mesures ont déjà été prises, comme un départ anticipé depuis Binche, une adaptation lors de l'entrée en gare à Lierre et Herentals, et des modifications apportées à la signalisation à Tielen, aux horaires des conducteurs et au transport de marchandises. À l'avenir, on déploiera de plus en plus de matériel roulant rénové. À partir de 2021, il y aura de plus en plus de voitures M6 mises en service. Les problèmes spécifiques de l'IC-11 Turnhout-Binche sont décrits dans une annexe que je vous transmettrai. Pour les trains P entre Bruxelles-Midi et Mol, les problèmes sont analogues et le grand nombre d'arrêts accroît encore le risque de retards. Plusieurs points sont actuellement réexaminés.

En raison du trafic important, des nombreux croisements et des tronçons à voie unique sur la ligne 15 Anvers-Mol, il n'y a malheureusement guère de marge pour des modifications. C'est pourquoi il importe que les trains quittent Bruxelles-Nord à l'heure. En scindant la liaison Turnhout-Binche à Bruxelles, les retards dus au trafic ferroviaire important de la ligne 96 Hal-Bruxelles-Midi ne se répercuteraient plus sur le trajet Bruxelles-Midi-Turnhout. Le trajet alternatif examiné par la SNCB s'est toutefois révélé irréalisable.

La ligne IC-11 Turnhout-Binche va être réexaminée dans le plan de transport 2023-2026, ce qui exigera toutefois une adaptation des horaires de nombreux trains, tant à Bruxelles qu'en Campine. À long terme, seule une augmentation de la capacité ferroviaire peut apporter une amélioration sur certains points critiques.

Une augmentation de l'offre directe de trains entre la Campine et Bruxelles n'est pas envisageable à l'heure actuelle. Si les trains Desiro conviennent très bien comme omnibus dans les réseaux

commissieleden al over het definitieve vervoersplan beschikken en andere niet. Wat zijn de oorzaken van de vertraging op die lijnen? Hoe zal de stiptheid worden verbeterd? Hoe staat het met het *punctuality improvement program* voor 2020-2023?

01.06 Minister François Bellot (*Nederlands*): Het actieplan voor de stiptheid was succesvol: ze steeg van 87,2 % in 2018 tot 90,4 % in 2019. Aan het *punctuality improvement program* voor 2020-2030 wordt de laatste hand gelegd.

De NMBS erkent dat de stiptheid van de verbinding Turnhout-Binche en van de P-trein tussen Mol en Brussel te wensen overlaat. Voor Turnhout-Binche werden al maatregelen genomen, zoals een vervroegd vertrek uit Binche, een aanpassing bij het binnenrijden van Lier en Herentals, en aanpassingen aan de seininrichting in Tielen, de prestaties van bestuurders en aan het goederenvervoer. In de toekomst zal steeds meer gerenoveerd rollend materieel worden ingezet. Vanaf 2021 worden ook meer M6-rijtuigen ingezet. De specifieke problemen van IC-11 Turnhout-Binche staan beschreven in een bijlage die ik zal bezorgen. Voor de P-treinen tussen Brussel-Zuid en Mol zijn de problemen gelijkaardig en daar is nog meer risico op vertraging door het grote aantal haltes. Een en ander wordt momenteel opnieuw bekeken.

Door het drukke verkeer, de vele kruisingen en enkelsporige baanvakken op lijn 15 Antwerpen-Mol is daar helaas weinig marge voor aanpassingen. Een tijdig vertrek uit Brussel-Noord is daarom belangrijk. Door de verbinding Turnhout-Binche te splitsen in Brussel zouden de vertragingen wegens het drukke treinverkeer op lijn 96 Halle-Brussel-Zuid geen impact meer hebben op het traject Brussel-Zuid-Turnhout. Het door de NMBS onderzochte alternatieve traject bleek echter niet haalbaar.

In het vervoersplan 2023-2026 zal de verbinding IC-11 Turnhout-Binche weer worden bekeken, wat dan echter zowel in Brussel als in de Kempen een aangepaste dienstregeling van heel wat treinen zal vergen. Op lange termijn kan enkel meer spoorcapaciteit op kritieke punten soelaas bieden.

Een verhoging van het rechtstreekse treinaanbod tussen de Kempen en Brussel is momenteel niet mogelijk. Desiro's zijn zeer geschikt als stoptrein in voorstadsnetten, maar minder voor lange IC- of

suburbains, ils sont moins appropriés pour de longues liaisons IC ou P. Des informations complémentaires concernant le matériel peuvent être trouvées dans l'annexe. Le 5 mars 2020, la SNCB va se réunir avec l'intercommunale des bourgmestres de Campine. Dans le plan de transport 2020-2023, la SNCB a étudié une prolongation depuis et vers Neerpelt du train P entre Mol et Bruxelles. Le plan de transport 2020-2023 a été approuvé par le conseil d'administration en décembre 2019.

Le projet de plan de transport a été communiqué au SPF Mobilité et Transports en janvier 2020. La SNCB commandera les sillons début avril 2020 et informera ensuite les voyageurs et toutes les parties concernées à propos du nouveau plan de transport.

L'électrification de la ligne 19 n'implique pas une capacité supérieure; pour ce faire, il faut attendre un dédoublement partiel des voies entre Mol et Hamont.

À Herentals, le temps de correspondance est de 7 minutes entre le train en provenance de Bruxelles et Malines et l'IC-10 Anvers-Central, Hamont et Hasselt. Il est possible de l'allonger de 2 minutes en journée et de 5 minutes durant la pointe du soir. Il est impossible de faire mieux, parce que l'IC-10 emprunte en grande partie un tronçon à une seule voie tant entre Mol et Hamont qu'entre Mol et Hasselt. D'après les informations émanant de la SNCB, en 2019, 83,3% des voyageurs ont pu obtenir leur correspondance en direction de Hamont en journée et ce chiffre est de 82,8% pour la pointe du soir.

01.07 Marianne Verhaert (Open Vld): Il est vrai que notre région est délaissée. Je me réjouis, dès lors, du déploiement, à partir de 2021, d'un plus grand nombre de trains M6 en Campine. La ligne Turnhout-Binche a actuellement des allures de musée du train ambulant. Les pannes à bord des vieux trains sont plus nombreuses et elles occasionnent évidemment des retards. Un autre problème est celui des innombrables passages à niveau en Campine. J'appelle à ce que l'on accorde une attention suffisante à la sécurisation structurelle accrue des liaisons ferroviaires en Campine.

01.08 Greet Daems (PVDA-PTB): Les navetteurs entre Mol et Bruxelles paient le même montant que tout un chacun pour un billet de train, mais ils ont droit au pire service. Nous espérons donc que la mise en service des nouveaux trains M7 sera accélérée. Le ministre estime qu'il est trop tôt pour en parler, alors que la commande a été passée en 2015. Par ailleurs, nous attendons avec impatience

P-verbindingen. In de bijlage staat meer informatie over het materieel. Op 5 maart 2020 zal de NMBS met de intercommunale van de Kempense burgemeesters samen zitten. In het vervoersplan 2020-2023 heeft de NMBS een verlenging onderzocht van en naar Neerpelt van de P-trein tussen Mol en Brussel. In december 2019 werd het vervoersplan 2020-2023 goedgekeurd door de raad van bestuur.

In januari 2020 werd het ontwerpvervoersplan bezorgd aan de FOD Mobiliteit en Vervoer. Begin april 2020 zal de NMBS de rijpaden bestellen en daarna zal de NMBS de reizigers en alle betrokkenen inlichten over het nieuwe vervoersplan.

De elektrificatie van lijn 19 impliceert geen hogere capaciteit, daarvoor is het wachten op een gedeeltelijke verdubbeling van de sporen tussen Mol en Hamont.

In Herentals is er een overstaptijd van 7 minuten tussen de trein vanuit Brussel en Mechelen en de IC-10 Antwerpen-Centraal, Hamont en Hasselt. Overdag kan men daar nog 2 minuten aan toevoegen, in de avondspits zijn 5 extra minuten mogelijk. Meer is niet mogelijk, omdat de IC-10 zowel tussen Mol en Hamont als tussen Mol en Hasselt grotendeels over een enkelsporige baanvak rijdt. Volgens informatie van de NMBS lukte in 2019 overdag 83,3 % van de aansluitingen richting Hamont en 82,8 % tijdens de avondspits.

01.07 Marianne Verhaert (Open Vld): Onze regio wordt inderdaad stiefmoederlijk behandeld. Ik ben dan ook blij dat in de Kempen vanaf 2021 meer M6-rijtuigen zullen worden ingezet. Momenteel is de lijn Turnhout-Binche een rijdend spoorwegmuseum. De oude treinen hebben veel meer pannes en dat leidt uiteraard ook tot vertragingen. Ook het grote aantal overwegen in de Kempen leidt tot problemen. Ik vraag dat er voldoende aandacht zou gaan naar het structureel veiliger maken van de spoorwegverbindingen in de Kempen.

01.08 Greet Daems (PVDA-PTB): De pendelaars tussen Mol en Brussel betalen evenveel voor een treinticket, maar toch krijgen ze de slechtste service. Wij hopen dan ook op het versneld inzetten van de nieuwe M7-treinen. De minister vindt het te vroeg om daarover te spreken, maar ze werden wel al in 2015 besteld. Wij kijken ook uit naar extra treinen van en naar de Kempen in het volgende

les trains supplémentaires à destination et en provenance de la Campine qui seront prévus dans le cadre du prochain plan de transport.

01.09 Kris Verduyckt (sp.a): M. Verherstraeten déclare que l'électrification sera achevée d'ici décembre 2020. Confirmez-vous cette information?

Les nouvelles rames M6 circuleront-elles jusqu'à Hamont? La mise en service de la liaison entre Hamont et Bruxelles est-elle d'ores et déjà chose certaine?

Le ministre affirme que 83 % des correspondances aboutissent et 82 % à l'heure de pointe du soir. Cela signifie qu'une fois par semaine, les voyageurs qui doivent se rendre dans le Noorderkempen ou le Limbourg mettent une heure de plus pour arriver à destination. Or ces voyageurs paient aussi leur billet.

01.10 Servais Verherstraeten (CD&V): Les navetteurs venant de régions périphériques comme le Noorderkempen ou le Nord-Limbourg paient eux aussi des impôts. Sur le plan climatique, la mobilité est un facteur aussi important que le logement. La prise en compte des habitants de ces régions nécessite des investissements supplémentaires. Comment est-il possible que les liaisons Turnhout-Herentals et Lommel-Mol ne soient pas mises à double voie? Il s'agit de travaux qui ne nécessitent pas des investissements phénoménaux.

J'espère que l'on fera circuler davantage de trains M6 à double étage sur la ligne Turnhout-Binche et que les trains d'heure de pointe M4 qui partent aujourd'hui de Mol et, espérons-le, bientôt de Neerpelt ou d'Hamont seront progressivement mis hors service. Je plaide pour un retrait graduel des trains M4 dans le Nord-Limbourg et en Campine.

Deux trains d'heure de pointe circulant du Nord-Limbourg vers Bruxelles le matin et le soir, c'est tout simplement insuffisant. L'électrification de la ligne est prévue pour décembre 2020. Le ministre doit veiller à ce que cette échéance soit respectée. Il faut au moins un train d'heure de pointe supplémentaire en matinée et en soirée.

01.11 Kim Buyst (Ecolo-Groen): En Campine, nous dépendons de transports publics performants et ceux qui optent pour ce mode de transport doivent être récompensés. Votre réponse m'a extrêmement perturbée. Selon le nouveau plan de transport 2020-2023, la ligne Turnhout-Binche ne sera pas interrompue à Bruxelles. Cette interruption est-elle effectivement prévue dans le plan de

vervoersplan.

01.09 Kris Verduyckt (sp.a): De heer Verherstraeten zegt dat de elektrificatie tegen december 2020 zou zijn afgerond. Kan dat worden bevestigd?

Is het de bedoeling dat de nieuwe M6-toestellen tot in Hamont rijden? Is het al zeker dat de verbinding tussen Hamont en Brussel er effectief komt?

De minister zegt dat 83 % van de aansluitingen wordt gehaald, 82 % in de avondspits. Een dag per week hebben de mensen die richting Noorderkempen en Limburg moeten dus een uur extra aan hun been. Die mensen betalen ook.

01.10 Servais Verherstraeten (CD&V): Ook pendelaars in perifere gebieden als de Noorderkempen en Noord-Limburg betalen belastingen. Inzake klimaat is naast huisvesting ook mobiliteit een cruciale factor. Als men de mensen in die perifere gebieden kansen wil geven, dan moet er extra worden geïnvesteerd. Hoe is het mogelijk dat Turnhout geen dubbel spoor heeft naar Herentals en Lommel geen dubbel spoor heeft naar Mol? Dat realiseren vergt geen fenomenale bedragen.

Ik hoop dat er meer M6-dubbeldektreinen ingezet zullen worden op de lijn Turnhout-Binche en dat de M4-piekuurtreinen, nu vanuit Mol en hopelijk straks vanuit Neerpelt of Hamont, gradueel buiten dienst worden gesteld. Ik pleit ervoor om het gradueel weghalen van de M4's te starten in Noord-Limburg en de Kempen.

Twee piekuurtreinen vanuit Noord-Limburg naar Brussel 's ochtends en 's avonds is gewoon te weinig. De elektrificatie is voorzien voor december 2020. De minister moet erover waken dat men dat tijdspad haalt. Er moet zowel 's ochtends als 's avonds minstens één piekuurtrein bijkomen.

01.11 Kim Buyst (Ecolo-Groen): In de Kempen zijn wij aangewezen op goed openbaar vervoer en wie daarvoor kiest, moet ook worden beloond. Het antwoord heeft mij uitermate verward. Volgens het nieuwe vervoersplan 2020-2023 wordt de lijn Turnhout-Binche niet doorgesneden in Brussel. Is in het vervoersplan 2023-2026 wel sprake van die knip? Volgens de pers wel.

transport 2023-2026? À en croire la presse, c'est le cas.

01.12 François Bellot, ministre (*en français*): L'équipement de la Campine a souffert d'un très grand retard: c'est dans la province qu'on trouve encore le plus de trains à traction diesel. Les autorités locales rencontreront bientôt la SNCB. Cela dit, il faut avoir en tête le modèle néerlandais et accepter le fait que les trains ne s'arrêtent pas partout: c'est la condition d'une liaison rapide avec Bruxelles.

La première commande de M7 est sur le point d'arriver. La SNCB a planifié les lignes sur lesquelles ils seront en activité, connaissant leurs capacités supérieures d'accélération et de freinage. Je respecte l'autonomie de la SNCB, qui en a appelé aux autorités locales pour établir son plan de transports et a augmenté ainsi le nombre de voyageurs.

L'intérêt de ces rencontres est d'attirer l'attention de la SNCB sur des problèmes ignorés jusqu'à présent.

Par ailleurs, il faut œuvrer à l'électrification vers les Pays-Bas, dans le cadre de l'IJzeren Rijn. Le dossier est complexe, d'un point de vue politique plus que technique.

01.13 Servais Verherstraeten (CD&V): Réduire le nombre d'arrêts dans les communes de taille plus modeste peut être une option pour diminuer les retards, mais cette solution n'a de sens, selon moi, que si des améliorations quantitatives et qualitatives sont apportées simultanément, notamment aux heures de pointe.

Les intercommunales et les bourgmestres se réuniront avec Infrabel et la SNCB en mars. Il faudra à cette occasion aborder aussi la question du renouvellement du matériel et de l'extension de la capacité.

01.14 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Il n'est pas nécessaire de multiplier les points d'arrêt mais Turnhout et Mol sont tout de même davantage que de simples points d'arrêt. Ce sont de grandes villes de la Campine, où nous devons créer des points nodaux. Des pays tels que la Suisse et l'Autriche ont une vision différente du réseau ferroviaire. Nous devons également oser changer de vision. En assurant de courtes distances entre les points nodaux, nous multiplions les liaisons.

01.12 Minister François Bellot (*Frans*): Het materieel in de Kempen is sterk verouderd: in die provincie rijden er nog het grootste aantal dieseltreinen. De lokale autoriteiten zullen binnenkort met de NMBS om de tafel zitten. Dit gezegd zijnde, moet men uitgaan van het Nederlandse model en aanvaarden dat de treinen niet overal stoppen: dat is de conditio sine qua non voor een snelle verbinding met Brussel.

De eerste bestelling van M7-treinstellen zal binnenkort geleverd worden. De NMBS heeft op grond van het acceleratie- en remvermogen, dat aanzienlijk beter is, bepaald op welke lijnen ze zullen worden ingezet. Ik respecteer de autonomie van de NMBS, die voor de uitwerking van haar vervoersplan een beroep heeft gedaan op de lokale overheden en er aldus in geslaagd is meer reizigers aan te trekken.

Het belang van die ontmoetingen bestaat erin dat de aandacht van de NMBS wordt gevestigd op problemen waar het spoorwegbedrijf tot dusver geen weet van had.

Voorts moet de elektrificatie van de lijnen naar Nederland worden voortgezet, in het kader van de IJzeren Rijn. Het is een complex dossier, meer uit een politiek dan uit een technisch oogpunt.

01.13 Servais Verherstraeten (CD&V): Minder haltes in kleinere gemeenten kan een mogelijkheid zijn om vertragingen te verminderen, maar is volgens mij alleen haalbaar als tegelijk de kwaliteit en de kwantiteit worden verbeterd, met name tijdens de piekuren.

In maart zitten de intercommunale en de burgemeesters samen met Infrabel en de NMBS. Dan moeten ook de vernieuwing van het materieel en de uitbreiding van de capaciteit aan bod komen.

01.14 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Er hoeven niet overal stopplaatsen te zijn, maar Turnhout en Mol zijn toch meer dan louter stopplaatsen. Het zijn grote steden in de Kempen, waar we knooppunten moeten creëren. In landen als Zwitserland en Oostenrijk kijkt men op een andere manier naar het spoornet. Dat moeten wij ook durven. Door te zorgen voor korte afstanden tussen knooppunten krijgen we meer verbindingen.

Une liaison correcte doit pouvoir être assurée entre Turnhout et Mol et Bruxelles. La ligne sera-t-elle écourtée après 2023 de sorte à faire de Bruxelles la destination finale? Le ministre n'a pas répondu à cette question.

01.15 Kris Verduyckt (sp.a): Le ministre n'a pas précisé quand les travaux d'électrification seront terminés et crée un amalgame avec le Rhin de fer. Le dossier de l'électrification n'est pourtant pas complexe, c'est un simple dossier d'exécution.

Geel, Lommel et Mol sont devenues après les fusions les plus grandes communes du pays. Les gares sont assez éloignées les unes des autres. Je ne pense pas que les voyageurs s'opposeraient à l'idée de passer quelques minutes de plus dans le train si, en contrepartie, ils ne devaient plus prendre de correspondance. Je plaide en faveur d'une liaison ferroviaire directe entre le nord du Limbourg et Bruxelles.

L'incident est clos.

02 Question de Pieter De Spiegeleer à François Bellot (Mobilité) sur "Les travaux d'infrastructure du RER" (55001802C)

02.01 Pieter De Spiegeleer (VB): Le Réseau Express Régional a déjà suscité pas mal de commotion et cela ne changera sans doute pas de si tôt. Des travaux d'infrastructures importants, tels que le placement de voies supplémentaires, sont-ils prévus sur les liaisons entre Denderleeuw et Alost (ligne 50), entre Denderleeuw et Zottegem (ligne 90) et entre Denderleeuw et Grammont via Ninove (ligne 90)?

02.02 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): Infrabel signale qu'aucun grand chantier d'infrastructure n'est prévu pour ces liaisons.

L'incident est clos.

03 Question de Pieter De Spiegeleer à François Bellot (Mobilité) sur "La clé de répartition pour les projets ferroviaires de la SNCB et d'Infrabel" (55001805C)

03.01 Pieter De Spiegeleer (VB): La clé de répartition 60/40 entre la Région flamande et la Région wallonne donne à réfléchir pour diverses raisons. La Région de Bruxelles-Capitale bénéficie d'un statut distinct et d'un budget séparé, qui n'est pas pris en compte dans la clé de la répartition 60/40.

Turnhout et Mol verdienen een correcte verbinding met Brussel. Zal er na 2023 een knip komen waardoor Brussel de eindverbinding wordt? Daarover heeft de minister geen duidelijkheid gegeven.

01.15 Kris Verduyckt (sp.a): De minister heeft niet gezegd wanneer de elektrificatiewerken afgerond zullen zijn en gooit alles op één hoop met de IJzeren Rijn. Elektrificatie is nochtans geen ingewikkeld dossier, het is enkel een uitvoeringsdossier.

Geel, Lommel en Mol werden na de fusieoperaties de grootste gemeenten van ons land. De stations liggen best ver uit elkaar. Ik denk dat mensen het niet erg vinden om enkele minuten langer op de trein te zitten als dat betekent dat ze niet moeten overstappen. Ik pleit voor een rechtstreekse trein van Noord-Limburg naar Brussel.

Het incident is gesloten.

02 Vraag van Pieter De Spiegeleer aan François Bellot (Mobilité) over "De GEN-infrastructuurwerken" (55001802C)

02.01 Pieter De Spiegeleer (VB): Over het Gewestelijk Expresnet is al heel wat te doen geweest en daar komt wellicht niet zo snel verandering in. Zijn er ingrijpende infrastructuurwerken, zoals extra sporen, gepland op de verbindingen tussen Denderleeuw en Alost (lijn 50), Denderleeuw en Zottegem (lijn 90) en Denderleeuw en Geraardsbergen via Ninove (lijn 90)?

02.02 Minister François Bellot (*Nederlands*): Infrabel laat weten dat er voor die verbindingen geen ingrijpende infrastructuurwerken gepland zijn.

Het incident is gesloten.

03 Vraag van Pieter De Spiegeleer aan François Bellot (Mobilité) over "De verdeelsleutel voor de spoorprojecten van de NMBS en Infrabel" (55001805C)

03.01 Pieter De Spiegeleer (VB): De 60/40-verdeling tussen het Vlaams en het Waals Gewest stemt om diverse redenen tot nadenken. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest geniet een apart statuut en heeft een aparte pot buiten de 60/40-verdeling.

Qui fixe ce budget de la Région de Bruxelles-Capitale? Quels montants lui ont été alloués ces dernières années? Dans quelle mesure les autres Régions sont-elles associées aux négociations?

03.02 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): Le plan pluriannuel d'investissement de la Région de Bruxelles-Capitale, comme celui des Régions flamande et wallonne, est approuvé à l'échelon fédéral en Conseil des ministres, sur proposition d'Infrabel.

Si une Région décide de cofinancer certains investissements ferroviaires, un accord de coopération est conclu avec l'État fédéral. Les Régions prennent également part aux travaux de la cellule d'investissement, qui formule des avis concernant les plans pluriannuels d'investissement. Nous disposons ainsi d'informations sur les projets prévus dans les autres Régions et sur une éventuelle possibilité de collaboration pour des projets "transrégionaux" d'intérêt commun.

Ces dernières années, 100 millions ont été investis, en moyenne, par an dans les infrastructures ferroviaires de la Région de Bruxelles-Capitale. La moitié de ce montant a été consacré à l'entretien des équipements existants. L'autre moitié a été répartie entre le système de freinage automatique ETCS (15 %), les travaux du RER (15 %), les mesures de renforcement des capacités des infrastructures ferroviaires bruxelloises et un centre de formation pour les techniciens du rail et les autres travailleurs d'Infrabel.

03.03 Pieter De Spiegeleer (VB): La réponse est vague. Les deux Régions seraient associées aux négociations avec la cellule d'investissement, mais le son de cloche qui me parvient de la Région flamande est différent. C'est la Flandre qui génère l'essentiel des recettes dans le transport des voyageurs, mais surtout dans celui des marchandises. Une situation qui justifie, en outre, la clé de répartition 60/40.

À Bruxelles, la facture des travaux du RER notamment est astronomique. Le creusement d'un tunnel supplémentaire à Bruxelles coûterait deux milliards d'euros, mais les caisses sont vides pour financer le désenclavement des ports flamands, l'électrification des trois lignes de Flandre orientale et la prolongation de la ligne jusqu'à Hamont. Je suivrai les développements dans ce dossier avec énormément de défiance.

Wie bepaalt welk budget er in die pot voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest komt? Om welke budgetten ging het de afgelopen jaren? In hoeverre worden de andere Gewesten bij de onderhandelingen betrokken?

03.02 Minister François Bellot (*Nederlands*): Het meerjareninvesteringsprogramma voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wordt, net zoals voor het Vlaams en het Waals Gewest, goedgekeurd door de federale ministerraad, op voorstel van Infrabel.

Indien een Gewest beslist om bepaalde spoorinvesteringen te cofinancieren, wordt hierover een samenwerkingsakkoord gesloten met de federale Staat. De Gewesten nemen ook deel aan de werkzaamheden van de investeringscel, die een advies geeft over de meerjareninvesteringsplannen. Zo heeft men informatie over de in de andere Gewesten geplande projecten en over de mogelijkheid om samen te werken met transregionale projecten van gemeenschappelijk belang.

De afgelopen jaren werd gemiddeld 100 miljoen euro per jaar geïnvesteerd in spoorweginfrastructuur van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De helft van dat bedrag is geïnvesteerd in de instandhouding van de bestaande spoorweginfrastructuur. De andere helft is verdeeld over het automatische remsysteem ETCS (15 %), de werkzaamheden voor het GEN (15 %), capaciteitsverhogende maatregelen voor de Brusselse spoorinfrastructuur en een opleidingscentrum voor spoortechnici en andere werklui van Infrabel.

03.03 Pieter De Spiegeleer (VB): Het antwoord is vaag. Beide Gewesten zouden bij de onderhandelingen met de investeringscel worden betrokken, maar bij het Vlaams Gewest hoor ik andere geluiden. In het personenvervoer, maar vooral in het goederenvervoer, wordt het meeste geld gegenereerd in Vlaanderen. Vandaar ook de 60/40-verdeling. Onder meer het GEN heeft in Brussel gigantisch veel geld gekost.

Een extra tunnel in Brussel zou 2 miljard moeten gaan kosten, maar voor de ontsluiting van de Vlaamse havens, de elektrificatie van de drie Oost-Vlaamse lijnen en het doortrekken van de lijn naar Hamont is er geen geld. Ik zal dit dossier met argusogen blijven volgen.

L'incident est clos.

04 Question de Kim Buyst à François Bellot (Mobilité) sur "La répartition des gares en zones" (55002034C)

04.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Les chemins de fer jouent un rôle important non seulement pour les grandes distances entre villes mais également pour la mobilité intra-urbaine en tant que complément du métro, des trams et des bus. La SNCB a délimité des zones au sein desquelles il est possible de voyager pour 2,40 euros. La répartition des zones paraît cependant assez arbitraire. Les critères sur la base desquels des gares font partie d'une zone ou d'une autre ne sont pas clairs.

Le ministre pourrait-il apporter des éclaircissements à ce sujet? Comment la SNCB pourrait-elle renforcer sa position dans la mobilité intra-urbaine?

04.02 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): En 1991, la SNCB a établi 22 zones tarifaires regroupant diverses gares en se fondant sur les unités urbaines homogènes auxquelles elles appartenaient, sur l'offre ferroviaire ainsi que sur la situation géographique et l'accessibilité des gares. Une seule modification est intervenue depuis lors.

La SNCB renforce la mobilité aux alentours des villes ainsi que dans leur périmètre par le déploiement de l'offre de trains S à Bruxelles, Gand, Anvers, Liège et Charleroi et par la mise en place de solutions tarifaires multimodales et intégrées. La Key Card et les abonnements constituent également des formules peu onéreuses pour les trajets sur de courtes distances.

04.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mon groupe demande que la mobilité interurbaine soit intégrée dans les discussions relatives à un prochain contrat de gestion.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 55002064C de M. De Spiegeleer est transformée en question écrite.

05 Questions jointes de

- Jessika Soors à François Bellot (Mobilité) sur "Les nuisances pour les navetteurs causées par les travaux en gare de Vilvorde" (55002134C)
- Raoul Hedebouw à François Bellot (Mobilité) sur "Les nuisances causées par les travaux en gare de Vilvorde" (55003254C)

05.01 Jessika Soors (Ecolo-Groen): Malgré ma

Het incident is gesloten.

04 Vraag van Kim Buyst aan François Bellot (Mobiliteit) over "De indeling van stations in zones" (55002034C)

04.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Treinen spelen niet alleen een belangrijke rol voor grote afstanden tussen steden, maar ook voor de intrastedelijke mobiliteit, als aanvulling op metro, tram en bus. De NMBS bakent zones af waarbinnen je kan reizen voor 2,40 euro. De afbakening van de zones lijkt echter nogal arbitrair. Het is niet duidelijk op basis van welke criteria stations al dan niet in een bepaalde zone worden ingedeeld.

Kan de minister duidelijkheid verschaffen? Hoe kan de NMBS een sterkere rol opnemen in de intrastedelijke mobiliteit?

04.02 Minister François Bellot (*Nederlands*): In 1991, toen de NMBS 22 tariefzones met gegroepeerde stations oprichtte, gebeurde dat op basis van de homogene stedelijke eenheden waartoe ze behoorden, het treinaanbod, de ligging van de stations of de toegankelijkheid ervan. Sindsdien is er slechts één wijziging geweest.

De NMBS versterkt de mobiliteit rond en binnen de steden door de uitrol van het aanbod aan S-treinen in Brussel, Gent, Antwerpen, Luik en Charleroi en door geïntegreerde multimodale tariefoplossingen. Ook de Key Card en de abonnementen vormen goedkope alternatieven voor reizen over een korte afstand.

04.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Mijn fractie vraagt om de intrastedelijke mobiliteit mee te nemen tijdens de bespreking van een volgende beheersovereenkomst.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 55002064C van de heer De Spiegeleer wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

05 Samengevoegde vragen van

- Jessika Soors aan François Bellot (Mobiliteit) over "De hinder door de werken in het station Vilvoorde voor pendelaars" (55002134C)
- Raoul Hedebouw aan François Bellot (Mobiliteit) over "De hinder door de werken in het station Vilvoorde" (55003254C)

05.01 Jessika Soors (Ecolo-Groen): Hoewel ik

satisfaction de voir la gare de Vilvorde enfin rénovée, la phase actuelle des travaux fait subir aux voyageurs des désagréments en raison de la suppression de nombreux trains de la ligne IC Bruxelles-Anvers.

A-t-on recherché des solutions pour limiter autant que possible ces désagréments, lesquels devraient durer deux ans? La SNCB va-t-elle se montrer transparente dans sa communication sur les raisons pour lesquelles certaines solutions sont ou non proposées? Les usagers qui subissent ces nuisances seront-ils indemnisés? L'incidence sur la mobilité et l'économie locale a-t-elle été examinée au préalable?

Le **président**: La question n° 55003254C de M. Hedebouw est supprimée.

05.02 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): Malgré le fait que le train IC-22 entre Bruxelles-Midi et Anvers-Central ne s'arrête plus à Vilvorde depuis le 15 décembre 2019, il y a toujours des liaisons fréquentes entre Vilvorde et ces deux villes. Quatre trains par heure circulent vers Bruxelles-Nord, Bruxelles-Central et Bruxelles-Midi, avec un temps de parcours similaire.

Par ailleurs, il y a deux trains par heure vers Bruxelles-Schuman et deux vers Merode. Il n'y a pas de liaison directe vers Anvers, mais il est possible de rejoindre Anvers trois fois par heure via une correspondance à Malines. Le temps de trajet ne dépasse que de 1 à 5 minutes celui d'une liaison IC directe. La SNCB considère l'offre dans la phase actuelle des travaux comme suffisante. Elle informe les voyageurs via un horaire adapté dans le planificateur de voyage et sur le site web.

Au cours de cette phase des travaux, les quais 1 et 2 seront rénovés de sorte que plus de la moitié de la longueur de ces quais sera indisponible. La liaison IC devra de ce fait emprunter les quais 3 et 4 partiellement achevés.

La gare de Buda est jugée inappropriée comme point d'arrêt alternatif pour l'IC-22 parce que les quais n'y sont pas suffisamment longs, que les possibilités de parking sont insuffisantes et que l'offre régionale de transports publics y est trop restreinte.

05.03 Jessika Soors (Ecolo-Groen): Je suis déçue. Les voyageurs de bonne volonté sont pénalisés et il n'y a clairement pas eu d'étude d'incidence. Au lieu d'encourager les navetteurs à emprunter les transports publics, la SNCB leur rend

tevreten ben dat het station van Vilvoorde eindelijk wordt gerenoveerd, zorgt de huidige renovatiefase voor het nodige reizigersleed doordat heel wat treinen op de IC-lijn tussen Brussel en Antwerpen zijn afgeschaft.

Wordt er gekeken naar alternatieven om deze hinder, die twee jaar zal duren, zo veel mogelijk te beperken? Zal de NMBS transparant communiceren over de redenen waarom bepaalde alternatieven al dan niet worden aangeboden? Zullen reizigers die hinder ondervinden, vergoed worden? Werd de impact van de werken op de mobiliteit en de lokale economie op voorhand onderzocht?

De **voorzitter**: Vraag nr. 55003254C van de heer Hedebouw vervalt.

05.02 Minister François Bellot (*Nederlands*): Hoewel de IC-trein 22 tussen Brussel-Zuid en Antwerpen-Centraal sinds 15 december 2019 niet meer stopt in Vilvoorde, blijft Vilvoorde frequent verbonden met beide steden. Er rijden vier treinen per uur naar Brussel-Noord, Brussel-Centraal en Brussel-Zuid, elk met een gelijkaardige reistijd.

Daarnaast zijn er twee treinen per uur naar Brussel-Schuman en twee naar Merode. Naar Antwerpen is er geen rechtstreekse verbinding, maar er kan drie keer per uur naar Antwerpen worden gereisd met een overstap in Mechelen. De reistijd bedraagt maar 1 tot 5 minuten meer dan met een rechtstreekse IC-verbinding. De NMBS beschouwt het aanbod in de huidige fase van de werken als voldoende. De NMBS informeert de reizigers via een aangepaste dienstregeling in de reisplanner en op de website.

In deze fase van de werken worden de perrons 1 en 2 vernieuwd, waardoor meer dan de helft van de perronlengte onbeschikbaar is. De IC-verbinding moet daarom de deels afgewerkte perrons 3 en 4 gebruiken.

Het station Buda wordt ongeschikt geacht als alternatieve stopplaats voor de IC-22 omdat de perrons niet lang genoeg zijn, er te weinig parkeermogelijkheden zijn en het regionaal openbaarvervoersaanbod te klein is.

05.03 Jessika Soors (Ecolo-Groen): Ik ben teleurgesteld. Welwillende reizigers worden afgestraft en er is duidelijk geen onderzoek geweest naar de impact. In plaats van mensen aan te moedigen het openbaar vervoer te gebruiken, wordt

la vie plus difficile en n'adaptant pas son service.

hun het leven moeilijker gemaakt doordat de NMBS haar dienstverlening niet wil aanpassen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président**: La question n° 55002297C de Mme Van Camp est transformée en question écrite. La question n° 55002393C de M. Thiébaud est supprimée.

De **voorzitter**: Vraag nr. 55002297C van mevrouw Van Camp wordt omgezet in een schriftelijke vraag. Vraag nr. 55002393C van de heer Thiébaud vervalt.

06 Question de Frank Troosters à François Bellot (Mobilité) sur "Les augmentations de prix de la Key Card et de Railease" (55002427C)

06 Vraag van Frank Troosters aan François Bellot (Mobiliteit) over "De prijsverhogingen van de Key Card en van Railease" (55002427C)

06.01 **Frank Troosters** (VB): La Key Card et Railease sont des titres de transport pour les déplacements domicile/lieu du travail permettant de réduire l'utilisation de la voiture pour de courtes distances ainsi que celle d'une voiture de société.

06.01 **Frank Troosters** (VB): De Key Card en Railease zijn vervoerbewijzen voor woon-werkverkeer, waarmee het wagengebruik voor kortere afstanden en het bedrijfswagengebruik kunnen worden verminderd.

Combien de voyageurs ont-ils fait usage de ces formules en 2019? Comment la SNCB justifie-t-elle la hausse de prix planifiée de la Key Card à concurrence de 12,5 % et celle de Railease à concurrence de 25 %? La SNCB a-t-elle étudié l'impact de ces hausses sur les déplacements domicile/lieu du travail?

Hoeveel reizigers maakten in 2019 gebruik van die formules? Hoe verantwoordt de NMBS de geplande prijsverhoging van de Key Card met 12,5 % en van Railease met 25 %? Heeft de NMBS de impact op het woon-werkverkeer onderzocht?

06.02 **François Bellot**, ministre (*en néerlandais*): La SNCB se prépare à la libéralisation du secteur du transport ferroviaire intérieur en 2021 et est dès lors réticente à divulguer ces données commerciales sensibles. Les deux produits précités ne sont pas destinés aux déplacements domicile/lieu du travail et ne donnent pas non plus lieu à un remboursement minimum légal ni à un financement par le biais du système 80/20. Ils ne sont pas non plus nominatifs. Les hausses de prix pratiquées à partir de février 2020 sont des corrections opérées dans l'optique d'une meilleure logique tarifaire pour les produits.

06.02 **Minister François Bellot** (*Nederlands*): De NMBS bereidt zich voor op de openstelling van de binnenlandse spoorvervoerssector in 2021 en geeft daarom niet graag deze commerciële en bedrijfsgevoelige gegevens vrij. De twee voornoemde producten zijn niet bedoeld voor het woon-werkverkeer en geven ook geen aanleiding tot een wettelijke minimale terugbetaling noch tot een financiering via het 80/20-systeem. Ze staan ook niet op naam. De prijsverhogingen vanaf februari 2020 zijn correcties met het oog op een betere tarieflogica voor de producten.

La Key Card demeure avantageuse, sachant que le prix est calculé sur une distance d'utilisation de 11,5 km, alors que la distance moyenne parcourue au moyen de ce titre de transport est estimée à 18 km. Elle permet d'effectuer un trajet d'une distance maximale de 26 km. Pour des distances très courtes, le client peut toujours opter pour le billet standard. La majoration du prix de Railease est une correction par laquelle la SNCB a fait coïncider son prix avec celui de deux trajets effectués au moyen d'un Rail Pass, ce qui est plus cohérent.

De Key Card blijft voordelig, vermits de prijs is berekend op een gebruiksafstand van 11,5 km terwijl de gemiddelde afstand die ermee wordt afgelegd wordt geraamd op 18 km. Men kan ermee tot 26 km ver reizen. Bij zeer korte afstanden kan de klant nog altijd kiezen voor het standaardbiljet. De prijsverhoging van Railease is een correctie waarmee de NMBS de prijs ervan heeft afgestemd op de prijs van twee ritten met een Rail Pass, wat coherenter is.

06.03 **Frank Troosters** (VB): Je regrette que nous ne puissions pas avoir une idée du nombre d'usagers. Même s'il s'agit d'une correction, la

06.03 **Frank Troosters** (VB): Ik vind het wat spijtig dat wij geen zicht krijgen op het aantal gebruikers. Het blijft natuurlijk een drastische prijsverhoging,

hausse tarifaire n'en demeure évidemment pas moins substantielle. De plus, ces formules sont utilisées par de nombreux étudiants et pour eux, la pilule est dure à avaler.

L'incident est clos.

07 Question de Kim Buyst à François Bellot (Mobilité) sur "La suppression de passages à niveau" (55002167C)

07.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Infrabel supprime de plus en plus de passages à niveau, ce qui a une incidence pour les riverains ainsi que sur la mobilité locale. À Zottegem, l'un des passages à niveau a été fermé le 13 décembre 2019 alors que cette fermeture ne faisait encore l'objet que d'un accord de principe. Aucun plan n'a encore été élaboré concernant l'incidence des fermetures en termes de mobilité.

Quelle concertation a-t-elle été organisée concernant la fermeture des passages à niveau à Zottegem? Quand Infrabel en a-t-elle informé la ville de Zottegem? Quels accords ont-ils été conclus? L'Agence flamande des routes et de la circulation (Agentschap Wegen en Verkeer) et la province y ont-elles été associées? Pourquoi le passage à niveau a-t-il déjà été fermé alors qu'aucune alternative n'avait encore été mise en place pour les usagers de la route? Quand Infrabel projette-t-elle de fermer les autres passages à niveau à Zottegem?

07.02 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): Infrabel discute des passages à niveau avec la ville de Zottegem depuis 2015 déjà. Un accord de principe a été conclu fin 2019. Infrabel investit dans la consolidation du passage existant sous les rails, de sorte qu'il puisse aussi servir de tunnel cycliste dans le futur. La commune a donné son accord à la fermeture du passage à niveau de Nelekouter. Infrabel en a informé la ville et les riverains. La province a également été informée de la fermeture. Selon Infrabel, le passage à niveau situé à proximité, à Eekhout, constitue une bonne alternative pour la circulation des voitures et des vélos.

Le remplacement des autres passages à niveau par un autre type d'infrastructure sera organisé en concertation avec les communes. En principe, cette infrastructure d'un autre type est d'abord installée. Les passages à niveau dépourvus d'une fonction de liaison essentielle peuvent, après une session d'information avec les riverains, être tout simplement fermés sans être remplacés par une autre infrastructure.

ook al gaat het dan om een correctie. Heel wat studenten maken overigens ook gebruik van die formules en voor hen is zo een prijsverhoging behoorlijk pittig.

Het incident is gesloten.

07 Vraag van Kim Buyst aan François Bellot (Mobiliteit) over "De afschaffing van spoorwegovergangen" (55002167C)

07.01 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Infrabel sluit meer en meer spoorwegovergangen. Dat heeft een impact op de buurtbewoners en de lokale mobiliteit. In Zottegem werd een van de overwegen op 13 december 2019 gesloten, terwijl er alleen nog maar een principeakkoord was over de sluiting. Er is nog geen plan om de mobiliteitsimpact op te vangen.

Welk overleg vond plaats over de sluiting van de overwegen in Zottegem? Wanneer werd de stad Zottegem door Infrabel op de hoogte gebracht van het sluiten van de overwegen? Welke afspraken werden er gemaakt? Werden het Agentschap Wegen en Verkeer en de provincie erbij betrokken? Waarom werd de overweg al gesloten, terwijl er nog geen alternatief is voor de weggebruikers? Wanneer plant Infrabel de sluiting van de andere spoorwegovergangen in Zottegem?

07.02 Minister François Bellot (*Nederlands*): Infrabel is reeds sinds 2015 in gesprek met de stad Zottegem over de overwegen. Eind 2019 werd er een principeakkoord gesloten. Infrabel investeert in de versterking van de bestaande doorgang onder het spoor, zodat die in de toekomst ook als fietstunnel gebruikt kan worden. De gemeente ging ermee akkoord dat de overweg Nelekouter kon worden gesloten. Infrabel heeft daarover met de stad en de buurtbewoners gecommuniceerd. Ook de provincie werd over de sluiting ingelicht. Volgens Infrabel is de nabijgelegen overweg in Eekhout een goed alternatief voor het weg- en fietsverkeer.

De vervanging van de andere overwegen door alternatieve infrastructuur zal in overleg met de gemeente gebeuren. In principe wordt eerst de alternatieve infrastructuur aangelegd. Overwegen zonder belangrijke verbindende functie kunnen wel zonder alternatief gesloten worden na een infomoment met de buurtbewoners.

07.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen): La fermeture des passages à niveau est-elle réellement l'option la plus efficace? D'autres pays optent pour le renforcement de la sécurisation des passages à niveau.

L'incident est clos.

Président: Jean-Marc Delizée

08 Question de Sophie Thémont à François Bellot (Mobilité) sur "Le parking de la gare d'Ans" (55002738C)

08.01 Sophie Thémont (PS): Quelques 300 places gratuites de parking à la gare d'Ans sont payantes depuis le 27 janvier. Cette décision déplaît aux usagers, au bourgmestre et à navetteurs.be. On doit déboursier 1,79€ de l'heure en semaine pour se parquer et un navetteur paiera 1,19€. Le week-end, le tarif est inchangé mais passe à 0,60€ de l'heure pour les usagers du train. Un abonnement mensuel est également possible. Cette tarification coûteuse convaincra de nombreux navetteurs d'aller travailler en voiture plutôt qu'en train.

Comment justifier un tel changement et un tel coût pour l'usager? Étiez-vous au courant du projet? Pour quelles raisons a-t-il été adopté? D'autres parkings, comme à la gare d'Angleur, subiront-ils ce sort? Trouvez-vous pertinent de les rendre payants, à l'heure des préoccupations climatiques? Approchez-vous la SNCB pour annuler cette mesure?

08.02 François Bellot, ministre (*en français*): Il y a 560 gares dans le pays et 560 dialogues possibles avec les autorités communales.

Les deux parkings à Ans sont saturés, notamment par des riverains et des clients de commerces proches. Ne trouvant plus de place, les clients de la SNCB se détournent du train.

Quand elle rend un parking payant, la SNCB se concerta avec les autorités locales pour élaborer un plan de mobilité et des mesures d'accompagnement.

Elle propose de mutualiser les infrastructures le soir, week-ends et jours fériés. On mettrait à disposition gratuite du stationnement dans les gares lors d'activités locales, à un tarif réduit pour les abonnements de nuit, pour les résidents, etc.

07.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen): De vraag is of het afsluiten van overwegen wel de meest efficiënte keuze is. In andere landen worden de overwegen veiliger gemaakt.

Het incident is gesloten.

Voorzitter: Jean-Marc Delizée

08 Vraag van Sophie Thémont aan François Bellot (Mobilité) over "De parking aan het station Ans" (55002738C)

08.01 Sophie Thémont (PS): Sinds 27 januari zijn zo'n 300 gratis parkeerplaatsen aan het station Ans betalend geworden. De reizigers, de burgemeester en Navetteurs.be zijn niet gelukkig met deze beslissing. Tijdens de week moet men 1,79 euro per uur betalen voor een parkeerplaats en een treinreiziger betaalt 1,19 euro. Tijdens het weekend blijft het normale tarief ongewijzigd en betalen treinreizigers nog 0,60 euro. Een maandabonnement is ook mogelijk. Deze dure tarieven zullen tal van treinreizigers ertoe aanzetten om toch maar met de auto naar hun werk te gaan.

Hoe verantwoordt u deze verandering en de hoge kosten voor de gebruikers? Bent u op de hoogte van dit initiatief? Waarom werd dit beslist? Zal er in andere parkings, zoals dat aan het station Angleur, hetzelfde gebeuren? Vindt u het wenselijk om de parkings betalend te maken, nu de klimaatopwarming een hot issue is? Zult u de NMBS hierover aanspreken en vragen om deze maatregel terug te draaien?

08.02 Minister François Bellot (*Frans*): Er zijn 560 stations in het land en er zijn 560 dialogen mogelijk met de gemeentebesturen.

De twee parkings in Ans zijn steeds volzet, vooral met wagens van omwonenden en klanten van handelszaken in de buurt. Als de klanten van de NMBS geen parkeerplaats vinden, kiezen ze een ander vervoermiddel.

Wanneer de NMBS een parking betalend maakt, wordt er eerst overlegd met de lokale overheid om een mobiliteitsplan op te stellen en flankerende maatregelen te nemen.

De NMBS stelt een gezamenlijk gebruik voor 's avonds, tijdens de weekends en op feestdagen. Tijdens lokale evenementen zal er gratis geparkeerd kunnen worden, voor nachtabonnementen en buurtbewoners zal er een

verlaagd tarief gehanteerd worden, enz.

Depuis deux ans, des réunions ont eu lieu avec la commune pour coordonner le contrôle d'accès.

Sinds twee jaar wordt er met die gemeente overleg gepleegd om de toegangscontrole te coördineren.

Selon la SNCB, un parking payant ne diminue pas le nombre de voyageurs car le levier réside dans l'offre ferroviaire et la certitude d'obtenir une place de parking. La stratégie parking de la SNCB s'avère efficace depuis dix ans et vise à améliorer le service aux voyageurs.

Volgens de NMBS heeft een betaalparking geen negatieve weerslag op het aantal reizigers, omdat het treinaanbod en de zekerheid dat men een parkeerplaats vindt net nieuwe reizigers aantrekken. De parkingstrategie van de NMBS werpt al tien jaar vruchten af. De dienstverlening voor de reizigers verbeteren is de doelstelling.

Aucun planning n'est confirmé à ce jour pour le parking à Angleur.

Voor de parking te Angleur is er momenteel nog geen planning bevestigd.

08.03 Sophie Thémont (PS): La commune de Ans vous a écrit pour reporter la fin de la gratuité et trouver des solutions concertées. La commune dit qu'il n'y a pas eu concertation.

08.03 Sophie Thémont (PS): De gemeente Ans heeft u een brief geschreven met de invoering van het betalend parkeren uit te stellen en om in overleg oplossingen te zoeken. De gemeente verklaart dat er geen overleg heeft plaatsgevonden.

Lui avez-vous répondu et des discussions se tiendront-elles avec elle et la SNCB sachant que le parking est saturé et qu'on en crée un autre? Ans souhaitait les racheter pour fluidifier sa mobilité.

Hebt u geantwoord en zullen er gesprekken gevoerd worden met die gemeente en met de NMBS, wetende dat de parking continu volzet is en dat er een andere parking aangelegd wordt? Ans zou die parkings willen overkopen om de mobiliteit in de gemeente vlotter te doen verlopen.

S'ils sont payants, des navetteurs se stationneront dans les rues adjacentes et ça créera des conflits avec les riverains.

Als men voor die parkings zal moeten betalen, zullen de pendelaars zich in de nabijgelegen straten parkeren en dat zal tot conflicten met de buurtbewoners leiden.

08.04 François Bellot, ministre (en français): J'ai reçu ce courrier et l'ai transmis à la SNCB. Elle va sur place et discute.

08.04 Minister François Bellot (Frans): Ik heb die brief ontvangen en ik heb die aan de NMBS overgemaakt. De spoorwegmaatschappij gaat ter plaatse en overlegt.

Le coût pour l'abonné est d'un peu plus d'un euro intégré à l'abonnement et remboursé par l'employeur dans 75 % des cas. Je vérifierai si les contacts ont bien eu lieu.

Een parkeerplaats kost de reizigers met een treinabonnement iets meer dan één euro. Dat wordt verrekend in de prijs van het abonnement en in 75 % van de gevallen door de werkgever terugbetaald. Ik zal nagaan of die contacten daadwerkelijk plaatsgevonden hebben.

08.05 Sophie Thémont (PS): Je vous en remercie.

08.05 Sophie Thémont (PS): Ik dank u daarvoor.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

09 Questions jointes de

- Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "Le service aux personnes moins valides" (55002443C)
- Joris Vandenbroucke à François Bellot (Mobilité) sur "L'accompagnement des voyageurs handicapés par le personnel de la

09 Samengevoegde vragen van

- Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "De dienstverlening aan andersvaliden" (55002443C)
- Joris Vandenbroucke aan François Bellot (Mobiliteit) over "De begeleiding van reizigers met een beperking door het NMBS-personeel"

SNCB" (55002644C)

09.01 Tomas Roggeman (N-VA): Récemment, un usager aveugle s'est vu signifier du jour au lendemain que le personnel de la SNCB ne pouvait ou ne voulait plus l'accompagner depuis la gare de Gand jusqu'à l'arrêt de bus situé une cinquantaine de mètres plus loin. L'une des explications serait que le personnel de la SNCB n'est pas assuré en dehors du bâtiment de la gare.

Est-ce une raison pour refuser son aide? Est-il vrai que les collaborateurs de la SNCB sont assurés lorsqu'ils se trouvent seuls à l'extérieur de la gare, mais pas si quelqu'un marche à leurs côtés? De graves dangers les guettent-ils soudain lorsqu'ils accompagnent des personnes moins valides? La SNCB s'est-elle renseignée sur le coût d'une extension des conditions actuelles d'assurance? Est-il envisagé de faire appel à des volontaires ou de modifier la police d'assurance?

09.02 Joris Vandenbroucke (sp.a): Est-il exact que les collaborateurs de la SNCB ont reçu comme directive de ne plus accompagner les personnes moins valides en dehors du site de la gare? Pourquoi y étaient-ils dès lors autorisés par le passé?

À la gare de Gand-Saint-Pierre, les arrêts de bus sont tout près de la gare, à quelques dizaines de mètres du quai de la gare. Le ministre peut-il examiner la possibilité d'autoriser de nouveau le personnel de la SNCB à accompagner des personnes handicapées depuis la gare vers ces arrêts de bus? Une convention de l'ONU ainsi qu'une directive de l'UE indiquent que des efforts raisonnables doivent être consentis pour assister les personnes moins valides dans leurs déplacements. L'assistance par un collaborateur de la SNCB jusqu'à un arrêt de bus situé à une courte distance de la gare ne relève-t-elle pas de ces efforts raisonnables?

09.03 François Bellot, ministre (en néerlandais): Conformément à la communication officielle de la SNCB, l'entreprise ferroviaire organise actuellement l'assistance jusqu'à la sortie de la gare. Le personnel n'a reçu aucune instruction en ce qui concerne une assistance à l'extérieur de la gare. La SNCB n'a donc pas soudainement modifié les instructions en la matière.

La SNCB a souscrit une police d'assurance qui couvre sa responsabilité civile et celle de ses collaborateurs dans l'exercice de leur fonction à l'égard de tiers, notamment des personnes à

(55002644C)

09.01 Tomas Roggeman (N-VA): Een blinde treinreiziger kreeg onlangs te horen kreeg dat het NMBS-personeel hem van de ene dag op de andere niet langer kon of wou begeleiden van het station van Gent naar de bushalte, ongeveer 50 meter verderop. Dit zou onder meer te maken hebben met het feit dat het NMBS-personeel niet verzekerd is buiten het stationsgebouw.

Is dat een reden voor het weigeren van hulp? Klopt het dat NMBS-medewerkers wel verzekerd zijn wanneer ze zich in hun eentje buiten het station begeven, maar niet wanneer er iemand naast hen loopt? Liggen er dan plots grote gevaren op de loer bij de begeleiding van andersvaliden? Heeft de NMBS al nagevraagd hoeveel een uitbreiding van de bestaande verzekeringsvoorwaarden zou kosten? Overweegt men om vrijwilligers in te schakelen of wordt alsnog de verzekeringspolis aangepast?

09.02 Joris Vandenbroucke (sp.a): Klopt het dat NMBS-medewerkers de richtlijn hebben gekregen om mensen met een beperking niet langer te begeleiden buiten het territorium van het station? Waarom was dat in het verleden dan wel toegestaan?

In het station Gent-Sint-Pieters liggen de bushaltes vlak naast het stationsgebouw, op enkele tientallen meters van het treinperron. Wil de minister laten onderzoeken of de begeleiding van mensen met een handicap van en naar deze bushaltes alsnog kan worden hervat? Zowel uit een VN-verdrag, als uit een EU-richtlijn vloeit voort dat er redelijke inspanningen moeten worden gedaan om personen met een beperking bij te staan in hun verplaatsing. Valt assistentie door een NMBS-medewerker tot een bushalte die op een kleine afstand van het station ligt, niet binnen die redelijke inspanningen?

09.03 Minister François Bellot (Nederlands): De NMBS voorziet vandaag in assistentie tot aan de uitgang van het station, zoals vermeld in de officiële communicatie van de NMBS aan haar klanten. Er zijn geen richtlijnen voor het personeel om assistentie te verlenen buiten het station. De NMBS heeft dan ook geen richtlijnen in die zin ineens gewijzigd.

De NMBS beschikt over een verzekeringspolis ter dekking van haar burgerrechtelijke aansprakelijkheid en die van haar medewerkers in de uitoefening van hun functie tegenover derden,

mobilité réduite. Aucune frontière territoriale particulière n'est mentionnée dans ladite police.

La SNCB considère qu'il n'est pas nécessaire d'adapter les clauses de l'assurance couvrant ses collaborateurs. Elle examine comment et à quelles conditions améliorer l'assistance et assurer la sécurité de ses clients atteints d'un handicap visuel.

En ce qui concerne le recours éventuel à des bénévoles, la SNCB a eu un premier contact informel avec des membres de TrainTramBus afin de s'informer à propos des expériences acquises lors d'un projet pilote déployé par le passé.

09.04 Tomas Roggeman (N-VA): Si la police d'assurance souscrite pour le personnel ne mentionne aucune restriction territoriale et qu'il ne faut, dès lors, pas en modifier les conditions, il appartient à la direction de la SNCB d'expliquer son refus de prêter assistance aux personnes handicapées. Tout doit être mis en œuvre afin de leur assurer également les services de base élémentaires et leur faciliter autant que faire se peut, l'accès aux gares et aux quais.

09.05 Joris Vandenbroucke (sp.a): Le ministre affirme que la réglementation relative à l'assistance n'a pas changé. Pourtant, à Gand, une personne handicapée a bel et bien vu son accompagnement modifié puisqu'elle ne peut plus être amenée de l'arrêt de bus au quai de la gare étant donné que cet arrêt de bus ne se trouve pas sur le territoire de la gare. La SNCB devrait faire preuve d'une flexibilité raisonnable dans le cadre des services qu'elle propose.

L'incident est clos.

Le **président:** La question n° 55002445C de M. Troosters est reportée et la question n° 55002458C de M. De Spiegeleer est transformée en question écrite. La question n° 55002475C de Mme Rohonyi est reportée. La question n° 55002485C de Mme Jadin est transformée en question écrite.

10 Question de Cécile Thibaut à François Bellot (Mobilité) sur "La ligne Virton-Luxembourg" (55002487C)

10.01 Cécile Thibaut (Ecolo-Groen): Le plan de transport 2020-2023 n'intègre pas la demande d'une ligne directe Virton-Luxembourg, pourtant

onder meer personen met een beperkte mobiliteit. In die verzekeringspolis zijn geen bijzondere territoriale grenzen opgenomen.

De verzekering van haar medewerkers moet volgens de NMBS niet worden aangepast. De NMBS onderzoekt hoe en onder welke voorwaarden de assistentie kan worden verbeterd en de veiligheid van haar klanten met een visuele handicap kan worden verzekerd.

Over een mogelijke inschakeling van vrijwilligers heeft de NMBS een eerste informele contact gehad met TreinTramBus om te peilen naar de ervaringen met een proefproject in het verleden.

09.04 Tomas Roggeman (N-VA): Als de verzekeringspolis van het personeel geen territoriale afbakening bevat en er daarom geen wijziging van de verzekeringsvoorwaarden nodig is, ligt de verklaring voor de weigering tot het begeleiden van andersvaliden volledig bij de NMBS-oversten. Men moet al het nodige doen om ook aan andersvalide passagiers de elementaire basisdienstverlening te verstrekken en om hun toegang tot de stations en de perrons zoveel mogelijk te vergemakkelijken.

09.05 Joris Vandenbroucke (sp.a): De minister zegt dat er niets is gewijzigd aan de reglementering rond het verlenen van assistentie, maar voor een persoon met een beperking in Gent is de assistentie toch effectief gewijzigd. Hij kan niet meer van een bushalte naar het perron worden gebracht, omdat die bushalte niet op het grondgebied van het station ligt. De NMBS moet in het kader van dienstverlening enige billijkheid aan de dag willen leggen.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter:** Vraag nr. 55002445C van de heer Troosters wordt uitgesteld en vraag nr. 55002458C van de heer De Spiegeleer wordt omgezet in een schriftelijke vraag. Vraag nr. 55002475C van mevrouw Rohonyi wordt uitgesteld. Vraag nr. 55002485C van mevrouw Jadin wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

10 Vraag van Cécile Thibaut aan François Bellot (Mobilité) over "De lijn Virton-Luxembourg" (55002487C)

10.01 Cécile Thibaut (Ecolo-Groen): Het vervoersplan 2020-2023 voorziet niet in een rechtstreekse verbinding tussen Virton en

soutenue par la Ville et le conseil provincial de Luxembourg. La SNCB s'était pourtant engagée à prendre des contacts avec les CFL et se disait ouverte à cette ligne directe.

Lorsque les travaux qui rendent actuellement la gare de Virton inutilisable seront terminés, l'enjeu sera de faire revenir les usagers et l'attractivité dépendra d'un temps compétitif par rapport à la voiture et de la non-rupture de charge.

Avez-vous consulté les CFL ou allez-vous le faire? Avez-vous connaissance de la position des CFL sur cette ligne directe Virton-Luxembourg? Quand la fin des travaux est-elle programmée sur cette ligne?

10.02 François Bellot, ministre (*en français*): En juillet 2019, les CFL ont décidé unilatéralement de supprimer les trains P directs entre Virton et Luxembourg via Rodange. Cette décision intervient notamment du fait que la moyenne des voyageurs transportés dans ces trains n'était pas suffisamment élevée.

Les voyageurs de Virton, Halanzy et Aubange gardent la possibilité de rejoindre Luxembourg – avec une correspondance à Athus – en 62 minutes, soit 4 minutes de plus que via les trains P directs, ce qui reste performant.

Ces dernières années, de nombreux travaux ont eu lieu sur la ligne 165. Lors de certaines phases de chantier en gare de Virton, le service des trains a dû être adapté et des bus de remplacement furent mis en service.

En outre, en mai et juin 2019, la ligne 167 entre Arlon et Athus a dû être coupée et des bus ont également remplacé les trains.

Selon Infrabel, il n'est pas prévu de travaux en 2020. En 2021, par contre, les travaux du terminal containers d'Athus, les travaux des CFL sur Rodange et le programme d'entretien auront un impact. En 2022, on restera dans un programme classique d'entretien sans interruption.

10.03 Cécile Thibaut (Ecolo-Groen): Je ne vous entends pas plaider pour la ligne directe, alors que le potentiel est là et que c'est la rupture de charge et les nombreux travaux qui rendent cette ligne non attractive. Les forces vives ont envoyé un signal à la SNCB, qui n'a malheureusement pas reçu d'écho de votre part.

Luxembourg, hoewel het stadsbestuur van Virton en de provincieraad van Luxemburg daar wel voor gepleit hebben. De NMBS had nochtans beloofd contact op te nemen met de Luxemburgse spoorwegen (CFL) en stond naar eigen zeggen open voor die rechtstreekse verbinding.

Na afloop van de werken waardoor het station Virton momenteel buiten gebruik is, zal men de reizigers weer naar de trein moeten lokken. Of de trein een aantrekkelijk alternatief voor de wagen is, zal afhangen van de reistijd en van het feit of men al dan niet moet overstappen.

Hebt u CFL benaderd of bent u dat van plan? Weet u hoe CFL tegenover een rechtstreekse verbinding tussen Virton en Luxemburg staat? Wanneer zullen de werken op die lijn klaar zijn?

10.02 Minister François Bellot (*Frans*): In juli 2019 heeft CFL unilateraal besloten de rechtstreekse P-treinen tussen Virton en Luxemburg via Rodange af te schaffen. Die beslissing werd meer bepaald genomen, omdat het gemiddelde reizigersaantal op die treinen te laag was.

De reizigers uit Virton, Halanzy en Aubange zullen nog altijd naar Luxemburg kunnen sporen – met een aansluiting in Athus –, en wel in 62 minuten, d.i. 4 minuten langer dan met de rechtstreekse P-trein, wat nog altijd snel is.

De voorbije jaren werden er veel werken uitgevoerd op lijn 165. Tijdens bepaalde stadia van de werken aan het station Virton moest de dienstregeling worden aangepast en werden er vervangbussen ingezet.

Daarnaast moest lijn 167 tussen Aarlen en Athus in mei en juni 2019 onderbroken worden en ook daar werden er vervangbussen ingezet.

Volgens Infrabel zijn er voor 2020 geen werken gepland. In 2021 zullen de werken in de Terminal Container Athus, de werken van de CFL in Rodange en het onderhoudsprogramma echter wel gevolgen hebben. In 2020 zal het klassieke programma van onderhoudswerken zonder onderbrekingen gevolgd worden.

10.03 Cécile Thibaut (Ecolo-Groen): Ik hoor u niet pleiten voor de directe verbinding, terwijl het potentieel er is en het net de overstappen en de talloze werken zijn die deze lijn onaantrekkelijk maken. De stakeholders hebben een signaal afgegeven aan de NMBS, dat jammer genoeg geen weerklink vond bij u.

L'incident est clos.

11 Question de Cécile Thibaut à François Bellot (Mobilité) sur "Le nouveau plan de transport 2020-2023 et les conséquences pour la province de Luxembourg" (55002488C)

11.01 Cécile Thibaut (Ecolo-Groen): Le nouveau plan de transport prévoit une augmentation de l'offre de 5 %. Malheureusement, il ne rétablit pas la correspondance entre les lignes 162 et 42 à Marloie. En raison de travaux, sept trains directs entre Luxembourg et Bruxelles ont été supprimés ou modifiés et leur retour n'est pas annoncé.

Confirmez-vous que ces trains ne seront pas remis en circulation? Quand prévoit-on leur retour?

11.02 François Bellot, ministre (*en français*): La SNCB a décidé d'augmenter son offre de transport pour répondre à la demande. Une première augmentation ciblée en 2017-2020 a permis de soutenir la croissance annuelle de voyageurs de 3,5 à 4 %. La SNCB poursuivra cette opération par étapes, en fonction de la disponibilité des infrastructures ferroviaires et de la fin des travaux sur certaines lignes, afin de proposer ou d'améliorer des relations IC, d'accroître l'offre suburbaine et d'améliorer la desserte autour des villes de taille moyenne.

Pour ce faire, on a discuté avec le Comité consultatif pour les voyageurs ferroviaires, les Régions, les provinces, les Villes et communes mais aussi les partenaires régionaux en matière de transport en vue de la coordination avec les bus, trams et métros. Les propositions délivrées ont été évaluées en termes techniques, financiers et de clients potentiels.

On attend les informations d'Infrabel sur l'échelonnement et la fin des travaux en cours. Après avoir soumis au SPF Mobilité le projet de plan de transport, la SNCB commandera les sillons à Infrabel en avril et donnera par la suite tous les détails utiles.

11.03 Cécile Thibaut (Ecolo-Groen): Les voyageurs devront encore faire preuve de patience.

L'incident est clos.

12 Question de Laurence Zanchetta à François

Het incident is gesloten.

11 Vraag van Cécile Thibaut aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het nieuwe vervoersplan 2020-2023 en de gevolgen ervan voor de provincie Luxemburg" (55002488C)

11.01 Cécile Thibaut (Ecolo-Groen): Het nieuwe vervoersplan voorziet in een uitbreiding van het aanbod met 5 %. Helaas wordt de aansluiting tussen de lijnen 162 en 42 in Marloie niet hersteld. Als gevolg van werken werden er zeven rechtstreekse treinen tussen Luxemburg en Brussel afgeschaft of werd de dienstregeling ervan gewijzigd en er wordt niet vermeld wanneer die treinen opnieuw normaal zullen rijden.

Kunt u bevestigen dat die treinen niet opnieuw zullen rijden? Wanneer zal dat wel het geval zijn?

11.02 Minister François Bellot (*Frans*): De NMBS heeft beslist het vervoersaanbod uit te breiden om aan de vraag te voldoen. Met een eerste gerichte uitbreiding tussen 2017 en 2020 heeft men de jaarlijkse toename van het aantal reizigers met 3,5 tot 4 % kunnen opvangen. De NMBS zal die operatie in fasen voortzetten, in functie van de beschikbaarheid van de spoorweginfrastructuur en de voltooiing van de werken op bepaalde lijnen, om nieuwe IC-verbindingen aan te bieden en de bestaande te verbeteren, het aanbod in de voorsteden te vergroten en de dienstverlening rond de middelgrote steden te verbeteren.

Daartoe heeft er overleg plaatsgevonden met het Raadgevend Comité van de Treinreizigers, de Gewesten, de provincies, de steden en gemeenten, maar ook met de gewestelijke vervoerbedrijven, om op die manier de aansluitingen op bussen, trams en metro's te verzekeren. De voorstellen die uit de bus zijn gekomen, werden op technisch en financieel vlak tegen het licht gehouden en er werd nagegaan hoeveel klanten ze zouden kunnen aantrekken.

Wij wachten nog op informatie van Infrabel over de fasering en de beëindiging van de werken die in uitvoering zijn. Nadat het ontwerpvervoersplan aan de FOD Mobiliteit zal zijn voorgelegd, zal de NMBS in april de rijpaden bij Infrabel bestellen en vervolgens alle nodige details geven.

11.03 Cécile Thibaut (Ecolo-Groen): De reizigers zullen dus nog geduld moeten oefenen.

Het incident is gesloten.

12 Vraag van Laurence Zanchetta aan François

Bellot (Mobilité) sur "Les dispositifs de surveillance et de sécurité aux abords des voies de chemin de fer" (55002496C)

12.01 Laurence Zanchetta (PS): En 2019, plus de 82 trains par jour, en moyenne, ont été supprimés, soit 10 % de plus qu'en 2018. Les vols de câbles et la présence de personnes sur les voies expliqueraient bien souvent ce phénomène. Les graffitis, qui réduisent la visibilité des conducteurs, coûtent cher à la SNCB (en 2018, leur nettoyage a coûté 4,2 millions d'euros). Des dispositifs de surveillance ont été mis en place afin d'éviter ce genre de situations mais force est de constater qu'ils ne sont pas assez efficaces.

Comment expliquer le nombre de trains supprimés en 2019? Quels sont les dispositifs de surveillance et de sécurité en place? Est-il envisagé d'investir dans de nouveaux dispositifs? Pour quel montant? Dans quelles régions?

12.02 François Bellot, ministre (en français): Les chiffres sur l'évolution du nombre de trains supprimés vous seront remis par écrit.

Infrabel m'informe de mesures contre les vols de câbles: prévention, comme par exemple le remplacement des câbles en cuivre par de l'aluminium quand c'est possible; détection par caméras et actions policières pour arrêter les voleurs. Contre le *trespassing*, Infrabel a installé des caméras de détection, des lampes bleues dissuasives, des tapis anti-*trespassing* et des clôtures. Des campagnes de sensibilisation adaptées au public cible sont menées.

Ces mesures ont permis d'améliorer la sécurité et la ponctualité dans les *hot spots*. Les agents constatateurs d'Infrabel infligent des amendes administratives aux contrevenants, conformément à la nouvelle loi policière.

De nouveaux dispositifs de détection sont en cours d'étude (traqueurs sur les câbles, *red scans*, drones).

La SNCB utilise des caméras DISC (*dynamic intrusion system camera*), qui peuvent être déplacées et couplées à des systèmes de détection d'intrusion. Elle suit les développements techniques et technologiques sur le marché de la sécurité et les bonnes pratiques de ses collègues étrangers.

L'incident est clos.

Bellot (Mobiliteit) over "De bewakings- en veiligheidsvoorzieningen in de nabijheid van treinsporen" (55002496C)

12.01 Laurence Zanchetta (PS): In 2019 werden er gemiddeld meer dan 82 treinen per dag afgeschaft, 10 % meer dan in 2018. Kabeldiefstal en de aanwezigheid van mensen op het spoor zouden dit fenomeen vaak verklaren. De graffiti, die het zicht van de bestuurders belemmeren, kosten de NMBS handenvol geld (in 2018 kostte het verwijderen ervan 4,2 miljoen euro). Er werden bewakingssystemen aangebracht om dergelijke situaties te voorkomen, maar men stelt vast dat ze niet efficiënt genoeg zijn.

Welke verklaring heeft men voor het aantal afgeschafte treinen in 2019? Welke bewakings- en veiligheidsmaatregelen werden er genomen? Zal men in nieuwe systemen investeren? Voor welk bedrag? In welke regio's?

12.02 Minister François Bellot (Frans): U zult de cijfers over de evolutie van het aantal geschrapte treinen schriftelijk krijgen.

Infrabel deelt me de maatregelen mee die er tegen kabeldiefstal genomen werden: preventieve maatregelen zoals de vervanging van koperen kabels door aluminium waar mogelijk; camerabewaking en politieacties om dieven tegen te houden. Infrabel heeft tegen de spoorlopers detectiecamera's, blauwe ontmoedigingslampen, struikelmatten en hekken geïnstalleerd. Er worden op de doelgroep afgestemde sensibiliseringscampagnes gevoerd.

Deze maatregelen hebben op deze hotspots tot een verbetering van de veiligheid en de stiptheid geleid. De vaststellende beambten van Infrabel leggen de overtreders administratieve boetes op, overeenkomstig de nieuwe politiewet.

Het gebruik van nieuwe detectieapparatuur (kabeltrackers, *red scans*, drones) wordt momenteel onderzocht.

De NMBS gebruikt DISC-camera's (*dynamic intrusion system camera*), die kunnen worden verplaatst en gekoppeld aan systemen die spoorlopers detecteren. De spoorwegmaatschappij volgt de technische en technologische marktontwikkelingen inzake beveiliging op de voet en put inspiratie uit de good practices van buitenlandse spoorwegbedrijven.

Het incident is gesloten.

13 Question de Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "Le transport combiné et le trafic diffus" (55002540C)

13.01 Tomas Roggeman (N-VA): La loi du 5 mai 2017 concernant le soutien au trafic diffus pour la période de 2017-2020 a prolongé le soutien au transport combiné pour cette période, avec des mécanismes de subside pour le transport de marchandises par le train. Ce système cessera d'être appliqué fin 2020.

Comment le ministre évalue-t-il ce soutien? Quel volume de trafic de marchandises a-t-il permis de soutenir? À combien est estimé le volume qui aurait sinon été pris en charge par le transport routier? Le ministre est-il favorable à une prolongation de quatre ans ou plus? Une concertation a-t-elle déjà eu lieu à ce sujet à l'échelon européen? Quel est le coût de ces systèmes depuis 2017?

13.02 François Bellot, ministre (en néerlandais): Un consultant procède actuellement à une évaluation de la mesure de soutien pour le compte du SPF Mobilité et Transports. Il sera également procédé dans ce cadre à une estimation de nombre de poids lourds qui ont pu être évités sur nos routes et du volume de trafic de marchandises soutenu. Des données sur les volumes par Région ne sont pas disponibles.

L'étude doit également permettre d'établir s'il est opportun de renouveler le soutien et selon quelles modalités. Le cas échéant, une nouvelle mesure sera élaborée et soumise au gouvernement, puis, après son accord, à la Commission européenne, l'objectif étant une prise d'effet le 1^{er} janvier 2021.

En 2017 et 2018, des subsides à hauteur de 4 060 000 euros et de 9 473 000 euros ont été versés respectivement pour le transport combiné et pour le transport diffus. En 2019, hors quatrième trimestre, ces montants étaient de respectivement 3 045 000 euros et 7 105 400 euros. La ventilation de ces subsides par Région n'est pas disponible.

13.03 Tomas Roggeman (N-VA): Quand les conclusions de cette étude seront-elles connues? Il reste encore un long chemin à parcourir d'ici dix mois, alors qu'il s'agit de mesures de soutien très importantes pour le fret ferroviaire.

13.04 François Bellot, ministre (en néerlandais): Je ne dispose personnellement d'aucune date butoir, mais j'espère pouvoir recevoir cette étude en mai ou en juin.

13 Vraag van Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het gecombineerd en verspreid vervoer" (55002540C)

13.01 Tomas Roggeman (N-VA): De wet van 5 mei 2017 over de steun voor gecombineerd en gespreid vervoer voor 2017-2020 verlengde de steun aan gecombineerd vervoer voor die periode, met subsidiemechanismen voor het goederenvervoer via de trein. Dat systeem loopt eind 2020 af.

Hoe evalueert de minister deze steun? Hoeveel goederentrafiek werd ermee ondersteund? Wat is het geschatte volume dat anders voor rekening was gekomen van het wegtransport? Is de minister gewonnen voor een verlenging met vier jaar of zelfs langer? Is daarover al overlegd met Europa? Hoeveel hebben deze systemen sinds 2017 gekost?

13.02 Minister François Bellot (Nederlands): Momenteel evalueert een consultant voor de FOD Mobiliteit en Vervoer de steunmaatregel. Daarbij zal men ook het aantal vrachtwagens ramen dat hiermee is uitgespaard en welk volume aan goederentrafieken er werd ondersteund. Volumes per Gewest zijn niet beschikbaar.

De studie moet ook uitwijzen of verdere steun noodzakelijk is en hoe dat dan best zou gebeuren. In dat geval zal een nieuwe maatregel worden uitgewerkt en voorgelegd aan de regering en vervolgens, na akkoord, aan de Europese Commissie, met de bedoeling om vanaf 1 januari 2021 in te gaan.

In 2017 en 2018 werden 4.060.000 en 9.473.000 euro aan subsidies uitbetaald aan respectievelijk het gecombineerd en het verspreid vervoer. In 2019 ging het zonder een vierde trimester om respectievelijk 3.045.000 euro en 7.105.400 euro. Er zijn geen subsidiebedragen per Gewest beschikbaar.

13.03 Tomas Roggeman (N-VA): Wanneer wordt de conclusie van die studie verwacht? Er moet immers nog een heel traject worden afgelegd tussen dit en tien maanden, terwijl het toch om heel belangrijke steunmaatregelen van het goederenvervoer over het spoor gaat.

13.04 Minister François Bellot (Nederlands): Ik heb geen echte einddatum van de studie, maar ik hoop ze in mei of juni te ontvangen.

L'incident est clos.

14 Question de Nathalie Dewulf à Pieter De Crem (Sécurité et Intérieur) sur "La sécurité dans les aéroports régionaux" (55002544C)

Le **président**: M. Bellot, le ministre chargé de Belgocontrol, répondra à cette question.

14.01 Nathalie Dewulf (VB): À en croire la presse, les scanners pour les bagages en soute des aéroports à Anvers et à Ostende-Bruges seraient régulièrement en panne, un certain nombre de portails pour passagers seraient défectueux et de nombreux scanners manuels pour le contrôle des passagers ne fonctionneraient pas non plus correctement.

Comment la sécurité des passagers et du personnel est-elle garantie?

14.02 François Bellot, ministre (en néerlandais): S'il ressort des inspections régulières des inspecteurs de sûreté de la Direction générale Transport aérien (DGTA) que les équipements de sûreté ne satisfont pas à la réglementation belge et européenne, un rapport est établi et l'aéroport doit prendre les mesures nécessaires, telles que le remplacement du matériel.

Les détecteurs de métaux portatifs ne peuvent être utilisés que comme un moyen supplémentaire dans le cadre d'une enquête de sûreté et ne remplacent pas la fouille. Leur mauvais fonctionnement ne constitue donc pas une menace pour la sécurité. Le personnel de sécurité a par ailleurs été formé pour appliquer des screenings alternatifs.

14.03 Nathalie Dewulf (VB): Pourrait-on faire appel à une entreprise de sécurité externe?

14.04 François Bellot, ministre (en néerlandais): Cela est possible, mais ce n'est pas le cas actuellement.

L'incident est clos.

15 Questions jointes de

- Frank Troosters à François Bellot (Mobilité) sur "Les nouveaux recrutements à la SNCB" (55002569C)
- Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "La contractualisation aux chemins de fer" (55002606C)
- Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité)

Het incident is gesloten.

14 Vraag van Nathalie Dewulf aan Pieter De Crem (Veiligheid en Binnenlandse Zaken) over "De veiligheid op de regionale luchthavens" (55002544C)

De **voorzitter**: Deze vraag zal worden beantwoord door minister Bellot, bevoegd voor Belgocontrol.

14.01 Nathalie Dewulf (VB): Volgens de pers zouden de scanners voor de ruimbagage van de luchthavens in Antwerpen en Oostende-Brugge geregeld uitvallen, zijn enkele passagierspoorten defect en functioneren ook veel handscanners voor passagierscontrole niet naar behoren.

Hoe wordt de veiligheid van de passagiers en het personeel gewaarborgd?

14.02 Minister François Bellot (Nederlands): Als uit de regelmatige inspecties van beveiligingsinspecteurs van het Directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV) blijkt dat beveiligingsapparatuur niet voldoet aan de Belgische en Europese regelgeving, dan wordt een rapport opgesteld en moet de luchthaven de nodige maatregelen nemen, zoals de vervanging van het materiaal.

Draagbare metaaldetectoren mogen alleen als aanvullend middel van een beveiligingsonderzoek worden gebruikt en vervangen niet de fouillering. Hun slechte werking vormt dus geen bedreiging voor de veiligheid. Bovendien is het veiligheidspersoneel opgeleid om alternatieve screenings toe te passen.

14.03 Nathalie Dewulf (VB): Kan een externe beveiligingsfirma worden ingeschakeld?

14.04 Minister François Bellot (Nederlands): Dat is mogelijk, maar is nu niet het geval.

Het incident is gesloten.

15 Samengevoegde vragen van

- Frank Troosters aan François Bellot (Mobilititeit) over "Nieuwe aanwervingen bij de NMBS" (55002569C)
- Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobilititeit) over "De contractualisering bij het spoor" (55002606C)
- Tomas Roggeman aan François Bellot

sur "Les fonctions statutaires dans les entreprises ferroviaires" (55002649C)

15.01 Frank Troosters (VB): La SNCB veut recruter 1 800 nouveaux collaborateurs.

S'agit-il surtout de nouveaux engagements ou est-il question de remplacements? Quel sera le statut de ces nouvelles recrues? S'agira-t-il simplement de collaborateurs statutaires ou s'agira-t-il d'engagements contractuels?

15.02 Tomas Roggeman (N-VA): Presque tout le personnel de la SNCB, d'Infrabel et de HR Rail a un statut de fonctionnaire. La CEO de la SNCB, Sophie Dutordoir, a parlé à la fin de l'année dernière d'un moment charnière pour permettre des engagements contractuels. Au cours des prochaines années, il y aura en effet énormément de départs à la retraite. À la SNCB, près de 20 % du personnel ont plus de 55 ans, ce pourcentage étant encore plus élevé chez Infrabel.

Le ministre confirme-t-il ces chiffres? Quelle est la proportion de départs par rapport à l'effectif global? Qu'implique cette situation pour la politique de recrutement en cours? Le ministre a-t-il pris des initiatives pour permettre le recrutement de contractuels, comme le prévoit l'accord de l'été de 2017? Le ministre partage-t-il l'avis que ce revirement est nécessaire pour la compétitivité de nos entreprises ferroviaires, compte tenu de la prochaine libéralisation du rail?

15.03 François Bellot, ministre (en néerlandais): Selon l'article 67 de la loi modifiée du 23 juillet 1926, le personnel des chemins de fer est employé en vertu du statut du personnel et de la réglementation du personnel. Le même article dispose que du personnel peut également être recruté en vertu d'un contrat de travail soumis à la loi du 3 juillet 1978 pour répondre à des buts bien précis. Les engagements contractuels sont dès lors possibles et il y est notamment recouru pour les fonctions d'ingénieur ou de technicien. Ces recrutements ne portent nullement préjudice aux engagements statutaires.

Pour les fonctions opérationnelles, la SNCB remplace les départs à raison de un pour un. Il est également tenu compte des besoins de nouveaux profils. L'effet des recrutements prévus sur la masse salariale totale de la SNCB sera limité étant donné le grand nombre de départs à la retraite.

Plusieurs activités ont été intégrées au sein de la filiale. Les membres du personnel responsables des tâches qui ont été reprises ont pu les poursuivre

(Mobilité) over "De statutaire functies in de spoorbedrijven" (55002649C)

15.01 Frank Troosters (VB): De NMBS wil 1.800 nieuwe medewerkers aanwerven.

Gaat het vooral over nieuwe aanwervingen of over vervangingen? Onder welk statuut worden de nieuwe personeelsleden aangeworven? Gaat het om louter statutaire medewerkers of worden zij op contractuele basis aangeworven?

15.02 Tomas Roggeman (N-VA): Bijna alle personeelsleden van de NMBS, Infrabel en HR Rail hebben een ambtenarenstatuut. NMBS-CEO Sophie Dutordoir sprak eind vorig jaar over een kantelpunt om contractuele aanwervingen van nieuw spoorwegpersoneel mogelijk te maken. De volgende jaren komt er immers een grote uitstroom van pensioengerechtigde personeelsleden. Bij de NMBS is bijna 20 % ouder dan 55 en bij Infrabel ligt het percentage nog hoger.

Bevestigt de minister die cijfers? Hoe verhoudt de uitstroom zich ten opzichte van het totale personeelsbestand? Wat betekent dit voor het lopende aanwervingsbeleid? Heeft de minister stappen genomen om contractuele aanwervingen mogelijk te maken, zoals vermeld in het Zomerakkoord van 2017? Deelt de minister de mening dat deze omslag nodig is voor de concurrentiepositie van onze spoorbedrijven als het spoor geliberaliseerd zal zijn?

15.03 Minister François Bellot (Nederlands): Volgens artikel 67 van de gewijzigde wet van 23 juli 1926 wordt het personeel van de spoorwegen tewerkgesteld volgens het personeelsstatuut en de personeelsreglementering. Daarnaast bepaalt hetzelfde artikel dat mensen ook kunnen worden aangeworven met een arbeidsovereenkomst onderworpen aan de wet van 3 juli 1978 met het oog op een aantal welbepaalde doelstellingen. Contractuele aanwervingen zijn dus mogelijk en gebeuren onder meer voor de functie van ingenieur of technicus. Dit betekent geen inbreuk op de statutaire aanwervingen.

Voor de operationele functies streeft de NMBS naar een een-op-eenvervanging. Ook wordt rekening gehouden met de nood aan bepaalde nieuwe profielen. Het effect van de geplande aanwervingen op de totale loonmassa binnen de NMBS zal beperkt zijn, gezien de grote uitstroom.

Bij de dochteronderneming werd een aantal activiteiten geïnternaliseerd. De personeelsleden die instonden voor de overgenomen taken kregen

dans une nouvelle entité.

Le nombre de collaborateurs à recruter dans les prochaines années dépend de facteurs tels que les départs, le plan de transport, les progrès technologiques et les budgets. Les départs naturels n'influencent pas sur le choix entre emploi contractuel ou statutaire. Je transmettrai à la commission les chiffres relatifs au nombre de travailleurs statutaires et au nombre de départs.

15.04 Tomas Roggeman (N-VA): Le ministre livre une synthèse de la réglementation sans répondre aux questions ayant trait à l'avenir. Dans le cadre de l'Accord de l'été de 2017, il dispose pourtant d'une large marge de liberté pour prendre des dispositions allant vers le recrutement de contractuels.

L'incident est clos.

16 Question de Wouter Raskin à François Bellot (Mobilité) sur "La création d'un institut d'accidentologie" (55002571C)

16.01 Wouter Raskin (N-VA): Les experts de la sécurité routière soulignent depuis plusieurs années déjà la nécessité de consacrer une étude approfondie aux causes des accidents de la circulation. En 2015, dans un plan d'action, la création d'un institut d'analyse des accidents de la route a été préconisée. Le Collège des procureurs généraux refuse toutefois que des tiers tirent des conclusions des constats qu'ils font lors d'accidents graves, et ce, en raison du respect de la vie privée des personnes concernées.

Où en est la création d'un tel institut? Quelle réponse apportera-t-on aux griefs formulés concernant le respect de la vie privée? Est-il indispensable de créer un institut à part entière ou l'analyse des accidents pourrait-elle être confiée à l'institut Vias? Où en est-on en ce qui concerne l'obligation, envisagée par les autorités européennes, d'équiper les véhicules neufs d'une boîte noire?

16.02 François Bellot, ministre (en néerlandais): La piste de la création d'un institut d'analyse des accidents de la route a été abandonnée. Mener des enquêtes approfondies concernant des dossiers judiciaires non clôturés serait effectivement en contradiction avec le secret de l'instruction. De nombreuses objections ont été formulées lors des discussions menées avec le Collège des procureurs généraux. L'institut Vias réalise déjà, avec

de la possibilité de leur permettre de continuer à exercer leurs fonctions au sein d'une nouvelle entité.

Het aantal personeelsleden dat in de komende jaren moet worden aangeworven hangt af van factoren zoals de uitstroom, het vervoersplan, de technologische evolutie en de budgetten. De natuurlijke uitstroom heeft geen invloed op de keuze voor contractuele of statutaire tewerkstelling. De cijfergegevens over het aantal statutaire werknemers en de uitstroom overhandig ik aan de commissie.

15.04 Tomas Roggeman (N-VA): De minister geeft een samenvatting van de regelgeving, maar gaat niet in op de vragen over de toekomst. De minister heeft nochtans voldoende bewegingsvrijheid om stappen te zetten richting contractualisering in het kader van het Zomerakkoord van 2017.

Het incident is gesloten.

16 Vraag van Wouter Raskin aan François Bellot (Mobiliteit) over "De oprichting van een instituut voor ongevalanalyse" (55002571C)

16.01 Wouter Raskin (N-VA): Verkeersexperts wijzen reeds jaren op de nood aan diepgaand onderzoek naar de oorzaken van verkeersongevallen. In 2015 werd in een actieplan gepleit voor de oprichting van een instituut voor ongevalanalyse. Het College van procureurs-generaal wil echter niet dat derden conclusies trekken uit hun bevindingen bij ernstige ongevallen, wegens de privacy van de betrokkenen.

Wat is de stand van zaken met betrekking tot de oprichting van dit instituut? Hoe zal er tegemoet gekomen worden aan de bezwaren in verband met privacy? Is een apart instituut vereist of kan deze analyse ook ondergebracht worden bij Vias? Wat is de stand van zaken van de Europese verplichting om nieuwe voertuigen uit te rusten met een zwarte doos?

16.02 Minister François Bellot (Nederlands): Het pad om een instituut voor ongevalanalyse op te richten werd verlaten. Verder ongevalonderzoek inzake niet-afgesloten gerechtelijke dossiers is inderdaad in tegenspraak met het geheim van het onderzoek. Uit besprekingen met het College van procureurs-generaal kwamen tal van bedenkingen naar voren. Onderzoeken inzake reeds afgesloten rechtszaken gebeuren reeds door het Vias, met

l'autorisation des magistrats locaux, des études relatives à des affaires judiciaires clôturées.

Ces dernières années, Vias a réalisé des études approfondies sur les accidents de la route, plus spécifiquement sur les accidents impliquant des camions. Cette année, il réalisera une étude sur les accidents de la route impliquant des vélos électriques et des *speed pedelecs*. Les règles relatives à la protection des données à caractère personnel doivent toujours être appliquées.

À partir de 2022, des boîtes noires devront être installées dans les nouveaux véhicules. Ce dispositif peut enregistrer des informations anonymes essentielles. Un projet pilote est actuellement en cours en Belgique, dans le cadre duquel les contrevenants aux limitations de vitesse récidivistes peuvent être condamnés à installer dans leur véhicule une boîte noire munie d'un cinémomètre, contrôlé par Vias pendant un an. Si ce projet s'avère fructueux, nous examinerons comment accélérer l'intégration de boîtes noires au sein des véhicules dans le cadre de la politique de sécurité routière.

16.03 Wouter Raskin (N-VA): L'idée de la création d'un institut d'accidentologie a donc été écartée en raison de problèmes liés à la protection de la vie privée. Serons-nous tenus au courant des résultats du projet pilote étudiant l'utilisation d'une boîte noire?

L'incident est clos.

17 Question de Wouter Raskin à François Bellot (Mobilité) sur "Le coût des peines alternatives" (55002573C)

17.01 Wouter Raskin (N-VA): Les États Généraux de la Sécurité Routière ont mené à un plan d'action. L'une des mesures consiste à faire supporter par les contrevenants une partie ou la totalité du coût des peines alternatives telles que les cours de sécurité routière, plutôt que de le mettre à charge de la collectivité comme c'est le cas aujourd'hui.

Quel était le montant concerné ces trois dernières années? Le ministre envisage-t-il également de mettre en place un dispositif visant à faire supporter une partie ou la totalité de ce coût par les contrevenants? Toutes les peines alternatives seraient-elles prises en compte ou seulement certaines d'entre elles?

17.02 François Bellot, ministre (en néerlandais): On préconise de faire supporter le coût des

machtiging van de plaatselijke magistraten.

Vias heeft de laatste jaren diepteonderzoeken naar verkeersongevallen uitgevoerd, specifiek naar ongevallen met vrachtwagens. Dit jaar zal het onderzoek voeren naar verkeersongevallen met elektrische fietsen en speedpedelecs. De regels voor de bescherming van persoonsgegevens moeten steeds worden opgevolgd.

Zwarte dozen moeten vanaf 2022 in nieuwe voertuigen worden ingebouwd. Dit toestel kan cruciale geanonimiseerde informatie aanreiken. Momenteel loopt er een proefproject in ons land waarbij recidiverende snelheidsovertreders veroordeeld kunnen worden tot een zwarte doos met een continue snelheidsmeting die door het Vias voor één jaar wordt opgevolgd. Als dit succesvol blijkt, dan zullen we bekijken hoe we de zwarte doos versneld kunnen integreren als onderdeel van het verkeersveiligheidsbeleid.

16.03 Wouter Raskin (N-VA): Het idee van een instituut voor ongevalanalyse werd dus afgevoerd omwille van de privacyproblematiek. Zullen wij op de hoogte gebracht worden over de resultaten van het proefproject met de zwarte doos?

Het incident is gesloten.

17 Vraag van Wouter Raskin aan François Bellot (Mobiliteit) over "De kost van alternatieve straffen" (55002573C)

17.01 Wouter Raskin (N-VA): De Staten-generaal voor de Verkeersveiligheid heeft tot een actieplan aanleiding gegeven. Een van de daarin vermelde maatregelen wil de kostprijs van alternatieve straffen, zoals verkeerscursussen, gedeeltelijk of volledig ten laste te leggen van de overtreeders in plaats van de samenleving te laten betalen, zoals vandaag het geval is.

Om welk bedrag ging het de voorbije drie jaar? Denkt ook de minister aan een regeling om de kostprijs volledig of gedeeltelijk ten laste te leggen van de overtreeders? Zou dit dan gelden voor alle alternatieve straffen of voor een selectie?

17.02 Minister François Bellot (Nederlands): Het is aanbevolen dat de dader zelf de kosten van de

mesures alternatives par l'auteur lui-même et cela, pour lui faire prendre conscience de la gravité du délit qu'il a commis et augmenter ainsi la probabilité qu'il modifie son comportement. Il faut néanmoins pouvoir autoriser certaines exceptions lorsque le coût des mesures alternatives est tel qu'aucun contrevenant n'y aurait recours s'il devait supporter leur coût personnellement. Dans pareils cas, une contribution des Communautés serait légitime.

Lorsqu'une nouvelle sanction alternative est testée dans le cadre d'un projet pilote, il peut être nécessaire de prévoir un financement pour trouver des volontaires. Ainsi, le coût des boîtes noires dans le cadre d'un projet pilote ciblant les récidivistes dépasse les 1 000 euros.

Un tel projet ne pourrait pas voir le jour sans un coup de pouce des autorités. Si la peine alternative est plus efficace que l'amende classique pour parvenir à un changement des comportements, un financement par les Communautés peut être profitable à la collectivité. Quoi qu'il en soit, l'auteur même doit aussi toujours apporter une contribution financière.

Je ne dispose pas des montants alloués par le SPF Justice aux différentes organisations pour le financement des peines alternatives. Je ne possède que les chiffres des cours de formation *Driver Improvement* de l'institut Vias, mais d'autres organismes sont également actifs dans ce domaine. Les coûts des autres peines alternatives telles que les visites obligatoires dans un centre de revalidation et les travaux d'intérêt général, n'y sont pas inclus.

Mon administration prépare un projet d'arrêté royal qui permettra, pour certaines infractions telles que les excès de vitesse, de proposer une formation plutôt qu'une perception immédiate. Les coûts de la formation seraient entièrement pris en charge par le contrevenant. Afin de garantir que le montant sera proportionnel au montant en cas de perception immédiate, la formation proposée sera de courte durée. Cette réglementation doit encore être examinée avec la Justice et les Régions.

Comme le gouvernement est en affaires courantes, il est impossible de préciser quand ce système de formation pourra être instauré.

17.03 Wouter Raskin (N-VA): Les États généraux datent de 2015. Bien que nous soyons en affaires courantes, nous devons continuer à nous soucier du problème de la sécurité routière comme de

alternatieve maatregelen draagt, omdat ze hem of haar bewust maakt van de ernst van het delict en zo de kansen bevordert om zijn of haar gedrag te wijzigen. Bepaalde uitzonderingen moeten mogelijk blijven, wanneer de kosten van de alternatieve maatregelen van die aard zijn dat geen enkele overtreder er een beroep op zou doen wanneer hij die volledig zou moeten dragen. In die gevallen kan een bijdrage vanuit de Gemeenschappen gerechtvaardigd zijn.

Wanneer een nieuwe, alternatieve sanctie via een proefproject wordt getest, kan het nodig zijn om in financiering te voorzien met het oog op het vinden van vrijwilligers. Zo kosten de zwarte dozen in het kader van een proefproject van recidivisten meer dan 1.000 euro.

Zonder een duwtje in de rug vanwege de overheid zou een dergelijk project niet kunnen worden uitgevoerd. De samenleving kan baat hebben bij gemeenschapsfinanciering wanneer de alternatieve maatregel effectiever is dan de traditionele boete om een gedragsverandering te verkrijgen, maar in ieder geval moet de dader ook zelf steeds een financiële bijdrage leveren.

Ik beschik niet over de bedragen die de FOD Justitie voor de financiering van de alternatieve maatregelen aan de verschillende organisaties heeft toegekend. Ik beschik alleen over de cijfers van de Driver Improvement-opleidingen van Vias institute, maar er zijn ook andere instanties op dat vlak actief. De kosten van andere alternatieve straffen, zoals een verplicht bezoek aan een revalidatiecentrum en werkstraffen, zijn er niet inbegrepen.

Mijn administratie bereidt een ontwerp van KB voor waardoor men voor bepaalde overtredingen, zoals snelheidsovertredingen, een alternatieve opleiding kan voorstellen in plaats van een onmiddellijke inning. De kosten van de opleiding zouden volledig worden gedragen door de overtreder. Om ervoor te zorgen dat het bedrag in verhouding is met het bedrag bij onmiddellijke inning, zal de voorgestelde opleiding van korte duur zijn. Deze regeling moet nog worden besproken met Justitie en met de Gewesten.

Ten gevolge van deze periode van lopende zaken is het onmogelijk te zeggen wanneer dit systeem van alternatieve opleiding zal kunnen worden ingevoerd.

17.03 Wouter Raskin (N-VA): De Staten-generaal dateert al van 2015. Ondanks deze periode van lopende zaken moeten wij het probleem van de verkeersveiligheid en een aantal ambities die ooit

diverses ambitions que des experts et des citoyens avaient définies à l'époque.

L'incident est clos.

18 Questions jointes de

- Maria Vindevoghel à François Bellot (Mobilité) sur "La liaison ferroviaire avec le port de Bruxelles menacée" (55002607C)
- Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "Schaerbeek-Formation" (55002647C)
- Gilles Vanden Burre à François Bellot (Mobilité) sur "La liaison ferroviaire avec le port de Bruxelles" (55002683C)
- Kim Buyst à François Bellot (Mobilité) sur "La liaison ferroviaire avec le port de Bruxelles" (55003115C)

18.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Alors que la priorité du moment consiste à rechercher des alternatives durables au transport routier, Infrabel va démonter l'accès ferroviaire au port de Bruxelles et à l'usine Audi de Forest. Une étude d'incidence a révélé qu'en maintenant le raccordement ferroviaire, il serait déjà possible à court terme de retirer 220 poids lourds par semaine du réseau routier bruxellois et que ce chiffre pourrait encore croître dans une large mesure à l'avenir. L'importante ligne marchandises 26A sera démontée au mois de mai sans qu'une alternative soit proposée après l'été. Cette décision pourrait faire revenir 3 300 camions supplémentaires par semaine sur les routes de Bruxelles. Le port, la Région de Bruxelles-Capitale et la société Lineas ont cité Infrabel en justice étant donné que le gestionnaire de l'infrastructure violait ainsi l'obligation européenne de prévoir une liaison ferroviaire dans chaque port belge.

Est-il exact qu'Infrabel a l'intention de supprimer la ligne 26A? Quelles démarches ont déjà été entreprises dans ce cadre et quel est le calendrier des travaux? Audi Brussels et d'autres entreprises des environs pourront-elles encore être approvisionnées par le rail à partir de l'été 2020? Le ministre est-il disposé à prendre les mesures nécessaires pour préserver cette ligne ferroviaire?

18.02 Tomas Roggeman (N-VA): D'ici la fin 2020, les entreprises ferroviaires nationales doivent autoriser la vente des terrains de Schaerbeek-Formation. La Région bruxelloise et le port de Bruxelles ont assigné Infrabel en raison de la suppression planifiée de l'unique voie de raccordement vers le port bruxellois.

Quelles infrastructures prévoit-on de démolir? Pour quand? Existe-t-il d'autres liaisons ferroviaires pour

door experts en burgers zijn neergeschreven, ter harte blijven nemen.

Het incident is gesloten.

18 Samengevoegde vragen van

- Maria Vindevoghel aan François Bellot (Mobilité) over "De bedreigde spooraansluiting met de haven van Brussel" (55002607C)
- Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobilité) over "Schaerbeek-Vorming" (55002647C)
- Gilles Vanden Burre aan François Bellot (Mobilité) over "De spoorverbinding met de haven van Brussel" (55002683C)
- Kim Buyst aan François Bellot (Mobilité) over "De spoorverbinding met de haven van Brussel" (55003115C)

18.01 Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Duurzame alternatieven voor vrachtvervoer via de weg zijn broodnodig op en uitgerend nu gaat Infrabel de spoorontsluiting van de Brusselse haven en de Audifabriek te Vorst opbreken. Uit een impactstudie blijkt dat, als men de spooraansluiting handhaaft, men op korte termijn al 220 vrachtwagens per week uit het Brusselse verkeer zou kunnen weghouden en op langere termijn mogelijk nog veel meer. Ook de belangrijke vrachtspoorlijn 26A wordt vanaf mei opgebroken, zonder haalbaar alternatief na de zomer. Daardoor zouden meteen wekelijks 3.300 extra vrachtwagens in het Brusselse verkeer terechtkomen. De haven, het Brusselse Gewest en de firma Lineas hebben Infrabel gedagvaard, omdat het aldus de Europese verplichting schendt om elke Belgische haven een spoorverbinding te bieden.

Klopt het dat Infrabel van plan is om lijn 26A af te voeren? Wat heeft men in dat verband al ondernomen en wat is de timing van dat plan? Zullen Audi Brussels en andere omliggende bedrijven nog per trein kunnen worden bevoorradet vanaf de zomer van 2020? Is de minister bereid het nodige te doen om de spoorlijn alsnog te vrijwaren?

18.02 Tomas Roggeman (N-VA): De nationale spoorbedrijven moeten de terreinen van Schaerbeek-Vorming tegen eind 2020 vrijgeven voor verkoop. Het Brussels Gewest en de haven van Brussel hebben Infrabel gedagvaard omdat men het enige aansluitingspoor naar de Brusselse haven wil afbreken.

Welke infrastructuur wordt er afgebroken? Tegen wanneer? Zijn er nog andere spoorverbindingen

le désenclavement du port bruxellois? Pourquoi la construction d'une liaison alternative permanente n'est-elle toujours pas achevée après seize années, alors qu'Infrabel sait depuis 2004 qu'il doit cesser ses activités sur ce site? À quoi ont abouti, jusqu'ici, les entretiens entre le Fonds de l'infrastructure ferroviaire (FIF) et la Région bruxelloise? Y a-t-il, hormis la Région bruxelloise, d'autres candidats acquéreurs pour les terrains? Est-il question d'un prix de vente de 40 millions d'euros? A-t-on fait procéder à une estimation? Comment le ministre entend-il concilier la rentabilité des terrains de Schaerbeek-Formation avec le désenclavement du port de Bruxelles?

18.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Le port de Bruxelles joue un rôle important dans la résolution du problème de la mobilité. Afin de réaliser son potentiel en tant que centre logistique de l'avenir, une intermodalité avec d'autres moyens de transport durables est essentielle. L'Europe exige également que les ports intérieurs soient raccordés aux infrastructures routières et ferroviaires.

Le démantèlement de cette liaison ferroviaire sur la rive gauche constitue tout simplement une erreur historique. L'intention d'Infrabel de supprimer l'unique liaison ferroviaire qui subsiste sur la rive droite le serait tout autant. C'est pourquoi le port a, à juste titre, traduit Infrabel en justice.

À quelles sanctions la Belgique et Infrabel s'exposent-elles? Quelles actions ont-elles déjà été entreprises?

18.04 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): Conformément à l'arrêté royal du 30 décembre 2004, un terrain de 40 ha situé sur le site de Schaerbeek-Formation a été transféré au Fonds de l'infrastructure ferroviaire. Infrabel est tenue de libérer entièrement le site d'ici au 31 décembre 2020 et de démonter toutes les infrastructures ferroviaires sous peine d'astreintes financières de 7 millions d'euros par an.

Deux infrastructures ferroviaires se trouvent actuellement sur le terrain concerné. La ligne 26A, qui est destinée au transport de marchandises, est utilisée par Audi. Une voie de raccordement ferroviaire au port de Bruxelles traverse également la zone en question. Un trajet alternatif est possible pour la ligne 26A en reliant un tunnel au réseau ferroviaire. La circulation des trains devra être interrompue du 1^{er} juin au 31 août 2020 pour permettre l'exécution de ces travaux.

Le transport de marchandises en provenance et à

pour de l'ontsluiting van de Brusselse haven? Waarom is de bouw van een permanente alternatieve verbinding na zestien jaar nog niet af, terwijl Infrabel sinds 2004 weet dat het haar activiteiten daar moet stopzetten? Wat hebben de gesprekken tussen het Fonds voor spoorweginfrastructuur (FSI) en het Brussels Gewest tot dusver opgeleverd? Zijn er behalve het Brusselse Gewest nog andere kandidaat-kopers voor de terreinen? Is er sprake van een verkoopprijs van 40 miljoen euro? Is er een schatting geweest? Hoe wil de minister de rendabiliteit van de terreinen van Schaerbeek-Vorming in overeenstemming brengen met de ontsluiting van de Brusselse haven?

18.03 Kim Buyst (Ecolo-Groen): De haven van Brussel speelt een belangrijke rol in het ontwarren van de Brusselse mobiliteitsknoop. Om haar potentieel als logistiek centrum van de toekomst te verwezenlijken, is intermodaliteit met andere duurzame vervoermiddelen essentieel. Ook voor Europa moeten binnenhavens op de weg- en spoorinfrastructuur aangesloten zijn.

De afbouw van deze spoorverbinding aan de linkeroever is zonder meer een historische fout. Dat zou het voornemen van Infrabel – de verwijdering van de enig overgebleven spoorverbinding op de rechteroever – ook zijn. De haven heeft Infrabel dan ook terecht gedagvaard.

Welke sanctiemaatregelen riskeren België en Infrabel? Welke acties werden er al ondernomen?

18.04 Minister François Bellot (*Nederlands*): Ingevolge het KB van 30 december 2004 werd een terrein van 40 ha op de site Schaerbeek-Vorming overgedragen aan het Fonds voor spoorweginfrastructuur. Infrabel moet de site tegen 31 december 2020 volledig vrij gemaakt hebben en alle spoorweginfrastructuur opgebroken hebben. Doet Infrabel dat niet, dan moet jaarlijks een boete van 7 miljoen euro worden betaald.

Op het terrein liggen twee spoorinfrastructuren. De lijn 26A, bestemd voor goederenverkeer, wordt gebruikt door Audi. Daarnaast is er een aansluitspoor naar de haven van Brussel. Voor lijn 26A is er een alternatief traject mogelijk door een tunnel te verbinden met het spoornet. Om die werken te kunnen uitvoeren moet het treinverkeer van 1 juni tot 31 augustus onderbroken worden.

Het goederenvervoer van en naar Audi kan vanaf

destination d'Audi pourra être repris à partir du 1^{er} septembre 2020. Pour la période d'été, des itinéraires alternatifs pour Audi seront étudiés.

Infrabel n'a pas connaissance d'une étude d'impact selon laquelle l'interruption de la ligne entraînerait 220 camions supplémentaires à court terme et 3 300 camions à long terme sur les routes bruxelloises. En ce qui concerne les vingt trains Audi, ils ne circulent pas sur cette liaison ferroviaire sur une base quotidienne mais hebdomadaire.

Le port de Bruxelles a entamé une procédure en référé afin de maintenir la connexion. Infrabel a demandé que toutes les parties concernées soient présentes. Selon Infrabel, il n'y a pas d'autre liaison ferroviaire avec le port. Infrabel a toujours cherché la solution la plus satisfaisante pour toutes les parties.

Infrabel a négocié avec le FIF et obtenu une prolongation du délai jusqu'au 30 juin 2021. Le raccordement ferroviaire pourra ainsi rester opérationnel jusqu'au 30 décembre 2020, l'infrastructure pouvant être maintenue jusqu'au 21 mars 2021. Cette décision laisse un délai supplémentaire pour parvenir à une solution négociée ou pour se prononcer sur le fond de l'affaire.

Le 20 décembre 2019, le tribunal de première instance de Bruxelles a rejeté la demande de mesures provisoires adressée par le port étant donné que la convention entre le FIF et Infrabel permet provisoirement de régler la situation. Par ailleurs, le tribunal a déclaré recevables tous les griefs formulés par le port, à l'exception de la demande concernant une servitude. Un jugement sur le fond doit encore intervenir à ce propos.

Présidente: Kim Buyst

[18.05] Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Il est inconcevable que chez Audi, on soit toujours dans l'incertitude la plus totale à propos de ce dossier. Il convient, du reste, d'étendre plutôt que de démanteler le transport ferroviaire de marchandises. La suppression de la voie se trouvant sur ce terrain est une atteinte à l'intérêt général et ne sert que les propriétaires du terrain. Il est absurde que le FIF, entièrement aux mains de l'État, et l'entreprise publique qui développera le terrain se mettent des bâtons dans les roues plutôt que de rechercher conjointement une solution.

[18.06] Tomas Roggeman (N-VA): L'imbroglieo légal dans lequel nous nous trouvons actuellement aurait pu être évité. Les objectifs du projet dans ce

1 septembre 2020 worden hervat. Voor de zomermaanden worden alternatieve trajecten voor Audi bestudeerd.

Infrabel is niet op de hoogte van een impactstudie volgens de welke de lijnonderbreking zou leiden tot 220 extra vrachtwagens op korte termijn en tot 3.300 vrachtwagens op lange termijn op de Brusselse wegen. Er rijden ook niet dagelijks maar wekelijks twintig Auditreinen op deze spoorverbinding.

De haven van Brussel heeft een procedure in kortgeding opgestart om de verbinding te behouden. Infrabel heeft gevraagd dat alle betrokken partijen hierbij aanwezig zouden zijn. Volgens Infrabel is er geen andere spoorverbinding met de haven. Infrabel heeft altijd gezocht naar de meest bevredigende oplossing voor alle partijen.

Infrabel heeft met het FSI onderhandeld en heeft een verlening van de termijn tot 30 juni 2021 verkregen. Het aansluitspoor kan daardoor in dienst blijven tot 30 december 2020 en de infrastructuur kan behouden blijven tot 21 maart 2021. Dat geeft extra tijd om via onderhandelingen tot een oplossing te komen of om een uitspraak te doen over de grond van de zaak.

De rechtbank van eerste aanleg van Brussel heeft op 20 december 2019 het verzoek om voorlopige maatregelen van de haven verworpen omdat de situatie voorlopig kan worden geregeld via de overeenkomst tussen het FSI en Infrabel. Verder heeft de rechtbank alle grieven van de haven onontvankelijk verklaard, met uitzondering van de vraag of er sprake is van een erfdiensbaarheid. Daarover volgt er nog een uitspraak ten gronde.

Voorzitter: Kim Buyst

[18.05] Maria Vindevoghel (PVDA-PTB): Het is ongelooflijk dat de mensen bij Audi nog totaal niet weten wat er zal gebeuren. Het goederenvervoer per spoor moet bovendien worden uitgebreid in plaats van afgebouwd. Het opbreken van het spoor op dat terrein is een aanslag op het algemeen belang en dient enkel de grondbezitters. Het is absurd dat het FSI, dat volledig in handen is van de overheid, en het overheidsbedrijf dat het terrein zal ontwikkelen, elkaar tegenwerken in plaats van samen naar een oplossing te zoeken.

[18.06] Tomas Roggeman (N-VA): De juridische slangenkuil waarin men nu is beland, had vermeden kunnen worden. De doelstellingen van

domaine étaient déjà prêts en 2004. On a eu seize années, pas moins, pour parvenir à une solution. Ce temps n'a pas été utilisé. J'espère que, cet été, les travaux se dérouleront sans problème, de sorte que l'interruption ne devrait pas durer plus de trois mois.

18.07 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Nous espérons que le ministre continuera à accorder une attention suffisante à ce dossier, car les modes de transport durables doivent être utilisés davantage et ne pas être moins utilisés.

18.08 François Bellot, ministre (*en français*): Cet accord de 2003 visait à construire le stade national sur le terrain. Cela a pris du temps. Des négociations avec le Fonds de l'infrastructure ferroviaire (FIF), dépendant du ministre des Finances, ont eu lieu pour la vente. Bruxelles souhaitait acheter 18 des 40 hectares mais cet espace enclavait le reste. Le FIF a finalement décidé de vendre le tout. Une mise en concurrence des offres est obligatoire.

Il existe une solution technique pour le raccordement du port de Bruxelles mais il faut savoir qui va la financer. Durant la négociation, le Port de Bruxelles a entamé une procédure judiciaire qui a bloqué les négociations. Le tribunal a décidé qu'il n'y avait pas d'obligation en fonction du règlement européen, sans débattre du fond. C'est dans l'intérêt de la Région bruxelloise de trouver une solution. Il faut se remettre autour de la table mais c'est au FIF, qui est propriétaire, que revient l'initiative, et au ministère des Finances de revoir l'arrêté. La Région bruxelloise ne peut laisser un tel ensemble à l'abandon.

L'incident est clos.

La **présidente**: La question n° 55002620C de Mme Depraetere est transformée en question écrite.

19 Question de Pieter De Spiegeleer à François Bellot (Mobilité) sur "La demande d'une liaison directe entre Grammont (région de la Dendre) et Ostende" (55002628C)

19.01 Pieter De Spiegeleer (VB): Si vous souhaitez voyager de la région de la Dendre vers Gand, Bruges ou la côte, un changement de train, au minimum, est inéluctable. Bien que la côte se

het project op dat terrein waren al klaar in 2004. Men had maar liefst zestien jaar om tot een oplossing te komen. Die tijd is niet gebruikt. Ik hoop dat de werken deze zomer vlot verlopen zodat de onderbreking niet langer dan drie maanden moet duren.

18.07 Kim Buyst (Ecolo-Groen): Wij hopen dat de minister dit dossier voldoende aandacht blijft geven. Duurzame transportmodi moeten immers meer in plaats van minder worden ingezet.

18.08 Minister François Bellot (*Frans*): Dit akkoord van 2003 had tot doel de bouw van het nationale stadion op dat terrein mogelijk te maken. Dat nam tijd in beslag. Er werd over de verkoop onderhandeld met het Fonds voor spoorweginfrastructuur (FSI), waarvoor de minister van Financiën bevoegd is. De stad Brussel wilde 18 van de 40 hectaren kopen, maar die oppervlakte omsloot de rest. Het FSI besliste uiteindelijk om het volledige terrein te verkopen. Een aanbestedingsprocedure met oproep tot mededinging is verplicht.

Er bestaat een technische oplossing voor de aansluiting met de haven van Brussel, maar we moeten weten wie die zal financieren. Tijdens de onderhandelingen heeft de Haven van Brussel een gerechtelijke procedure ingesteld waardoor de onderhandelingen werden opgeschort. De rechtbank besliste dat er op basis van de Europese verordening geen sprake van verplichting was, zonder in te gaan op de grond van de zaak. Het is in het belang van het Brussels Gewest dat er een oplossing wordt gevonden. Het is belangrijk dat men weer om de tafel gaat zitten, maar het is aan het FSI, dat de eigenaar is, om het initiatief te nemen, en aan de minister van Financiën om het koninklijk besluit te herzien. Het Brussels Gewest kan deze site niet zomaar verwaarlozen.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 55002620C van mevrouw Depraetere wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

19 Vraag van Pieter De Spiegeleer aan François Bellot (Mobiliteit) over "De vraag tot rechtstreekse verbinding tussen Geraardsbergen (Denderstreek) en Oostende" (55002628C)

19.01 Pieter De Spiegeleer (VB): Wie vanuit de Denderstreek naar Gent, Brugge of de kust wil sporen, heeft daar altijd minstens één overstap voor nodig. Hoewel de kust 80 tot 100 kilometer veraf is,

trouve à une distance de 80 à 100 km, les habitants de la région privilégient souvent la voiture. C'est hallucinant. En outre, l'infrastructure, avec la correspondance à Denderleeuw, est en place. C'est donc tout simplement une question de volonté.

Cette question a-t-elle fait l'objet d'une concertation avec les autorités locales, provinciales ou flamandes? La SNCB envisage-t-elle de mettre des trains en service entre Grammont et Ostende?

19.02 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): Dans le cadre du plan transport 2020-2023, la SNCB entend augmenter son offre, entre autres en fonction de la disponibilité d'infrastructures et de matériel roulant supplémentaires. L'adaptation des horaires fait suite à de vastes consultations.

En décembre 2019, le plan de transport 2020-2023 a été approuvé par le conseil d'administration. Début avril 2020, la SNCB commandera les sillons et Infrabel examinera leur faisabilité technique. Ensuite, tout le monde sera informé du nouveau plan de transport.

Président: Jean-Marc Delizée

19.03 Pieter De Spiegeleer (VB): Le plan de transport 2020-2023 ne répond pas aux préoccupations de ma région. La demande a pourtant déjà été intégrée dans plusieurs stratégies ferroviaires de l'administration flamande. J'espère que nous pourrions, au-delà des clivages qui séparent les partis politiques, réaliser le désenclavement de la région de la Dendre et du sud-est de la Flandre vers le chef-lieu de notre province et la côte.

L'incident est clos.

20 Question de Joris Vandenbroucke à François Bellot (Mobilité) sur "La vitesse maximale sur les autoroutes" (55002645C)

20.01 Joris Vandenbroucke (sp.a): Le gouvernement néerlandais a décidé de ramener la vitesse maximale autorisée sur les autoroutes à 100 km/h entre 06.00 et 19.00 heures. La vitesse maximale actuelle – de 120 ou 130 km/h selon le lieu – demeure d'application la nuit. Il s'agit de l'une des mesures urgentes visant à réduire les émissions d'oxydes d'azote.

Le ministre a-t-il connaissance d'études démontrant qu'une diminution de la vitesse maximale aurait des effets positifs au niveau des émissions, de la pollution atmosphérique, des accidents et des

choisir des gens souvent pour la voiture. C'est hallucinant. En outre, l'infrastructure, avec la correspondance à Denderleeuw, est en place. C'est donc tout simplement une question de volonté.

Is er over deze vraag overlegd met lokale, provinciale of Vlaamse overheden? Overweegt de NMBS om treinen in te leggen tussen Geraardsbergen en Oostende?

19.02 Minister François Bellot (*Nederlands*): Met het vervoersplan 2020-2023 wil de NMBS het aanbod verhogen, onder meer in functie van de beschikbaarheid van bijkomende infrastructuur en rollend materieel. De aanpassing van de dienstregeling komt er na een uitgebreide consultatieronde.

In december 2019 werd het vervoersplan 2020-2023 door de raad van bestuur goedgekeurd. Begin april 2020 zal de NMBS de rijpaden bestellen en zal Infrabel ze onderzoeken op hun technische haalbaarheid. Daarna zal iedereen worden ingelicht over het nieuwe vervoersplan.

Voorzitter: Jean-Marc Delizée

19.03 Pieter De Spiegeleer (VB): De bezorgdheden van mijn regio komen niet aan bod in het vervoersplan 2020-2023. De vraag is nochtans al in meerdere spoorwegstrategieën van de Vlaamse overheid opgenomen. Ik hoop dat we over de partijgrenzen heen kunnen zorgen voor de ontsluiting van de Denderstreek en Zuid-Oost-Vlaanderen richting onze provinciehoofdstad en de kust.

Het incident is gesloten.

20 Vraag van Joris Vandenbroucke aan François Bellot (Mobilititeit) over "De maximumsnelheid op autosnelwegen" (55002645C)

20.01 Joris Vandenbroucke (sp.a): De Nederlandse regering heeft beslist om de maximumsnelheid op de autosnelwegen tussen 06.00 en 19.00 uur te verlagen naar 100 km/uur. 's Nachts blijft de huidige maximumsnelheid – 120 of 130 km/uur naargelang van de locatie – er gehandhaafd. Het is een van de urgente maatregelen om de stikstofuitstoot te verlagen.

Kent de minister onderzoeken die uitwijzen dat een verlaging van de maximumsnelheid positieve effecten heeft op uitstoot, luchtvervuiling, ongevallen en files? Hoe staat hij tegenover een

embouteillages? Quelle est sa position à l'égard d'une diminution générale de la vitesse maximale sur les autoroutes et à l'égard d'une différenciation de la vitesse maximale sur les autoroutes, par exemple en fonction du lieu et de l'heure?

20.02 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): En 2017, l'institut Vias a réalisé à ma demande une étude sur l'opportunité d'une diminution ou d'une augmentation de la limitation de vitesse sur les autoroutes. La situation néerlandaise ne peut être extrapolée purement et simplement à la situation belge. Une limitation de vitesse de 140 km/h est applicable en Autriche.

Il est préférable de réagir, à l'aide de panneaux de signalisation de vitesse variables, à la situation spécifique du trafic routier, par exemple aux heures de pointe ou en fonction de la pollution atmosphérique. Les panneaux d'affichage variables offrent la plus grande clarté aux usagers de la route, y compris aux usagers étrangers. Pareille mesure bénéficierait probablement d'une assise sociale, ce qui en favoriserait le respect.

L'installation de ce type de panneaux est de la compétence de la Région wallonne et de la Région flamande.

20.03 Joris Vandenbroucke (sp.a): Une augmentation de la vitesse maximale sur nos routes belges serait totalement irresponsable, tant sur le plan de la sécurité routière que sur le plan des émissions de substances nocives. Je partage le point de vue selon lequel l'utilisation de panneaux de signalisation de vitesse variables en fonction des circonstances, du taux de congestion ou du degré de pollution atmosphérique constitue une meilleure solution, qui est déjà appliquée à différents endroits dans notre pays. Il appartient en effet à présent aux gouvernements régionaux de prendre les mesures nécessaires.

L'incident est clos.

21 Question de Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "L'achat de la paix sociale par le biais d'éco-chèques aux chemins de fer" (55002648C)

21.01 Tomas Roggeman (N-VA): Les négociations sociales dans le secteur ferroviaire ont été arrêtées après quelques mois de discussions infructueuses et le dialogue sur le protocole social de 2020-2022 ne devrait reprendre qu'à la fin 2020. La direction des chemins de fer a pourtant décidé d'octroyer au personnel un bonus non récurrent de 200 euros sous la forme d'écochèques. Un beau

algemene verlaging van de maximumsnelheid op autosnelwegen en tegenover differentiatie van de maximumsnelheid op autosnelwegen, bijvoorbeeld afhankelijk van plaats en tijdstip?

20.02 Minister François Bellot (*Nederlands*): Vias institute heeft in 2017 op mijn vraag een studie uitgevoerd naar de wenselijkheid van een verlaging of verhoging van de snelheidslimiet op autosnelwegen. De Nederlandse situatie kan niet zomaar worden geëxtrapoleerd naar de Belgische. In Oostenrijk geldt een snelheidslimiet van 140 km/uur.

Het is beter om met behulp van variabele snelheidsborden in te spelen op de concrete verkeerssituatie, bijvoorbeeld in de spits en afhankelijk van de luchtvervuiling. Variabele snelheidsborden zijn het duidelijkst voor de weggebruikers, ook de buitenlandse. Het vermoedelijke maatschappelijk draagvlak komt de naleving ervan ten goede.

Het installeren van dit soort borden is de bevoegdheid van het Waals en Vlaams Gewest.

20.03 Joris Vandenbroucke (sp.a): Een verhoging van de maximumsnelheid op onze Belgische wegen is totaal onverantwoord, zowel naar verkeersveiligheid als naar de uitstoot van schadelijke stoffen. Variabele snelheidsborden naargelang van de omstandigheden, drukte of mate van luchtvervuiling lijken ook mij een betere oplossing, die al op verschillende plaatsen in ons land wordt toegepast. Nu is het inderdaad aan de gewestregeringen.

Het incident is gesloten.

21 Vraag van Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobiliteit) over "Het afkopen van de sociale vrede met ecocheques bij het spoor" (55002648C)

21.01 Tomas Roggeman (N-VA): De sociale onderhandelingen bij het spoor zijn na een aantal maanden vruchteloos stilgelegd en de gesprekken over het sociaal protocol voor 2020-2022 zouden pas eind 2020 worden hervat. Toch besliste de spoortop om een eenmalige bonus van 200 euro in ecocheques uit te keren aan het personeel. Dat is een mooi gebaar, maar vreemd bij afgesprongen

geste, qui semble toutefois curieux après la rupture du dialogue social.

Quelle est la motivation invoquée? Comment cette intervention sera-t-elle financée? Sur quels postes va-t-on économiser pour compenser cette mesure?

21.02 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): La mesure relative aux écochèques n'est pas une augmentation salariale telle que celle réclamée par les syndicats. L'octroi d'écochèques au personnel ferroviaire doit être considéré comme un geste de la SNCB, de HR Rail et d'Infrabel à leur personnel pour le remercier d'avoir contribué à la hausse de productivité. Cette mesure n'est pas compensée par un autre poste budgétaire. La diminution de la dotation a été compensée au cours des dernières années grâce à cette hausse de la productivité. Tous les membres du personnel recevront ces chèques, ceux qui travaillent à mi-temps n'en percevront que la moitié.

21.03 Tomas Roggeman (N-VA): HR Rail a un effectif de quelque 30 000 personnes. Les écochèques représentent un montant de 200 euros par membre du personnel, soit 6 millions d'euros au total. Je m'étonne quelque peu que HR Rail puisse aisément sortir ce montant de ses réserves. Je me demande de quels autres budgets cachés HR Rail dispose encore.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 55002657C de M. Wollants est reportée.

22 Question de Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "Les congés et les heures supplémentaires des accompagnateurs de train" (55002650C)

22.01 Tomas Roggeman (N-VA): Les accompagnateurs de train travailleraient en moyenne 40 heures par semaine, alors qu'officiellement, ils doivent travailler 36 heures maximum par semaine.

Comment est-ce possible? En effet, les heures supplémentaires systématiques sont illégales. Pourquoi la semaine de travail officielle n'est-elle pas portée à 38 heures?

Les accompagnateurs de train qui souhaitent introduire une demande de congé, doivent le faire en ligne et peuvent le faire trois mois précisément avant la date où ils souhaitent prendre congé. Sur la base du système du "premier arrivé, premier servi", les demandeurs ne disposent donc que de

sociale onderhandelingen.

Wat was de motivatie hiertoe? Hoe wordt die ingreep gefinancierd? Waarop wordt er in de plaats daarvan bespaard?

21.02 Minister François Bellot (*Nederlands*): De maatregel inzake de ecocheques is geen loonsverhoging zoals gevraagd door de vakbonden. De uitkering van ecocheques aan het spoorpersoneel moet worden gezien als een dankgebaar van de NMBS, HR Rail en Infrabel aan hun personeelsleden voor hun bijdrage aan het verhogen van de productiviteit. Dit wordt niet gecompenseerd via een andere begrotingspost. De vermindering van de dotatie werd de afgelopen jaren gecompenseerd dankzij die productiviteitsverhoging. Alle personeelsleden krijgen de cheques, halftijdse werknemers krijgen de helft van de bijdrage.

21.03 Tomas Roggeman (N-VA): HR Rail heeft zowat 30.000 personeelsleden. De ecocheques vertegenwoordigen per personeelslid een bedrag van 200 euro, hetzij 6 miljoen euro in totaal. Het verbaast mij enigszins dat HR Rail dergelijke bedragen zomaar in reserve heeft. Ik vraag me af welke verdoken budgetten er nog meer zijn.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 55002657C van de heer Wollants wordt uitgesteld.

22 Vraag van Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobilititeit) over "Het verlof en de overuren van de treinbegeleiders" (55002650C)

22.01 Tomas Roggeman (N-VA): Treinbegeleiders zouden gemiddeld 40 uur per week werken, terwijl de officiële werkweek maximaal 36 uur bedraagt.

Hoe kan dat? Systematische overuren zijn immers onwettelijk. Waarom wordt de officiële werkweek niet op 38 uur gebracht?

Treinbegeleiders die vakantie willen aanvragen, moeten dat digitaal doen, vanaf exact drie maanden voor de aan te vragen verlofdag, met het systeem 'eerst komt, eerst maalt', waardoor de aanvragers slechts luttele seconden hebben om hun vakantie te kunnen krijgen. Klopt dat? Acht de minster dat een

quelques secondes pour obtenir leurs vacances. Est-ce exact? Le ministre estime-t-il que ce système est adapté?

22.02 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): Les accompagnateurs de train peuvent récupérer la différence entre la durée officielle de 36 heures et la durée maximale de 40 heures hebdomadaires. La SNCB étudiera la proposition visant à aligner davantage la réalité du terrain sur la loi.

Le règlement des vacances est fixé *pari passu* dans des consignes locales, qui règlent les questions d'ordre et de timing. Pour les périodes de vacances importantes, on organise généralement une rotation. Les demandes pour des périodes courtes se font en ligne depuis quelque temps.

À l'avenir, les règles en matière d'introduction électronique des demandes seront davantage encore adaptées aux souhaits du personnel.

22.03 Tomas Roggeman (N-VA): Dans sa réponse, le ministre ne dément donc pas que les travailleurs désireux de demander des vacances doivent camper devant leur ordi à minuit ni qu'une demande peut être acceptée ou refusée à une seconde près. Il serait peut-être possible d'organiser ces demandes d'une façon un peu plus humaine et pratique.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 55003021C de M. De Spiegeleer est transformée en question écrite.

23 Question de Tomas Roggeman à François Bellot (Mobilité) sur "L'absentéisme des accompagnateurs de train" (55002651C)

23.01 Tomas Roggeman (N-VA): Les accompagnateurs de train pointent un manque de personnel et une charge de travail trop élevée. Je souhaiterais dès lors obtenir les chiffres d'absences pour maladie pour cette catégorie du personnel pour nous permettre d'évaluer correctement l'ampleur du phénomène.

23.02 François Bellot, ministre (*en néerlandais*): La SNCB ne souhaite pas communiquer ouvertement sur le taux d'absentéisme par catégorie du personnel. Le 31 décembre 2019, le pourcentage global d'absentéisme pour maladie s'élevait à 6,44 %. Le suivi de ces chiffres revient d'ailleurs au conseil d'administration. Le pouvoir de contrôle du Parlement concerne la politique de l'entreprise, pas les chiffres opérationnels.

goed systeem?

22.02 Minister François Bellot (*Nederlands*): Het verschil tussen de officiële 36 uur en de maximale 40 uur per week kunnen de treinbegeleiders recupereren. De NMBS zal het voorstel bestuderen om de praktijk dichter bij de wet te brengen.

De vakantieregeling is paritair vastgelegd in lokale consignes, die de rangschikking en timing behandelen. Voor de belangrijke vakantieperiodes wordt er doorgaans gewerkt met een beurtrol. Aanvragen voor korte periodes gebeuren sinds enige tijd gedigitaliseerd.

De regels inzake het digitaal indienen van een aanvraag zullen in de toekomst nog meer worden afgestemd op de vragen van het personeel.

22.03 Tomas Roggeman (N-VA): Dit antwoord spreekt dus niet tegen dat werknemers voor de aanvraag van vakantie om middernacht voor hun computer moeten kamperen en dat het een kwestie van seconden is om een aanvraag als dan niet succesvol in te dienen. Misschien kan dat toch een beetje menselijker en praktischer worden ingericht.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 55003021C van de heer De Spiegeleer wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

23 Vraag van Tomas Roggeman aan François Bellot (Mobilititeit) over "Het ziekteverzuim bij de treinbegeleiders" (55002651C)

23.01 Tomas Roggeman (N-VA): Volgens de treinbegeleiders is er te weinig personeel en ligt de werkdruk te hoog. Daarom kreeg ik graag de cijfers met betrekking tot het ziekteverzuim voor deze categorie, die ons de kans moeten bieden een correcte inschatting te maken van het probleem.

23.02 Minister François Bellot (*Nederlands*): De NMBS wenst niet openlijk te communiceren over de absentiegraad per personeelscategorie. Op 31 december 2019 bedroeg het globale ziekteverzuim 6,44 %. De opvolging van deze cijfers is overigens een prerogatief van de raad van bestuur. De controlebevoegdheid van het Parlement geldt het beleid, niet de operationele cijfers.

23.03 **Tomas Roggeman** (N-VA): Si des problèmes conduisent à des grèves, il ne s'agit plus d'une question opérationnelle mais d'une question d'intérêt général. Comme nous ne disposons pas des chiffres dont nous avons besoin, nous ignorons si les plaintes des accompagnateurs de train sont justifiées. L'attitude de la SNCB, qui refuse obstinément de nous transmettre ces chiffres, n'est d'ailleurs pas de nature à inspirer automatiquement confiance.

L'incident est clos.

Le **président**: La question n° 55002657C de M. Wollants est reportée.

24 **Question de Laurence Zanchetta à François Bellot (Mobilité) sur "La sécurité des trains" (55002698C)**

24.01 **Laurence Zanchetta** (PS): Selon le témoignage d'un agent de maintenance de la SNCB, ses responsables ont tendance à privilégier la ponctualité au détriment de la sécurité, par exemple en omettant le contrôle du système de sécurité TBL1+. Les travailleurs signalant des problèmes de sécurité seraient muselés, voire sanctionnés.

Confirmez-vous ce témoignage? L'a-t-on vérifié? Comment et à quelle fréquence contrôle-t-on le matériel roulant?

24.02 **François Bellot**, ministre (*en français*): La SNCB et Infrabel ne sont pas au courant de ce témoignage. La SNCB respecte les critères de sécurité, de ponctualité et de propreté lors de l'entretien de son matériel.

Si vous disposez d'éléments, je vous invite – si l'agent souhaite rester anonyme – à les communiquer au SSICF, autorité externe qui dépend du ministre Ducarme.

La sécurité est la priorité de la SNCB. Le contrôle de sécurité du matériel roulant est effectué à l'occasion de la maintenance préventive.

La SNCB m'a fourni une description des procédures de sécurité avant de démarrer le train. Le personnel sur place doit vérifier et communiquer les éventuels soucis.

On ne peut éluder la sécurité. La responsabilité personnelle des intéressés peut être très élevée.

23.03 **Tomas Roggeman** (N-VA): Indien problemen tot stakingen leiden, gaat het niet langer om een operationeel, maar om een maatschappelijk vraagstuk. Aangezien we niet over de nodige cijfers beschikken, weten we niet of de verzuchtingen van de treinbegeleiders terecht zijn. De hardnekkige weigering van de NMBS om die cijfers ter beschikking te stellen, is overigens niet meteen van aard om vertrouwen te wekken.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 55002657C van M. Wollants wordt uitgesteld.

24 **Vraag van Laurence Zanchetta aan François Bellot (Mobilité) over "De veiligheid van het spoorwegverkeer" (55002698C)**

24.01 **Laurence Zanchetta** (PS): Volgens de getuigenis van een vakbediende van de NMBS zijn zijn leidinggevenden geneigd om de stiptheid te laten primeren op de veiligheid, bijvoorbeeld door het veiligheidssysteem TBL1+ niet systematisch te controleren. Men zou de werknemers die veiligheidsproblemen aangekaart hebben de mond gesnoerd hebben of hun zelfs een sanctie opgelegd hebben.

Bevestigt u dat die getuigenis klopt? Werd ze nagetrokken? Op welke manier en hoe dikwijls wordt het rollend materieel gecontroleerd?

24.02 **Minister François Bellot** (*Frans*): De NMBS en Infrabel zijn niet op de hoogte van die getuigenis. De NMBS houdt zich bij het onderhoud van haar materieel aan de criteria inzake veiligheid, stiptheid en netheid.

Als u over informatie beschikt, nodig ik u uit – indien de werknemer anoniem wenst te blijven – die door te geven aan de DVIS, een externe instantie die onder minister Ducarme valt.

Veiligheid is de prioriteit van de NMBS. De veiligheidscontroles van het rollend materieel worden tijdens het preventief onderhoud uitgevoerd.

De NMBS heeft me een beschrijving bezorgd van de veiligheidsprocedures die er moeten worden gevolgd vooraleer een trein mag vertrekken. Het personeel ter plaatse moet alles controleren en eventuele problemen melden.

Men kan niet om de veiligheid heen. De persoonlijke aansprakelijkheid van de betrokkenen

kan zeer groot zijn.

24.03 Laurence Zanchetta (PS): Je m'informerai davantage sur ce témoignage relayé par la presse. Quelle est la fréquence des contrôles de sécurité?

24.03 Laurence Zanchetta (PS): Ik zal nader informeren naar die getuigenis waarover er in de pers werd bericht. Hoe vaak worden er veiligheidscontroles uitgevoerd?

24.04 François Bellot, ministre (*en français*): Une annexe vous est transmise. Les rails sont équipés de dispositifs automatiques et les aiguillages sont fermés si un détecteur repère un souci.

24.04 Minister François Bellot (*Frans*): U ontvangt een bijlage. De sporen zijn uitgerust met automatische toestellen en de wissels worden gesloten als een detector een probleem vaststelt.

Il y a beaucoup de dispositifs de contrôle. Quand la barrière d'un passage à niveau n'est pas fermée alors qu'elle doit l'être, tout le dispositif passe au rouge.

Er worden talrijke controle-instrumenten gebruikt. Wanneer er een slagboom aan een overweg niet gesloten is, terwijl hij dat wel zou moeten zijn, gaan alle alarmbellen rinkelen.

Je vous invite à prendre connaissance de la note.

Ik nodig u uit om kennis te nemen van de nota.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

La réunion publique de commission est levée à 17 h 29.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.29 uur.